Informe de Auditoría de CIE Automotive, S.A. y sociedades dependientes

(Junto con las cuentas anuales consolidadas e informe de gestión consolidado de CIE Automotive, S.A. y sociedades dependientes correspondientes al ejercicio finalizado el 31.12.2025)

KPMG Auditores, S.L.
Torre Iberdrola
Plaza Euskadi, 5
Planta 17
48009 Bilbao

Informe de Auditoría de Cuentas Anuales Consolidadas emitido por un Auditor Independiente

A los accionistas de CIE Automotive, S.A.

INFORME SOBRE LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

Opinión

Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas de CIE Automotive, S.A. (la Sociedad dominante) y sus sociedades dependientes (el Grupo), que comprenden el balance a 31 de diciembre de 2025, la cuenta de resultados, el estado del resultado global, el estado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de efectivo y la memoria, todos ellos consolidados, correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha.

En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera del Grupo a 31 de diciembre de 2025, así como de sus resultados y flujos de efectivo, todos ellos consolidados, correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera, adoptadas por la Unión Europea (NIIF-UE), y demás disposiciones del marco normativo de información financiera que resultan de aplicación en España.

Fundamento de la opinión

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España. Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección *Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales consolidadas* de nuestro informe.

Somos independientes del Grupo de conformidad con los requerimientos de ética, incluidos los de independencia, que son aplicables a nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas en España, según lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas. En este sentido, no hemos prestado servicios distintos a los de la auditoría de cuentas ni han concurrido situaciones o circunstancias que, de acuerdo con lo establecido en la citada normativa reguladora, hayan afectado a la necesaria independencia de modo que se haya visto comprometida.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

KPMG Auditores S.L., sociedad española de responsabilidad limitada y firma miembro de la organización global de KPMG de firmas miembro independientes afiliadas a KPMG International Limited, sociedad inglesa limitada por garantía.
Todos los derechos reservados.
Paseo de la Castellana, 259C 28046 Madrid

Inscrita en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas con el nº.S0702, y en el Registro de Sociedades del Instituto de Censores Jurados de Cuentas con el nº.10.
Reg. Mer Madrid, T. 11.961, F. 90, Sec. 8, H. M -188.007, Inscrip. 9
N.I.F. B-78510153

Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor significatividad en nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas del periodo actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de las cuentas anuales consolidadas en su conjunto, y en la formación de nuestra opinión sobre éstas, y no expresamos una opinión por separado sobre esas cuestiones.

Recuperabilidad del fondo de comercio (1.764.551 miles de euros)
Véase Notas 3.3.5 (a), 7.2 y 8 de las cuentas anuales consolidadas

Cuestión clave de la auditoría	*Cómo se abordó la cuestión en nuestra auditoría*
El Grupo mantiene un fondo de comercio por importe relevante procedente de múltiples adquisiciones llevadas a cabo en ejercicios anteriores. Con independencia de la existencia de indicios de deterioro de valor, las NIIF-UE exigen que se identifiquen las Unidades Generadoras de Efectivo (UGE) a las que debe ser asignado el fondo de comercio y se calcule, al menos con una periodicidad anual, el valor recuperable de las mismas, con el objetivo de evaluar mediante la comparación con su valor en libros, si es necesario el registro de una corrección valorativa por deterioro. El Grupo determina el valor recuperable de cada Unidad Generadora de Efectivo sobre la base de su valor en uso y, en consecuencia, su cálculo se determina a través de proyecciones de flujos de efectivo futuros descontados y del uso de determinadas hipótesis clave, que requieren la aplicación de juicios de valor y estimaciones por parte de la dirección y de los administradores. Debido a lo significativo del saldo del fondo de comercio, al elevado grado de juicio aplicado y a la incertidumbre asociada a las estimaciones realizadas por la dirección y los administradores, se ha considerado una cuestión clave de auditoría.	Nuestros procedimientos de auditoría han comprendido, entre otros: – la evaluación del diseño e implementación de los controles vinculados al proceso de valoración; – la evaluación de la razonabilidad de la metodología empleada en el cálculo del valor en uso y de las hipótesis clave consideradas, con la involucración de nuestros especialistas en valoración; – contrastar la coherencia de las estimaciones de crecimiento de los flujos de efectivo futuros de cada UGE previstas en el cálculo del valor en uso con los planes de negocio aprobados por los órganos de gobierno de las entidades que componen dicha UGE. Asimismo, hemos contrastado las previsiones de flujos de las UGEs estimadas en ejercicios anteriores, con los flujos reales obtenidos; – la evaluación de la sensibilidad de determinadas hipótesis ante cambios que pueden considerarse razonables. Adicionalmente, hemos evaluado si la información revelada en las cuentas anuales consolidadas cumple con los requerimientos del marco normativo de información financiera aplicable al Grupo.

Otra información: Informe de gestión consolidado

La otra información comprende exclusivamente el informe de gestión consolidado del ejercicio 2025, cuya formulación es responsabilidad de los administradores de la Sociedad dominante y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas.

Nuestra opinión de auditoría sobre las cuentas anuales consolidadas no cubre el informe de gestión consolidado. Nuestra responsabilidad sobre la información contenida en el informe de gestión consolidado, de conformidad con lo exigido por la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas, consiste en:

a) Comprobar únicamente que el estado de información no financiera consolidado, determinada información incluida en el Informe Anual de Gobierno Corporativo y el Informe Anual de Remuneraciones de los Consejeros, a los que se refiere la Ley de Auditoría de Cuentas, se ha facilitado en la forma prevista en la normativa aplicable y en caso contrario, a informar sobre ello.

b) Evaluar e informar sobre la concordancia del resto de la información incluida en el informe de gestión consolidado con las cuentas anuales consolidadas, a partir del conocimiento del Grupo obtenido en la realización de la auditoría de las citadas cuentas, así como evaluar e informar de si el contenido y presentación de esta parte del informe de gestión consolidado son conformes a la normativa que resulta de aplicación. Si, basándonos en el trabajo que hemos realizado, concluimos que existen incorrecciones materiales, estamos obligados a informar de ello.

Sobre la base del trabajo realizado, según lo descrito anteriormente, hemos comprobado que la información mencionada en el apartado a) anterior se facilita en la forma prevista en la normativa aplicable y que el resto de la información que contiene el informe de gestión consolidado concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2025 y su contenido y presentación son conformes a la normativa que resulta de aplicación.

Responsabilidad de los administradores y de la comisión de auditoría y cumplimiento en relación con las cuentas anuales consolidadas

Los administradores de la Sociedad dominante son responsables de formular las cuentas anuales consolidadas adjuntas, de forma que expresen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados consolidados del Grupo, de conformidad con las NIIF-UE y demás disposiciones del marco normativo de información financiera aplicable al Grupo en España, y del control interno que consideren necesario para permitir la preparación de cuentas anuales consolidadas libres de incorrección material, debida a fraude o error.

En la preparación de las cuentas anuales consolidadas, los administradores de la Sociedad dominante son responsables de la valoración de la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con empresa en funcionamiento y utilizando el principio contable de empresa en funcionamiento excepto si los citados administradores tienen intención de liquidar el Grupo o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

La comisión de auditoría y cumplimiento de la Sociedad dominante es responsable de la supervisión del proceso de elaboración y presentación de las cuentas anuales consolidadas.

Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de las cuentas anuales consolidadas

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que las cuentas anuales consolidadas en su conjunto están libres de incorrección material, debida a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contiene nuestra opinión.

Seguridad razonable es un alto grado de seguridad pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España siempre detecte una incorrección material cuando existe. Las incorrecciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en las cuentas anuales consolidadas.

Como parte de una auditoría de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- Identificamos y valoramos los riesgos de incorrección material en las cuentas anuales consolidadas, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas, o la elusión del control interno.

- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno del Grupo.

- Evaluamos si las políticas contables aplicadas son adecuadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por los administradores de la Sociedad dominante.

- Concluimos sobre si es adecuada la utilización, por los administradores de la Sociedad dominante, del principio contable de empresa en funcionamiento y basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo para continuar como empresa en funcionamiento. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en las cuentas anuales consolidadas o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, los hechos o condiciones futuros pueden ser la causa de que el Grupo deje de ser una empresa en funcionamiento.

- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de las cuentas anuales consolidadas, incluida la información revelada, y si las cuentas anuales consolidadas representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran expresar la imagen fiel.

- Planificamos y ejecutamos la auditoría del Grupo para obtener evidencia suficiente y adecuada en relación con la información financiera de las entidades o de las unidades de negocio del Grupo como base para la formación de una opinión sobre las cuentas anuales consolidadas. Somos responsables de la dirección, supervisión y revisión del trabajo realizado para los fines de la auditoría del grupo. Somos los únicos responsables de nuestra opinión de auditoría.

Nos comunicamos con la comisión de auditoría y cumplimiento de la Sociedad dominante en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de la auditoría.

También proporcionamos a la comisión de auditoría y cumplimiento de la Sociedad dominante una declaración de que hemos cumplido los requerimientos de ética relativos a independencia, y nos hemos comunicado con la misma para informar de aquellas cuestiones que razonablemente puedan suponer una amenaza para nuestra independencia y, en su caso, de las medidas de salvaguarda adoptadas para eliminar o reducir la amenaza.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicación a la comisión de auditoría y cumplimiento de la Sociedad dominante, determinamos las que han sido de la mayor significatividad en la auditoría de las cuentas anuales consolidadas del periodo actual y que son, en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría.

Describimos esas cuestiones en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión.

INFORME SOBRE OTROS REQUERIMIENTOS LEGALES Y REGLAMENTARIOS

Formato electrónico único europeo

Hemos examinado los archivos digitales del formato electrónico único europeo (FEUE) de CIE Automotive, S.A. y sociedades dependientes del ejercicio 2025 que comprenden el archivo XHTML en el que se incluyen las cuentas anuales consolidadas del ejercicio y los ficheros XBRL con el etiquetado realizado por la sociedad, que formarán parte del informe financiero anual.

Los administradores de CIE Automotive, S.A. son responsables de presentar el informe financiero anual del ejercicio 2025 de conformidad con los requerimientos de formato y marcado establecidos en el Reglamento Delegado UE 2019/815, de 17 de diciembre de 2018, de la Comisión Europea (en adelante Reglamento FEUE). A este respecto, han incorporado el Informe Anual de Gobierno Corporativo y el Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros por referencia en el informe de gestión consolidado.

Nuestra responsabilidad consiste en examinar los archivos digitales preparados por los administradores de la sociedad dominante, de conformidad con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas en vigor en España. Dicha normativa exige que planifiquemos y ejecutemos nuestros procedimientos de auditoría con el fin de comprobar si el contenido de las cuentas anuales consolidadas incluidas en los citados archivos digitales se corresponde íntegramente con el de las cuentas anuales consolidadas que hemos auditado, y si el formato y marcado de las mismas y de los archivos antes referidos se ha realizado en todos los aspectos significativos, de conformidad con los requerimientos establecidos en el Reglamento FEUE.

En nuestra opinión, los archivos digitales examinados se corresponden íntegramente con las cuentas anuales consolidadas auditadas, y éstas se presentan y han sido marcadas, en todos sus aspectos significativos, de conformidad con los requerimientos establecidos en el Reglamento FEUE.

Informe adicional para la comisión de auditoría y cumplimiento de la Sociedad dominante

La opinión expresada en este informe es coherente con lo manifestado en nuestro informe adicional para la comisión de auditoría y cumplimiento de la Sociedad dominante de fecha 25 de febrero de 2026.

Periodo de contratación

La Junta General Ordinaria de Accionistas celebrada el 28 de abril de 2022 nos nombró como auditores del Grupo por un período de tres años, contados a partir del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2023.

KPMG Auditores, S.L.
Inscrito en el R.O.A.C nº S0702



Cosme Carral López-Tapia
25/02/2026

Inscrito en el R.O.A.C. nº 18.961

Este informe se corresponde con el sello distintivo nº 03/26/00173 emitido por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España

CIE Automotive



MANAGING HIGH VALUE ADDED PROCESSES

Cuentas Anuales Consolidadas e Informe de Gestión Consolidado correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025

ÍNDICE

Nota	
	Balance consolidado
	Cuenta de resultados consolidada
	Estado del resultado global consolidado
	Estado de cambios en el patrimonio neto consolidado
	Estado de flujos de efectivo consolidado
	Memoria de las Cuentas Anuales Consolidadas
1	Información general
2	Combinaciones de negocios
3	Bases de presentación y resumen de las principales políticas contables
4	Estimaciones y juicios contables
5	Gestión del riesgo financiero
6	Información financiera por segmentos
7	Inmovilizado material e intangible
8	Deterioro de fondo de comercio y activo inmovilizado
9	Activos financieros y derivados
10	Clientes y otras cuentas a cobrar
11	Existencias
12	Efectivo y otros medios líquidos
13	Patrimonio neto
14	Recursos ajenos
15	Proveedores y otras cuentas a pagar
16	Otros pasivos
17	Impuestos diferidos
18	Provisiones
19	Ingresos de explotación
20	Otros gastos de explotación
21	Gastos por prestaciones a los empleados
22	Ingresos y gastos financieros
23	Impuesto sobre las ganancias
24	Transacciones con partes vinculadas
25	Honorarios de auditores de cuentas y sociedades de su grupo o vinculadas
26	Cuestiones medioambientales
27	Hechos posteriores al cierre
	Anexo I: Relación de sociedades dependientes, negocios conjuntos y asociadas

BALANCE CONSOLIDADO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2025

Miles de euros	Nota	31.12.2025	31.12.2024
Inmovilizado material	7/8	1.724.910	1.776.024
Inmovilizado intangible		1.783.335	1.852.331
Fondo de comercio	7/8	1.764.551	1.829.756
Otros activos intangibles	7/8	18.784	22.575
Activos financieros no corrientes	9	71.350	80.616
Inversiones contabilizadas por el método de la participación	9	56.053	55.317
Activos por impuesto diferido	17	230.789	238.691
Otros activos no corrientes	-	16.034	22.500
Activos no corrientes		**3.882.471**	**4.025.479**
Existencias	11	457.296	457.161
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar		306.958	346.698
Clientes y otras cuentas a cobrar	10	188.478	201.131
Otros activos corrientes	-	50.981	73.898
Activos por impuestos corrientes	-	67.499	71.669
Otros activos financieros corrientes	9	188.713	183.462
Efectivo y equivalentes al efectivo	12	842.393	947.454
Activos corrientes		**1.795.360**	**1.934.775**
Activos de grupo enajenables mantenidos para la venta		**616**	**651**
TOTAL ACTIVOS		**5.678.447**	**5.960.905**

BALANCE CONSOLIDADO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2025

Miles de euros	Nota	31.12.2025	31.12.2024
Patrimonio neto atribuible a los propietarios de la dominante		1.449.584	1.497.920
Capital social	13	29.952	29.952
Acciones propias	13	(29.638)	(1.570)
Prima de emisión	13	152.171	152.171
Ganancias acumuladas	13	1.878.001	1.659.290
Dividendo a cuenta	13	(55.750)	(55.082)
Diferencia acumulada de tipo de cambio	13	(525.152)	(286.841)
Participaciones no dominantes	13	398.089	416.021
PATRIMONIO NETO		**1.847.673**	**1.913.941**
Ingresos diferidos		**16.312**	**17.680**
Provisiones no corrientes	18	144.713	140.760
Recursos ajenos a largo plazo	14	1.379.894	1.573.696
Pasivos por impuesto diferido	17	231.943	220.603
Otros pasivos no corrientes	16	132.946	149.880
Pasivos no corrientes		**1.889.496**	**2.084.939**
Recursos ajenos a corto plazo	14	635.377	642.858
Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar		998.438	1.018.691
Proveedores y otras cuentas a pagar	15	925.798	936.187
Pasivos por impuestos corrientes	16	72.640	82.504
Otros pasivos financieros corrientes	9	21	42
Provisiones corrientes	18	119.017	118.730
Otros pasivos corrientes	16	171.452	163.582
Pasivos corrientes		**1.924.305**	**1.943.903**
Pasivos de grupo enajenables mantenidos para la venta		**661**	**442**
TOTAL PASIVOS		**3.814.462**	**4.029.284**
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO		**5.678.447**	**5.960.905**

Las notas 1 a 27 descritas en la memoria consolidada adjunta y Anexos son parte integrante de estas Cuentas Anuales Consolidadas.

CUENTA DE RESULTADOS CONSOLIDADA CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2025

Miles de euros	Nota	2025	2024
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN		**4.067.481**	**4.089.225**
Importe neto de la cifra de negocios	19	3.958.253	3.960.555
Otros ingresos de explotación	19	111.149	125.332
Variación de existencias de productos terminados y en curso	11/19	(1.921)	3.338
GASTOS DE EXPLOTACIÓN		**(3.524.605)**	**(3.550.839)**
Consumos de materias primas y materiales secundarios	11	(2.240.496)	(2.273.193)
Gastos por prestaciones a los empleados	21	(668.045)	(659.377)
Amortizaciones y deterioros	6/7/8	(203.320)	(189.490)
Otros ingresos/(gastos) de explotación	20	(412.744)	(428.779)
BENEFICIO DE EXPLOTACIÓN		**542.876**	**538.386**
Ingresos financieros	22	44.309	41.733
Gastos financieros	22	(110.547)	(125.976)
Diferencias de cambio	22	(1.178)	(1.774)
Resultado de instrumentos financieros a valor razonable	9/22	9.363	1.347
Resultado de inversiones contabilizadas por el método de la participación	9	5.348	8.915
BENEFICIO ANTES DE IMPUESTOS		**490.171**	**462.631**
Impuesto sobre las ganancias	23	(121.621)	(100.707)
BENEFICIO DE LAS ACTIVIDADES CONTINUADAS DESPUÉS DE IMPUESTOS		**368.550**	**361.924**
BENEFICIO DE LAS ACTIVIDADES INTERRUMPIDAS DESPUÉS DE IMPUESTOS		**932**	**1.033**
BENEFICIO DEL EJERCICIO		**369.482**	**362.957**
BENEFICIO ATRIBUIBLE A PARTICIPACIONES NO DOMINANTES	13	(33.700)	(37.297)
BENEFICIO ATRIBUIBLE A LOS ACCIONISTAS DE LA SOCIEDAD DOMINANTE		**335.782**	**325.660**

Beneficio por acción de actividades continuadas (euros)	13		
- Básico		2,81	2,71
- Diluido		2,81	2,71
Beneficio por acción de actividades interrumpidas (euros)	13		
- Básico		0,01	0,01
- Diluido		0,01	0,01

ESTADO DEL RESULTADO GLOBAL CONSOLIDADO CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2025

Miles de euros	Nota	2025	2024
BENEFICIO DEL EJERCICIO		**369.482**	**362.957**
OTRO RESULTADO GLOBAL DEL EJERCICIO			
Diferencias de conversión de moneda extranjera	13	(274.186)	22.225
Cobertura de inversión neta	3.3.9.a)	-	(2.544)
Otro resultado global del periodo		(10.765)	(7.444)
Efecto impositivo		2.990	1.831
Total partidas que pueden reclasificarse con posteridad al resultado		**(281.961)**	**14.068**
Ganancias y pérdidas actuariales	18	2.863	1.190
Efecto impositivo	17	(1.542)	(392)
Total partidas que no pueden reclasificarse con posteridad al resultado		**1.321**	**798**
TOTAL RESULTADO GLOBAL DEL EJERCICIO NETO DE IMPUESTOS		**88.842**	**377.823**
Atribuible a los propietarios de la dominante	13	**90.904**	**333.681**
Actividades continuadas		90.204	332.960
Actividades interrumpidas		700	721
Atribuible a participaciones no dominantes	13	**(2.062)**	**44.142**

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO NETO CONSOLIDADO CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2025

Miles de euros	Capital social (Nota 13)	Acciones propias (Nota 13)	Prima de emisión (Nota 13)	Reserva primera conversión y otras reservas de revalorización (Nota 13)	Diferencia conversión (Nota 13)	Ganancias acumuladas (Nota 13)	Dividendo a cuenta (Nota 13)	Participaciones no dominantes (Nota 13)	Total patrimonio neto
Saldo a 1 de enero de 2025	**29.952**	**(1.570)**	**152.171**	**(46.507)**	**(286.841)**	**1.705.797**	**(55.082)**	**416.021**	**1.913.941**
Total resultado global de 2025	**-**	**-**	**-**	**(6.567)**	**(238.311)**	**335.782**	**-**	**(2.062)**	**88.842**
Distribución del resultado del 2024 (Nota 13)	-	-	-	-	-	(109.629)	55.082	-	(54.547)
Dividendo a cuenta de 2025 (Nota 13)	-	-	-	-	-	-	(55.750)	-	(55.750)
Adquisición de acciones propias (Nota 13)	-	(39.435)	-	-	-	-	-	-	(39.435)
Venta de acciones propias (Nota 13)	-	11.367	-	-	-	1.032	-	-	12.399
Otros movimientos (*)	-	-	-	-	-	(1.907)	-	(15.870)	(17.777)
Saldo a 31 de diciembre de 2025	**29.952**	**(29.638)**	**152.171**	**(53.074)**	**(525.152)**	**1.931.075**	**(55.750)**	**398.089**	**1.847.673**

(*) Se corresponde, principalmente, a dividendos distribuidos a participaciones no dominantes.

Miles de euros	Capital social (Nota 13)	Acciones propias (Nota 13)	Prima de emisión (Nota 13)	Reserva primera conversión y otras reservas de revalorización (Nota 13)	Diferencia conversión (Nota 13)	Ganancias acumuladas (Nota 13)	Dividendo a cuenta (Nota 13)	Participaciones no dominantes (Nota 13)	Total patrimonio neto
Saldo a 1 de enero de 2024	**29.952**	**(1.202)**	**152.171**	**(41.717)**	**(299.652)**	**1.490.891**	**(53.893)**	**384.694**	**1.661.244**
Total resultado global de 2024	**-**	**-**	**-**	**(4.790)**	**12.811**	**325.660**	**-**	**44.142**	**377.823**
Distribución del resultado del 2023 (Nota 13)	-	-	-	-	-	(107.778)	53.893	-	(53.885)
Dividendo a cuenta de 2024 (Nota 13)	-	-	-	-	-	-	(55.082)	-	(55.082)
Adquisición de acciones propias (Nota 13)	-	(16.130)	-	-	-	-	-	-	(16.130)
Venta de acciones propias (Nota 13)	-	15.762	-	-	-	100	-	-	15.862
Otros movimientos (*)	-	-	-	-	-	(3.076)	-	(12.815)	(15.891)
Saldo a 31 de diciembre de 2024	**29.952**	**(1.570)**	**152.171**	**(46.507)**	**(286.841)**	**1.705.797**	**(55.082)**	**416.021**	**1.913.941**

(*) Se corresponde, principalmente, a dividendos distribuidos a participaciones no dominantes.

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DE 2025

Miles de euros	Nota	2025	2024
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS DE ACTIVIDADES CONTINUADAS E INTERRUMPIDAS		**491.196**	**463.886**
Ajustes al resultado		**246.318**	**254.692**
Amortización y deterioros	6/7/8	203.320	189.490
Resultado financiero y diferencias de tipo de cambio	6/22	58.053	84.670
Resultados de inversiones contabilizadas por el método de la participación	9	(5.348)	(8.915)
Resto de ajustes al resultado		(9.707)	(10.553)
Variaciones en el capital circulante		**13.237**	**(6.996)**
Movimientos netos en provisiones	18	(3.433)	5.613
Resto de variaciones en el capital circulante		16.670	(12.609)
Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación		**(153.268)**	**(174.742)**
Intereses pagados y cobrados		(50.009)	(83.882)
Pagos por impuestos sobre las ganancias		(103.220)	(90.884)
Efectivo generado por las actividades de explotación de operaciones interrumpidas		(39)	24
EFECTIVO GENERADO POR LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN		**597.483**	**536.840**
Pagos por la adquisición de sociedades dependientes, neta de efectivo adquirido	2/5.3	(72.877)	(18.157)
Pagos por la adquisición de inmovilizado material	7	(206.989)	(248.013)
Pagos por la adquisición de activos intangibles	7	(2.057)	(1.977)
Cobros procedentes de la venta de inmovilizado material e intangible		11.648	6.910
Cobros de dividendos de inversiones contabilizadas por el método de la participación	9	4.996	9.085
Desembolsos por inversiones en contabilizadas por el método de la participación	9	(222)	(577)
Variación neta de activos financieros	9	(4.000)	(37.297)
Pagos aplazados por combinaciones de negocios	5.3	(1.584)	-
EFECTIVO GENERADO POR LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN		**(271.085)**	**(290.026)**
Cobros/(Pagos) por transacciones con acciones propias	13	(27.036)	(268)
Cobros procedentes de pasivos financieros con entidades de crédito	14	354.350	422.014
Pagos procedentes de pasivos financieros con entidades de crédito	14	(584.558)	(482.775)
Cobros/(Pagos) por recursos ajenos de alta rotación	14	2.006	(14.010)
Cobros/(Pagos) por pagarés y papel comercial	14	30.200	93.380
Subvenciones netas de capital recibidas		6.800	3.370
Variación neta de otras deudas	16	(3.693)	231
Pagos procedentes de pasivos por arrendamientos	7	(28.865)	(27.298)
Dividendos pagados a Accionistas de la Sociedad dominante	13	(109.629)	(107.778)
Otros pagos/ingresos a/de participaciones no dominantes	13	(15.335)	(13.526)
EFECTIVO GENERADO POR LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN		**(375.760)**	**(126.660)**
Diferencias de cambio de efectivo y otros medios líquidos		**(55.738)**	**(12.597)**
(DISMINUCIÓN)/AUMENTO NETO DE EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO		**(105.100)**	**107.557**
Efectivo y otros medios líquidos al inicio del ejercicio		947.628	840.071
Efectivo y otros medios líquidos al cierre del ejercicio	12	**842.393**	**947.454**
Efectivo y otros medios líquidos al cierre del ejercicio clasificados como actividades discontinuadas		**135**	**174**

1. Información general

Grupo CIE Automotive y actividad

El Grupo CIE Automotive desarrolla sus actividades en el negocio de Automoción. Este negocio se articula a través de un grupo industrial compuesto por varias sociedades que tienen como principales actividades el diseño, fabricación y venta de componentes y subconjuntos para el mercado global de Automoción en tecnologías complementarias -aluminio, forja, metales y plástico- con diversos procesos asociados: mecanizado, soldadura, pintura y ensamblaje; así como el diseño y producción de techos para automóviles.

Sus principales instalaciones están ubicadas en los siguientes territorios: España (Bizkaia, Araba/Álava, Gipuzkoa, Navarra, Barcelona, Cádiz, Orense y Pontevedra), Alemania, Francia, Portugal, Chequia, Rumanía, Italia, Marruecos, Lituania, Eslovaquia, Hungría, Norteamérica (México y Estados Unidos de América), América del Sur (Brasil), India, y República Popular China.

El domicilio social de CIE Automotive, S.A. (la Sociedad dominante) se sitúa en España, "Alameda Mazarredo 69, 8º, Bilbao".

Estructura del Grupo

En la actualidad CIE Automotive, S.A. (sociedad cotizada en Bolsa) participa de forma directa en el 100% de las siguientes sociedades: CIE Berriz, S.L., Advanced Comfort Systems Ibérica, S.L.U., Advanced Comfort Systems France, S.A.S., Autokomp Ingeniería, S.A.U., CIE Automotive Boroa, S.L.U., CIE Roof Systems, S.L.U. y CIE Automotive Roof Systems Korea, Ltd.; en su mayoría, sociedades de cartera de las que dependen las sociedades productivas del Grupo.

La relación de todas las sociedades dependientes, negocios conjuntos y asociadas al 31 de diciembre de 2025 y la información relativa a las mismas se detalla en el Anexo I a estas Cuentas Anuales Consolidadas.

Todas las sociedades dependientes bajo control del Grupo CIE Automotive se han incorporado a la consolidación por el método de integración global.

Las sociedades que se integran en la consolidación aplicando el método de la participación han sido desglosadas en la Nota 9.

Evolución de los negocios

Durante el ejercicio 2024, el mercado global del automóvil vio disminuida su producción en un 1,1% respecto al ejercicio anterior. Así, la producción de automóviles en el ejercicio 2024 alcanzó los 89,5 millones de vehículos producidos.

Durante el ejercicio 2025, el mercado global del automóvil ha visto aumentada su producción en un 3,9% respecto al mismo periodo del ejercicio anterior, alcanzando la producción global de automóviles los 93,0 millones de vehículos producidos, 3,5 millones más que en el ejercicio anterior.

En este contexto de mercado, el Grupo ha incrementado su cifra de negocios en un 3,8% a tipo de cambio constante, mejorando el desempeño respecto a los mercados en los que opera en 1,7 puntos porcentuales, consolidando un posicionamiento diferencial y demostrando nuevamente una capacidad de adaptación operativa y crecimiento sostenible en el tiempo, resistente a los entornos más desafiantes.

A 31 de diciembre de 2025 el Grupo cuenta con una reserva de liquidez por importe de 1.838,3 millones de euros (Nota 5.1.b)), que le permitirá hacer frente a los pagos necesarios para la continuidad de su negocio durante el ejercicio 2026. Del mismo modo, el Grupo ha cumplido con los "covenants" de todas sus financiaciones estructurales (Nota 14).

Con la información disponible a la fecha de formulación de estas Cuentas Anuales Consolidadas, los Administradores de CIE Automotive, S.A. estiman que la continuidad del negocio no está en riesgo dada la posición de solvencia y liquidez del Grupo.

Variaciones en el perímetro de consolidación

Ejercicio 2025

Con fecha 1 de agosto de 2025, el Grupo, a través de su filial brasileña Autometal, Ltda., y una vez cumplidas las condiciones suspensivas habituales, ha suscrito un contrato de compraventa de la totalidad del capital social de la sociedad de nacionalidad brasileña Engrecon, S.A. El coste de adquisición, una vez ajustado en función del endeudamiento, ha ascendido a 15,8 millones de euros (Nota 2). Con posterioridad a la adquisición, se modificó la denominación social de la sociedad a CIE Engrecon, Ltda.

Con fecha 2 de septiembre de 2025, el Grupo, a través de su filial brasileña Autometal, Ltda., y una vez cumplidas las condiciones suspensivas habituales, ha suscrito un contrato de compraventa del 100% del capital social de la sociedad de nacionalidad brasileña Weidplas Brasil Indústria e Comércio de Plásticos, Ltda. El valor de la transacción (enterprise value) asciende aproximadamente a 64 millones de euros (Nota 2). Con posterioridad a la adquisición, se modificó la denominación social de la sociedad a CIE Autometal Piracicaba, Ltda.

Con fecha 17 de diciembre de 2025, el Grupo ha suscrito un contrato para la adquisición del 100% del capital social de la sociedad Aludec, S.A., excluida la autocartera. El valor de la transacción (enterprise value) asciende aproximadamente a 200 millones de euros. La sociedad Aludec, S.A. posee el control de un grupo de sociedades (en adelante, "Grupo Aludec") que opera a través de un total de diez plantas productivas, de las cuales ocho se localizan en Europa (España y Portugal) y dos en Norteamérica (México y Estados Unidos de América). El cierre de la operación se encuentra sujeto al cumplimiento de determinadas condiciones suspensivas habituales en este tipo de transacciones. En consecuencia, a 31 de diciembre de 2025, las sociedades del Grupo Aludec no forman parte del perímetro de consolidación del Grupo CIE Automotive.

Asimismo, durante el ejercicio 2025, se han llevado a cabo las siguientes operaciones societarias, sin que ninguna de ellas haya tenido impactos significativos en los estados financieros consolidados:

- Con fecha 1 de junio, CIE Automotive, S.A. ha vendido a CIE Berriz, S.L. la única acción que la primera poseía de Mecanizaciones del Sur-Mecasur, S.A.U. De esta forma, Mecanizaciones del Sur-Mecasur, S.A.U. ha adquirido la condición de unipersonalidad.
- Con fecha 5 de junio, se ha liquidado la sociedad barbadense Inteva Products (Barbados), Ltd.
- Con fecha 27 de junio, se ha liquidado la sociedad india BF Precision Pvt, Ltd.
- Con fecha 30 de septiembre, se ha firmado la escritura de la fusión por absorción de Mecanizaciones del Sur-Mecasur, S.A.U. (Sociedad Absorbida) por parte de CIE Mecauto, S.A.U. (Sociedad Absorbente). Asimismo, con fecha 30 de octubre, se ha firmado la escritura de la fusión por absorción de Somaschini Automotive, SRL (Sociedad Absorbida) por parte de Somaschini, SPA (Sociedad Absorbente). Las fusiones han implicado la extinción de las Sociedades Absorbidas y la transmisión en bloque de su patrimonio social a las Sociedades Absorbentes, las cuales han adquirido por sucesión universal los derechos y obligaciones de las Sociedad Absorbidas.

Ejercicio 2024

Con fecha 26 de marzo de 2024, el Grupo, mediante su filial CIE Berriz, S.L., y una vez cumplidas las condiciones suspensivas habituales, suscribió un contrato de compraventa de la totalidad de las participaciones sociales de la sociedad AKT Plásticos, S.L.U. por un valor (Enterprise Value) de 19 millones de euros.

Asimismo, durante el ejercicio 2024, se llevaron a cabo las siguientes operaciones societarias, sin que ninguna de ellas tuviese impactos significativos en los estados financieros consolidados:

- Con fecha 20 de febrero, la sociedad BillForge México, S.A. de C.V. llevó a cabo una ampliación de capital que fue íntegramente suscrita por CIE Galfor, S.A.U.
- Con fecha 16 de septiembre, CIE Automotive, S.A. vendió a CIE Berriz, S.L. la única acción que la primera poseía de Orbelan Plásticos, S.A.U. De esta forma, Orbelan Plásticos, S.A.U. adquirió la condición de unipersonalidad.
- Con fecha 22 de octubre, se liquidó la sociedad checa CIE Joamar, s.r.o.

- Con fecha 8 de noviembre, se firmó la escritura de la fusión por absorción de AKT Plásticos, S.L.U. (Sociedad Absorbida) por parte de Orbelan Plásticos, S.A.U. (Sociedad Absorbente). La fusión implicó la extinción de la Sociedad Absorbida y la transmisión en bloque de su patrimonio social a la Sociedad Absorbente, la cual adquirió por sucesión universal los derechos y obligaciones de la Sociedad Absorbida.

Formulación de las Cuentas Anuales Consolidadas

Estas Cuentas Anuales Consolidadas han sido formuladas por el Consejo de Administración el 25 de febrero de 2026 y se encuentran pendientes de aprobación por la Junta General de Accionistas de la sociedad dominante. No obstante, el Consejo de Administración entiende que serán aprobadas sin ninguna modificación.

Las Cuentas Anuales Consolidadas han sido elaboradas y formuladas bajo el principio de empresa en funcionamiento al no existir causas que pongan en cuestionamiento la continuidad de las operaciones del Grupo.

2. Combinaciones de negocios

Ejercicio 2025

a) Engrecon, S.A.

Con fecha 1 de agosto de 2025, el Grupo, mediante su filial brasileña Autometal, Ltda., ha hecho efectiva la adquisición de la totalidad de las acciones de la sociedad brasileña Engrecon, S.A. (actualmente denominada CIE Engrecon, Ltda.) por un coste de adquisición de 15,8 millones de euros, 15,0 millones de euros abonados en la fecha de la compra, y un pago aplazado de 0,8 millones de euros.

La combinación de negocios para la toma de control de la sociedad, referida al 100% de la correspondiente participación, así como el detalle de activos y pasivos surgidos de la adquisición a valor razonable; y el movimiento de fondos de efectivo de la operación se resume a continuación:

Miles de euros	Nota	Activos netos a valor razonable
Inmovilizado	7	10.366
Impuestos diferidos	17	3.168
Activos financieros	9	10.224
Existencias	11	3.447
Cuentas a cobrar		2.801
Otros activos		832
Efectivo y equivalentes al efectivo		3.457
Activos adquiridos		**34.295**
Provisiones	18	9.617
Deudas con entidades de crédito		4.088
Impuestos diferidos	17	4.236
Cuentas a pagar		5.195
Otros pasivos		3.564
Pasivos adquiridos		**26.700**
Activos netos adquiridos		**7.595**

Precio de compra		**15.810**
Valor razonable de los activos netos adquiridos		(7.595)
Fondo de Comercio	**7**	**8.215**

El movimiento de fondos de efectivo de la operación ha sido el siguiente:

Precio de compra	**15.810**
Efectivo y equivalentes al efectivo en la dependiente adquirida	(3.457)
Salida/(Entrada) de efectivo en la adquisición	**12.353**

Este fondo de comercio resultante en la adquisición se ha atribuido a la futura rentabilidad del negocio adquirido y las sinergias que se esperan obtener después de la adquisición por parte del Grupo y una vez adaptado al modelo de gestión del Grupo.

El valor razonable de los activos y pasivos adquiridos ha sido evaluado de acuerdo con el informe de un experto independiente. Los principales ajustes reconocidos han consistido en la valoración de activos inmovilizados a valor razonable, así como el registro de pasivos contingentes preexistentes correspondientes a la valoración de potenciales riesgos del negocio adquirido.

El análisis de la combinación de negocios, así como el proceso de asignación del precio pagado a los valores de los activos y pasivos adquiridos ha finalizado.

El importe neto de la cifra de negocios, el resultado de explotación y el resultado después de impuestos aportado por esta combinación de negocios a 31 de diciembre de 2025 has ascendido a 7,7 millones de euros, 1,6 millones de euros positivos y 1,2 millones de euros positivos, respectivamente. En el caso de que la toma de control se hubiese producido con fecha 1 de enero de 2025, el importe neto de la cifra de negocios, el resultado de explotación y el resultado después de impuestos aportado por esta combinación de negocios a 31 de diciembre de 2025 hubiesen ascendido a 14,5 millones de euros, 3,2 millones de euros positivos y 2,3 millones de euros positivos, respectivamente.

b) Weidplas Brasil Indústria e Comércio de Plásticos, Ltda.

Con fecha 2 de septiembre de 2025, el Grupo, mediante su filial brasileña Autometal, Ltda., ha hecho efectiva la adquisición del 100% del capital social de la sociedad brasileña Weidplas Brasil Indústria e Comércio de Plásticos, Ltda. (actualmente denominada CIE Autometal Piracicaba, Ltda.) por un coste de adquisición de 64,4 millones de euros.

La combinación de negocios para la toma de control de la sociedad, referida al 100% de la correspondiente participación, así como el detalle de activos y pasivos surgidos de la adquisición a valor razonable; y el movimiento de fondos de efectivo de la operación se resume a continuación:

Miles de euros	Nota	Activos netos a valor razonable
Inmovilizado	7	32.131
Impuestos diferidos	17	2.878
Activos financieros	9	521
Existencias	11	6.563
Cuentas a cobrar		7.015
Otros activos		2.085
Efectivo y equivalentes al efectivo		3.883
Activos adquiridos		**55.076**
Provisiones	18	9.249
Impuestos diferidos	17	5.499
Cuentas a pagar		7.642
Otros pasivos		5.324
Pasivos adquiridos		**27.714**
Activos netos adquiridos		**27.362**

Precio de compra		**64.407**
Valor razonable de los activos netos adquiridos		(27.362)
Fondo de Comercio	**7**	**37.045**

El movimiento de fondos de efectivo de la operación ha sido el siguiente:

Contraprestación satisfecha	**64.407**
Efectivo y equivalentes al efectivo en la dependiente adquirida	(3.883)
Salida/(Entrada) de efectivo en la adquisición	**60.524**

Este fondo de comercio resultante en la adquisición se ha atribuido a la futura rentabilidad del negocio adquirido y las sinergias que se esperan obtener después de la adquisición por parte del Grupo y una vez adaptado al modelo de gestión del Grupo.

El valor razonable de los activos y pasivos adquiridos ha sido evaluado de acuerdo con el informe de un experto independiente. Los principales ajustes reconocidos han consistido en la valoración de activos inmovilizados a valor razonable, así como el registro de pasivos contingentes preexistentes correspondientes a la valoración de potenciales riesgos del negocio adquirido.

El análisis de la combinación de negocios, así como el proceso de asignación del precio pagado a los valores de los activos y pasivos adquiridos ha finalizado.

El importe neto de la cifra de negocios, el resultado de explotación y el resultado después de impuestos aportado por esta combinación de negocios a 31 de diciembre de 2025 has ascendido a 34,2 millones de euros, 7,5 millones de euros positivos y 5,2 millones de euros positivos, respectivamente. En el caso de que la toma de control se hubiese producido con fecha 1 de enero de 2025, el importe neto de la cifra de negocios, el resultado de explotación y el resultado después de impuestos aportado por esta combinación de negocios a 31 de diciembre de 2025 hubiesen ascendido a 56,3 millones de euros, 12,5 millones de euros positivos y 9,2 millones de euros positivos, respectivamente.

Ejercicio 2024

Con fecha 26 de marzo de 2024, el Grupo, mediante su filial CIE Berriz, S.L., llevó a cabo la adquisición de la totalidad de las acciones de la sociedad AKT Plásticos, S.L. (Sociedad Unipersonal) por un coste de adquisición de 33,4 millones de euros; y que se correspondía con 19,0 millones de euros de valor empresa (Enterprise Value) así como 14,4 millones de euros por la asunción de la deuda que tenía el anterior socio con la sociedad adquirida.

La combinación de negocios para la toma de control de la sociedad, referida al 100% de la correspondiente participación, así como el detalle de activos y pasivos surgidos de la adquisición a valor razonable; y el movimiento de fondos de efectivo de la operación se resume a continuación:

Miles de euros	Nota	Activos netos a valor razonable
Inmovilizado	7	15.205
Impuestos diferidos	17	3.592
Activos financieros	9	25.931
Existencias	11	2.511
Cuentas a cobrar		3.004
Otros activos corrientes		19.352
Efectivo y equivalentes al efectivo		843
Activos adquiridos		**70.438**
Provisiones	18	2.467
Deudas con entidades de crédito		7.461
Impuestos diferidos	17	10.918
Cuentas a pagar		1.285
Otros pasivos		21.383
Pasivos adquiridos		**43.514**
Activos netos adquiridos		**26.924**

Precio de compra		**19.000**
Deuda asumida		**14.394**
Valor razonable de los activos netos adquiridos		(26.924)
Fondo de Comercio	**7**	**6.470**

El movimiento de fondos de efectivo de la operación fue el siguiente:

Contraprestación satisfecha	**19.000**
Efectivo y equivalentes al efectivo en la dependiente adquirida	(843)
Salida/(Entrada) de efectivo en la adquisición	**18.157**

Este fondo de comercio resultante en la adquisición se atribuyó a la futura rentabilidad del negocio adquirido y las sinergias que se esperaban obtener después de la adquisición por parte del Grupo y una vez adaptado al modelo de gestión del Grupo.

Los principales ajustes reconocidos consistieron en la valoración de activos inmovilizados a valor razonable, así como el registro de pasivos contingentes preexistentes correspondientes a la valoración de potenciales riesgos del negocio adquirido. Los terrenos y construcciones fueron registrados de acuerdo con informes de valoración de expertos terceros independientes, mientras que el valor razonable de la maquinaria y el resto de los activos operativos fueron evaluados en base a revisiones internas.

El análisis de la combinación de negocios, así como el proceso de asignación del precio pagado a los valores de los activos y pasivos adquiridos finalizó en el ejercicio 2024.

El importe neto de la cifra de negocios, el resultado de explotación y el resultado después de impuestos aportado por esta combinación de negocios a 31 de diciembre de 2024 ascendió a 28,3 millones de euros, 2,7 millones de euros positivos y 2,5 millones de euros positivos, respectivamente.

3. Bases de presentación y resumen de las principales políticas contables

A continuación, se describen las principales políticas contables adoptadas en la preparación de estas Cuentas Anuales Consolidadas, las cuales han sido aplicadas consistentemente para todos los años presentados.

3.1 Bases de presentación

Las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo al 31 de diciembre de 2025 se han preparado de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) y las interpretaciones emitidas por el Comité de Interpretaciones de las NIIF (CINIIF) adoptadas para su utilización en la Unión Europea (NIIF-UE) y aprobadas por los Reglamentos de la Comisión Europea y que están vigentes al 31 de diciembre de 2025.

Las Cuentas Anuales Consolidadas se han preparado bajo el enfoque del coste histórico, excepto para los activos financieros a valor razonable con cambios en el patrimonio neto, activos y pasivos financieros (incluidos los derivados) a valor razonable con cambios en resultados, los activos mantenidos para la venta (valorados a valor razonable menos costes de enajenación) y los planes de pensiones de prestación definida (activos del plan).

La preparación de Cuentas Anuales Consolidadas con arreglo a las NIIF-UE exige el uso de ciertas estimaciones contables significativas. También exige a la Dirección que ejerza su juicio en el proceso de aplicar las políticas contables del Grupo. En la Nota 4 se revelan las áreas que implican un mayor grado de juicio o complejidad o las áreas donde las hipótesis y estimaciones son significativas para las Cuentas Anuales Consolidadas.

En la cuenta de resultados consolidada de los ejercicios 2025 y 2024 no se incluyen partidas inusuales que exijan un detalle y conciliación de cifras.

Con la entrada en vigor, el 1 de enero de 2025, de determinadas Normas Internacionales de Información Financiera, el Grupo ha procedido a adaptar sus Cuentas Anuales Consolidadas a dichas normas, sin que su aplicación haya tenido impactos significativos. Las normas que han entrado en vigor se detallan en la Nota 3.2.

Las Cuentas Anuales Consolidadas no están afectadas por ningún aspecto que pueda contravenir las bases de presentación aplicables.

Las cifras contenidas en estas Cuentas Anuales Consolidadas se muestran en miles de euros, salvo lo indicado expresamente en otra unidad.

La información contenida en estas Cuentas Anuales Consolidadas referida al ejercicio 2025 incluye, a efectos comparativos, la información relativa a 2024. En el ejercicio 2025 no se han producido hechos que afecten a la comparabilidad de la información.

3.2 Relación y resumen de normas, modificaciones a normas e interpretaciones publicadas hasta la fecha

a) Normas, modificaciones e interpretaciones obligatorias para todos los ejercicios comenzados el 1 de enero de 2025

Norma Adoptada		Impacto Grupo
NIC 21 (Modificación) "Efectos de las variaciones en los tipos de cambio de la moneda extranjera"	La modificación a la NIC 21 aclara cómo deben evaluar las compañías si una moneda es convertible y cómo deben determinar el tipo de cambio al contado cuando no hay convertibilidad; así como requerir desgloses que permitan a los usuarios de los estados financieros comprender el impacto de que una moneda no sea convertible. De acuerdo con la modificación, se considera que una moneda es convertible a otra moneda cuando una entidad es capaz de obtener la otra moneda dentro de un marco de tiempo que permite una demora administrativa normal y a través de un mercado o mecanismo de cambio en el que una transacción de intercambio crearía "derechos y obligaciones exigibles". Esta modificación es de aplicación para los ejercicios anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2025.	Esta modificación no ha tenido impactos significativos en las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo.

b) Normas, modificaciones e interpretaciones que todavía no han entrado en vigor, pero que se pueden adoptar anticipadamente

Norma Adoptada		Impacto Grupo
NIIF 7 y NIIF 9 (Modificación) "Modificaciones a la Clasificación y Medición de Instrumentos Financieros"	La modificación a la NIIF 7 y NIIF 9 aborda la diversidad en la práctica contable haciendo que los requisitos sean más comprensibles y coherentes. Por una parte, se aclara cómo se deben evaluar los flujos de caja contractuales de los activos financieros vinculados a criterios ASG a la hora de determinar su clasificación a coste amortizado o a valor razonable. Asimismo, el IASB ha introducido requerimientos de desglose adicionales para inversiones en instrumentos de patrimonio neto a valor razonable con cambios en otro resultado global (VRORG) e instrumentos financieros contingentes. Por otra parte, se aclara la fecha en la que se deben dar de baja los activos y pasivos financieros que son liquidados a través de sistemas de pago electrónicos. El IASB también ha desarrollado una política contable que permite dar de baja en cuentas un pasivo financiero antes de entregar efectivo en la fecha de liquidación si se cumplen los criterios especificados. Esta modificación es de aplicación para los ejercicios anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2026. Se permite su adopción anticipada. A la fecha de formulación de estas Cuentas Anuales Consolidadas, la Unión Europea ya ha aprobado la modificación.	No se espera que esta modificación tenga impactos significativos en las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo en el futuro.

NIIF 7 y NIIF 9 (Modificación) "Contratos de Electricidad Renovable"	Esta modificación tiene como objetivo resolver los retos que las entidades experimentan al aplicar los requerimientos de la NIIF 9 a los contratos para comprar y recibir electricidad producida a partir de fuentes dependientes de la naturaleza. En este sentido, la NIIF 9 incluye los requerimientos que se han de cumplir para que los acuerdos físicos de compra de energía sean considerados de "uso propio". También se incluyen los requerimientos de aplicación de la contabilidad de coberturas para aquellas empresas que utilicen los contratos como instrumento de coberturas. Por su parte, se modifica la NIIF 7 para añadir requerimientos de información a revelar sobre el rendimiento financiero de una entidad y sobre el importe, el calendario y la incertidumbre de los flujos de efectivo futuros de las entidades acogidas a este tipo de contratos. Esta modificación es de aplicación para los ejercicios anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2026. Se permite su adopción anticipada. A la fecha de formulación de estas Cuentas Anuales Consolidadas, la Unión Europea ya ha aprobado la modificación.	No se espera que esta modificación tenga impactos significativos en las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo en el futuro.
Mejoras Anuales a las Normas NIIF – Volumen 11 (Modificación de la NIIF 1, NIIF 7, NIIF 9, NIIF 10 y NIC 7)	De acuerdo con los procedimientos del IASB, las propuestas de modificación de las NIIF que tengan un alcance suficientemente reducido o menor pueden agruparse y exponerse en un solo documento, aunque las modificaciones no guarden relación entre sí. Estas modificaciones se denominan "mejoras anuales". Las mejoras anuales se limitan a cambios que aclaran la redacción de una Norma de Contabilidad o corrigen consecuencias imprevistas relativamente menores, descuidos o conflictos entre los requerimientos de las Normas de Contabilidad. El objeto de las modificaciones propuestas es el siguiente: - NIIF 1: contabilidad de coberturas por una entidad que adopta por primera vez las NIIF. - NIIF 7: ganancias o pérdidas por baja en cuentas, introducción de la guía de implementación de la NIIF 7, información a revelar sobre las diferencias diferidas entre el valor razonable y el precio de transacción e información a revelar sobre el riesgo crediticio. - NIIF 9: baja en cuentas de los pasivos por arrendamiento financiero y precio de la transacción. - NIIF 10: determinación de un "agente de facto". - NIC 7: método del coste. Esta modificación es de aplicación para los ejercicios anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2026. Se permite su adopción anticipada. A la fecha de formulación de estas Cuentas Anuales Consolidadas, la Unión Europea ya ha aprobado la modificación.	No se espera que estas modificaciones tengan impactos significativos en las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo en el futuro.

c) Normas, modificaciones e interpretaciones a las normas existentes que no pueden adoptarse anticipadamente o que no han sido adoptadas por la Unión Europea

A la fecha de formulación de estas Cuentas Anuales Consolidadas, el IASB y el IFRS Interpretations Committee habían publicado las normas, modificaciones e interpretaciones que se detallan a continuación, que están pendientes de adopción por parte de la Unión Europea.

Norma Adoptada		Impacto Grupo
NIIF 18 "Presentación General e Información a Revelar"	La NIIF 18 es una nueva norma NIIF que reemplaza la NIC 1 *Presentación de Estados Financieros* y tiene el objetivo de mejorar la comunicación en los estados financieros, con especial énfasis en la información sobre el rendimiento financiero en la cuenta de resultados. La publicación de esta nueva norma mejorará la calidad de la información financiera al exigir subtotales definidos en la cuenta de resultados, exigir indicadores de gestión definidos por la dirección y añadiendo nuevos procedimientos para la agregación y desagregación de la información. Esta modificación es de aplicación para los ejercicios anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2027. Se permite su adopción anticipada, aunque está pendiente de aprobación por parte de la Unión Europea.	No se espera que esta modificación tenga impactos significativos en las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo en el futuro.
NIIF 19 "Subsidiarias sin Obligación Pública de Rendir Cuentas: Información a Revelar"	La NIIF 19 permite a las subsidiarias elegibles aplicar las normas NIIF con desgloses de información reducidos. Las subsidiarias que preparan sus propios estados financieros utilizando las normas NIIF proporcionan información que puede ser desproporcionada respecto a las necesidades de sus usuarios. La NIIF 19 resolverá estos desafíos al permitir que las subsidiarias mantengan un registro contable único y reducir los requerimientos de revelación de información. Esta modificación es de aplicación para los ejercicios anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2027. Se permite su adopción anticipada, aunque está pendiente de aprobación por parte de la Unión Europea.	No se espera que esta modificación tenga impactos significativos en las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo en el futuro.
NIC 21 (Modificación) "Efectos de las variaciones en los tipos de cambio de la moneda extranjera"	Esta modificación tiene por objetivo establecer un marco contable adecuado para aquellas entidades cuya moneda de presentación es la moneda de una economía hiperinflacionaria y que convierten los resultados y la situación financiera de un negocio en el extranjero cuya moneda funcional es la moneda de una economía no hiperinflacionaria. Cuando la moneda funcional de una entidad y su moneda de presentación sean monedas de economías no hiperinflacionarias, los activos y pasivos, incluyendo las cifras comparativas, se convertirán a la moneda de presentación utilizando el tipo de cambio de cierre a la fecha del estado de situación financiera. Los ingresos y gastos, incluyendo las cifras comparativas, se convertirán a los tipos de cambio vigentes en las fechas de las transacciones. Las diferencias de cambio que surjan como consecuencia de estas conversiones se reconocerán en otro resultado integral.	No se espera que esta modificación tenga impactos significativos en las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo en el futuro.

	Esta modificación es de aplicación para los ejercicios anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2027. Se permite su adopción anticipada, aunque está pendiente de aprobación por parte de la Unión Europea.	
NIIF 19 (Modificación) "Subsidiarias sin Obligación Pública de Rendir Cuentas: Información a Revelar"	En el proceso de elaboración de los requerimientos de información a revelar reducidos establecidos en la NIIF 19, el IASB tomó como referencia los requerimientos de información a revelar contenidos en otras NIIF vigentes a febrero de 2021. En el momento de su emisión, la NIIF 19 no incorporaba versiones reducidas de los requerimientos de información a revelar introducidos o modificados con posterioridad a dicha fecha. Por lo tanto, el IASB ha publicado modificaciones a la NIIF 19 mediante las cuales se incorporan requerimientos de información a revelar reducidos correspondientes a las nuevas normas y a las modificaciones normativas emitidas entre febrero de 2021 y mayo de 2024. Esta modificación es de aplicación para los ejercicios anuales que comiencen a partir del 1 de enero de 2027. Se permite su adopción anticipada, aunque está pendiente de aprobación por parte de la Unión Europea.	No se espera que esta modificación tenga impactos significativos en las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo en el futuro.

3.3 Políticas contables

Las principales políticas contables utilizadas para la elaboración de estas Cuentas anuales Consolidadas han sido las siguientes.

3.3.1 Principios de consolidación

Los métodos de consolidación utilizados se describen en la Nota 1. En el Anexo I a estas Notas se desglosan los datos de identificación de las sociedades dependientes incluidas en el perímetro de consolidación.

a) Dependientes

Se consideran entidades dependientes aquellas sobre las que el Grupo tiene control. El Grupo controla una entidad cuando está expuesto, o tiene derecho, a obtener unos rendimientos variables por su implicación en la participada y tiene capacidad de utilizar su poder sobre ella para influir sobre estos rendimientos.

Las entidades dependientes se consolidan a partir de la fecha en que se transfiere el control al Grupo, y se excluyen de la consolidación en la fecha en la que cesa el mismo.

Para contabilizar las combinaciones de negocios el Grupo aplica el método de adquisición. La contraprestación transferida por la adquisición de una dependiente se corresponde con el valor razonable de los activos transferidos, los pasivos incurridos y las participaciones en el patrimonio emitidas por el Grupo, incluyendo también el valor razonable de cualquier activo o pasivo que proceda de un acuerdo de contraprestación contingente. Los costes relacionados con la adquisición se reconocen como gastos en los ejercicios en los que se incurra en los mismos. Los activos identificables adquiridos y los pasivos y pasivos contingentes asumidos en una combinación de negocios se valoran inicialmente a su valor razonable en la fecha de adquisición. El Grupo reconoce cualquier participación no dominante en la adquirida por su valor razonable.

Si la combinación de negocio se realiza por etapas, el valor razonable en la fecha de adquisición de la participación en el patrimonio neto de la adquirida anteriormente mantenido por la adquirente se vuelve a valorar al valor razonable en la fecha de adquisición a través del resultado del ejercicio.

Cualquier contraprestación contingente a transferir por el Grupo se reconoce a su valor razonable en la fecha de adquisición. Los cambios posteriores en el valor razonable de la contraprestación contingente, calificada como pasivo financiero, se reconocen en resultados. La contraprestación contingente que se clasifique como patrimonio neto no se valora de nuevo y su liquidación posterior se contabiliza dentro del patrimonio neto.

El fondo de comercio se valora inicialmente como el exceso de la suma de la contraprestación transferida, el importe de cualquier participación no dominante en la adquirida en su caso, y el valor razonable en la fecha de adquisición de la participación en el patrimonio neto de la adquirida anteriormente mantenido por la adquirente sobre el importe neto en la fecha de adquisición de los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos. Si este importe fuera inferior al valor razonable de los activos netos de la dependiente adquirida, en caso de tratarse de una compra en condiciones ventajosas, la diferencia se reconoce como ganancia directamente a través del resultado del ejercicio.

Se eliminan las transacciones inter-compañía, los saldos y las ganancias no realizadas por transacciones entre entidades del Grupo. También se eliminan las pérdidas no realizadas. Las políticas contables de las dependientes se han modificado en los casos en que ha sido necesario para asegurar la uniformidad con las políticas adoptadas por el Grupo.

Las participaciones no dominantes en los resultados y patrimonio neto de las entidades dependientes se muestran de forma separada en el balance consolidado, la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, el estado de resultado global consolidado y el estado de cambios en el patrimonio neto consolidado.

Las Cuentas Anuales/estados financieros utilizados en el proceso de consolidación son, en todos los casos, los correspondientes al ejercicio anual terminado al 31 de diciembre de cada año.

En el Anexo I adjunto se desglosan los datos de identificación de las sociedades dependientes.

b) Cambios en las participaciones en la propiedad en dependientes sin cambio de control

El Grupo contabiliza las transacciones con participaciones no dominantes que no resulten en pérdidas de control como transacciones con los propietarios del patrimonio del Grupo. En las compras de participaciones no dominantes, la diferencia entre el valor razonable de la contraprestación abonada y la correspondiente proporción adquirida del importe en libros de los activos netos de la dependiente se registra en el patrimonio neto. Las ganancias o pérdidas por enajenación de participaciones no dominantes también se reconocen igualmente en el patrimonio neto.

c) Enajenaciones de dependientes

Cuando el Grupo deja de tener control, cualquier participación retenida en la entidad se vuelve a valorar a su valor razonable en la fecha en que se pierde el control, reconociéndose el cambio en el importe en libros en resultados. El valor razonable es el importe en libros inicial a efectos de la contabilización posterior de la participación retenida como una asociada, negocio conjunto o activo financiero. Además de ello, cualquier importe previamente reconocido en el otro resultado global en relación con dicha entidad se contabiliza como si el Grupo hubiera vendido directamente todos los activos y pasivos relacionados. Esto podría significar que los importes previamente reconocidos en el otro resultado global se reclasifiquen a la cuenta de resultados.

d) Acuerdos conjuntos

El Grupo aplica NIIF 11 a todos los acuerdos conjuntos. Las inversiones en acuerdos conjuntos bajo NIIF 11 se clasifican como operaciones conjuntas o como negocios conjuntos, dependiendo de los derechos y obligaciones contractuales de cada inversor. El Grupo ha evaluado la naturaleza de sus acuerdos conjuntos y ha determinado que sean negocios conjuntos. Los negocios conjuntos se contabilizan usando el método de la participación, que se explica en el apartado e) de esta Nota.

e) Asociadas

Son entidades asociadas (Nota 9.c)) aquellas sobre las que el Grupo ejerce influencia significativa pero no tiene control que, generalmente, viene acompañado por una participación inferior al 50% de los derechos de voto. Las inversiones en asociadas se contabilizan por el método de participación.

Bajo el método de la participación, la inversión se reconoce inicialmente a coste, y el importe en libros se incrementa o disminuye para reconocer la participación del inversor en los resultados de la invertida después de la fecha de adquisición. La inversión del Grupo en asociadas incluye, si aplica, el fondo de comercio (neto de pérdidas de valor) identificado en la adquisición (Nota 3.3.5.a)). En la Nota 3.3.6 se recoge la política de deterioro del valor de los activos no financieros, incluyendo el fondo de comercio.

Si la propiedad de una participación en una asociada se reduce, pero se mantiene la influencia significativa, sólo se reclasifica a la cuenta de resultados la parte proporcional de los importes reconocidos anteriormente en el otro resultado global.

La participación del Grupo en las pérdidas o ganancias posteriores a la adquisición de sus asociadas se reconoce en la cuenta de resultados, y su participación en los movimientos posteriores a la adquisición en reservas se reconoce en el otro resultado global. Los movimientos posteriores a la adquisición acumulados se ajustan contra el importe en libros de la inversión.

Cuando la participación del Grupo en las pérdidas de una asociada es igual o superior a su participación en la misma, incluida cualquier otra cuenta a cobrar no asegurada, el Grupo no reconoce pérdidas adicionales, a no ser que haya incurrido en obligaciones legales o implícitas o realizados pagos en nombre de la asociada.

En cada fecha de presentación de información financiera, el Grupo determina si existe alguna evidencia objetiva de que se haya deteriorado el valor de la inversión en la asociada. Si este fuese el caso, el Grupo calcula el importe de la pérdida por deterioro del valor como la diferencia entre el importe recuperable de la asociada y su importe en libros y reconoce el importe adyacente a "Resultado de inversiones contabilizadas por el método de la participación" en la cuenta de resultados consolidada.

Las pérdidas y ganancias procedentes de las transacciones ascendentes y descendentes entre el Grupo y sus asociadas se reconocen en los estados financieros del Grupo sólo en la medida que correspondan a las participaciones de otros inversores en las asociadas no relacionados con el inversor. Las pérdidas no realizadas se eliminan a menos que la transacción proporcione evidencia de pérdida por deterioro del valor del activo transferido. Las políticas contables de las asociadas se han modificado cuando ha resultado necesario para asegurar la uniformidad con las políticas adoptadas por el Grupo.

Las ganancias o pérdidas de dilución surgidas en inversiones en asociadas se reconocen en la cuenta de resultados.

3.3.2 Información financiera por segmentos

Un segmento de explotación es un componente del Grupo que desarrolla actividades de negocio de las que puede obtener ingresos ordinarios e incurrir en gastos, cuyos resultados de explotación son revisados de forma regular por la máxima autoridad en la toma de decisiones de explotación del Grupo, para decidir sobre los recursos que deben asignarse al segmento evaluar su rendimiento y en relación con el cual se dispone de información financiera diferenciada.

El Consejo de Administración ha sido identificado como máxima instancia de toma de decisiones. Los segmentos se presentan de forma coherente con la información interna que se presenta al Consejo de Administración. La máxima instancia de toma de decisiones es responsable de asignar recursos a los segmentos y evaluar su rendimiento.

La información financiera relativa a los segmentos se detalla en la Nota 6.

3.3.3 Conversión de moneda extranjera

a) Moneda funcional y de presentación

Las partidas incluidas en las Cuentas Anuales de cada una de las entidades del Grupo se valoran utilizando la moneda del entorno económico principal en que la entidad opera («moneda funcional»). Todas las entidades del Grupo tienen como moneda funcional la moneda del país donde están situadas, con excepción, principalmente, de las sociedades mexicanas (Anexo I) cuya moneda funcional quedó definida a partir del 1 de enero de 2009 como el dólar estadounidense.

Las Cuentas Anuales Consolidadas se presentan en euros, que es la moneda funcional y de presentación de la Sociedad dominante.

b) Transacciones y saldos

Las transacciones en moneda extranjera se convierten a la moneda funcional utilizando los tipos de cambio vigentes en las fechas de las transacciones. Las pérdidas y ganancias en moneda extranjera que resultan de la liquidación de estas transacciones y de la conversión a los tipos de cambio de cierre de los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera se reconocen en la cuenta de resultados, excepto si se difieren en patrimonio neto como las coberturas de flujos de efectivo cualificadas y las coberturas de inversiones netas cualificadas.

Las pérdidas y ganancias netas por diferencias de cambio se presentan en la cuenta de resultados en la línea de "Diferencias de cambio".

Las partidas no monetarias que se valoran a valor razonable en una moneda extranjera se convierten usando los tipos de cambio en las fechas en que se determinó el valor razonable. Las diferencias de conversión en activos y pasivos registrados a valor razonable se presentan como parte de la ganancia o pérdida en el valor razonable. Por ejemplo, las diferencias de conversión en activos y pasivos no monetarios tales como participaciones en el capital mantenidas a valor razonable con cambios en resultados se reconocen en el resultado del ejercicio como parte de la ganancia o la pérdida en el valor razonable y las diferencias de conversión en activos no monetarios tales como participaciones en capital clasificadas como a valor razonable con cambios en otro resultado global se reconocen en otro resultado global.

c) Entidades del Grupo

Los resultados y la situación financiera de todas las entidades del Grupo (ninguna de las cuales tiene la moneda de una economía hiperinflacionaria) que tienen una moneda funcional diferente de la moneda de presentación se convierten a la moneda de presentación como sigue:

(i) Los activos y pasivos de cada balance presentado se convierten al tipo de cambio de cierre en la fecha del balance;

(ii) Los ingresos y gastos de cada cuenta de resultados se convierten a los tipos de cambio medios (a menos que esta media no sea una aproximación razonable del efecto acumulativo de los tipos existentes en las fechas de la transacción, en cuyo caso los ingresos y gastos se convierten en la fecha de las transacciones); y

(iii) Todas las diferencias de cambio resultantes se reconocen en el otro resultado global.

En consolidación, las diferencias de cambio que surgen de la conversión de una inversión neta en entidades extranjeras, y de préstamos y otros instrumentos en moneda extranjera designados como coberturas de esas inversiones, se llevan al patrimonio neto de los accionistas. Cuando se realiza o deja de calificarse la inversión como inversión neta en entidades extranjeras, esas diferencias de cambio se reconocen en la cuenta de resultados como parte de la pérdida o ganancia en la venta.

Los ajustes al fondo de comercio y al valor razonable que surgen en la adquisición de una entidad extranjera se tratan como activos y pasivos de la entidad extranjera y se convierten al tipo de cambio de cierre.

3.3.4 Inmovilizado material

Los elementos de inmovilizado material se reconocen por su coste menos la amortización y pérdidas por deterioro acumuladas correspondientes, excepto en el caso de los terrenos, que se presentan netos de las pérdidas por deterioro.

El coste histórico incluye los gastos directamente atribuibles a la adquisición de las partidas. Este coste también puede incluir ganancias o pérdidas por coberturas calificadas de flujos de efectivo de las adquisiciones en moneda extranjera de inmovilizado material traspasadas desde el patrimonio neto.

Los costes posteriores se incluyen en el importe en libros del activo o se reconocen como un activo separado, sólo cuando es probable que los beneficios económicos futuros asociados con los elementos vayan a fluir al Grupo y el coste del elemento pueda determinarse de forma fiable. El importe en libros del componente sustituido se da de baja contable. El resto de las reparaciones y mantenimientos se cargan en la cuenta de resultados durante el ejercicio en que se incurre en ellos.

Los terrenos no se amortizan. La amortización en otros activos se calcula usando el método lineal para asignar sus costes a sus valores residuales sobre sus vidas útiles estimadas:

	Años de vida útil estimada
Construcciones	10 – 50
Vehículos	3 – 15
Mobiliario, accesorios y equipo informático	3 – 15

El criterio de amortización del inmovilizado productivo (instalaciones técnicas, maquinaria y utillaje) aplicado históricamente por el Grupo es un criterio sistemático de depreciación a través de las vidas útiles de los bienes del inmovilizado. Para determinados activos, estas vidas útiles son estimadas con base en los niveles de producción real realizados por los distintos activos (es decir, según el método de las unidades de producción, por entender que éste refleja más fielmente el patrón esperado de consumo de los beneficios económicos futuros incorporados al activo) y el valor residual de los mismos, así como una vida útil máxima para cada tipo de activo.

Considerando el método de depreciación en base a unidades producidas, la amortización anual se adecúa ante variaciones significativas de producción. En este sentido, se considera que el nivel de producción está por debajo del normal cuando los componentes producidos son inferiores a un número fijado por las Direcciones Técnicas de cada una de las sociedades del Grupo. Ante estos casos de variación significativa en el nivel de producción, el Grupo amortiza cada activo en función de los componentes producidos. Independientemente de los años de la vida útil resultantes para cada elemento del inmovilizado en situaciones de producción normal, en caso de que la producción se reduzca notablemente existe una vida útil máxima que cada uno de los elementos del inmovilizado no puede superar, debido a cuestiones derivadas del deterioro físico por el paso del tiempo.

En este sentido, las vidas útiles y porcentajes de amortización anual del inmovilizado a un ritmo de producción normal serían los siguientes:

	Vida útil (*)	% Anual
Maquinaria	10 – 20 años	5 – 10%
Instalaciones técnicas	10 – 20 años	5 – 10%
Utillaje	3 – 6,7 años	15% - 33,33%

(*) Años de vida útil de acuerdo con la estimación de unidades producidas normalizadas.

El valor residual y la vida útil de los activos se revisan, y ajustan si es necesario, en la fecha de cada balance.

Cuando el importe en libros de un activo es superior a su importe recuperable estimado, su importe en libros se reduce de forma inmediata hasta su importe recuperable (Nota 3.3.6).

Los activos por derechos de uso se valoran a coste que comprende lo siguiente:

- El impacto de la valoración inicial del pasivo por arrendamiento,
- cualquier pago por arrendamiento realizado en o antes de la fecha de comienzo, menos cualquier incentivo por arrendamiento recibido,
- cualquier coste directo inicial, y
- costes de restauración.

Los activos por derechos de uso generalmente se amortizan de forma lineal durante el menor entre la vida útil del activo y el plazo de arrendamiento.

3.3.5 Activos intangibles

a) Fondo de comercio

El fondo de comercio representa el exceso del coste de adquisición sobre el valor razonable de la participación del Grupo en los activos netos identificables, los pasivos y los pasivos contingentes de la sociedad dependiente adquirida en la fecha de adquisición. El fondo de comercio relacionado con adquisiciones de dependientes se incluye en activos intangibles. En el caso del fondo de comercio, se comprueba anualmente el deterioro de valor y se registra a su coste menos pérdidas por deterioro acumuladas no pudiéndose revertir dicho deterioro en el futuro. Las pérdidas y ganancias por la venta de una entidad incluyen el importe en libros del fondo de comercio relacionado con la entidad vendida.

A efectos de llevar a cabo las pruebas para pérdidas por deterioro, el fondo de comercio adquirido en una combinación de negocios se asigna a cada una de las unidades generadoras de efectivo (UGEs), o grupos de unidades generadoras de efectivo, que se espera que se beneficien de las sinergias de la combinación. Cada unidad o grupo de unidades a las que se asigna el fondo de comercio representa el nivel más bajo dentro de la entidad al cual se controla el fondo de comercio a efectos de gestión interna.

Las revisiones de las pérdidas por deterioro del valor del fondo de comercio se realizan anualmente o con más frecuencia si sucesos o cambios en las circunstancias indican una potencial pérdida por deterioro. El importe en libros de la unidad generadora que contiene el fondo de comercio se compara con el importe recuperable, que es el valor en uso o el valor razonable menos los costes de venta, el mayor de estos importes. Cualquier pérdida por deterioro se reconoce inmediatamente como un gasto.

b) Gastos de investigación y desarrollo

Los gastos de investigación se reconocen como un gasto cuando se incurre en ellos. Los costes incurridos en proyectos de desarrollo (relacionados con el diseño y prueba de productos nuevos o mejorados) se reconocen como activo inmaterial cuando es probable que el proyecto vaya a ser un éxito considerando su viabilidad técnica y comercial, la Dirección tiene intención de completar el proyecto y dispone los recursos técnicos y financieros para hacerlo, existe la capacidad de utilizar o vender el activo generando probables beneficios económicos, y sus costes pueden estimarse de forma fiable. Otros gastos de desarrollo se reconocen como gasto cuando se incurre en ellos. Los costes de desarrollo previamente reconocidos como un gasto no se reconocen como un activo en un ejercicio posterior. Los costes de desarrollo que se capitalizan se amortizan desde el inicio de la producción comercial del producto de manera lineal durante el período en que se espera que generen beneficios, sin superar los cinco años.

Los activos de desarrollo se someten a pruebas de deterioro de acuerdo con la NIC 36.

c) Licencias

Las licencias adquiridas a terceros se presentan a coste histórico. Aquellas adquiridas a través de combinaciones de negocios se reconocen por su valor razonable a la fecha de adquisición. La amortización se calcula por el método lineal para asignar el coste de las licencias durante su vida útil estimada.

Tras la adquisición de CIE Golde en 2019, el Grupo registró un activo intangible relacionado con licencias que dicho negocio tenía vigentes en la fecha de adquisición por su valor razonable, y que ascendió a 11.784 miles de euros en la fecha de entrada. Su vida útil se estima de acuerdo con el periodo en el que dichas licencias/patentes reportarán beneficios económicos al Grupo, que fue estimado en 13 años.

d) Programas informáticos

Las licencias para programas informáticos adquiridas se capitalizan sobre la base de los costes en que se ha incurrido para adquirirlas y prepararlas para usar el programa específico. Los gastos relacionados con el desarrollo o mantenimiento de programas informáticos se reconocen como gasto cuando se incurre en ellos. Los costes directamente relacionados con la producción de programas informáticos únicos e identificables controlados por el Grupo, y que sea probable que vayan a generar beneficios económicos superiores a los costes durante más de un año, se reconocen como activos intangibles. Los costes directos incluyen los gastos del personal que desarrolla los programas informáticos y un porcentaje adecuado de gastos generales.

Los programas informáticos, adquiridos a terceros o de desarrollo propio, reconocidos como activos se amortizan durante sus vidas útiles estimadas que no superan los 5 años y el plazo a partir del cual empiezan a amortizarse una vez activados no es superior a un año.

e) Contratos con clientes

El Grupo reconoció el valor asociado a los contratos con clientes adquiridos a título oneroso en el contexto de la combinación de negocios del ejercicio 2019 de CIE Aluminium Casting India, Ltd. por un importe de 2,6 millones de euros. El activo intangible relacionado con relaciones con clientes registrado en el contexto de la adquisición de CIE Golde, también en 2019, por importe de 6,6 millones ha sido totalmente amortizado en el ejercicio 2025.

Los contratos con clientes se valoran inicialmente por su valor razonable conforme a la metodología de valoración "MERM-Método del Exceso de Rendimientos Multi-periodo", que se basa en el valor actual de los flujos de caja de explotación del negocio, deducido el cargo por los activos contributivos. Tras su reconocimiento, el Grupo amortiza estos activos linealmente en el periodo estimado en el que se producirán los flujos de efectivo, que, por norma general, se sitúa entre 5 y 10 años.

3.3.6 Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros

Los activos que tienen una vida útil indefinida no están sujetos a amortización y se someten anualmente a pruebas de pérdidas por deterioro del valor. Los activos sujetos a amortización se revisan para pérdidas por deterioro siempre que algún suceso o cambio en las circunstancias indique que el importe en libros puede no ser recuperable. Se reconoce una pérdida por deterioro por el importe por el que, el valor en libros del activo excede su importe recuperable. El importe recuperable es el mayor entre valor razonable de un activo menos los costes para la venta y el valor de uso. A efectos de evaluar las pérdidas por deterioro del valor, los activos se agrupan al nivel más bajo para el que hay flujos de efectivo identificables por separado (unidades generadoras de efectivo).

Los activos no financieros, distintos del fondo de comercio, que hubieran sufrido una pérdida por deterioro se someten a revisiones a cada fecha de balance por si se hubieran producido reversiones de la pérdida.

3.3.7 Activos no corrientes (o grupos de enajenación) mantenidos para la venta y actividades interrumpidas

El Grupo clasifica un activo no corriente (o un grupo enajenable) como mantenido para la venta, si su importe en libros se recuperará fundamentalmente a través de una transacción de venta y dicha venta se considera altamente probable. Los activos no corrientes (o grupos enajenables) clasificados como mantenidos para la venta se valoran al menor valor entre su importe en libros y su valor razonable menos los costes de venta.

Una actividad interrumpida es un componente del Grupo que se ha enajenado o se ha clasificado como para la venta y representa una línea de negocio o área geográfica separada del resto. Los resultados de las actividades interrumpidas se presentan por separado en el estado de resultados.

3.3.8 Activos financieros

Inversiones y activos financieros

El Grupo clasifica sus activos financieros en las siguientes categorías de valoración:

a) aquellos que se valoran con posterioridad a valor razonable (ya sea con cambios en otro resultado global o en resultados), y

b) aquellos que se valoran a coste amortizado.

La clasificación depende del modelo de negocio de la entidad para gestionar los activos financieros y los términos contractuales de los flujos de efectivo.

Para los activos valorados a valor razonable, las pérdidas y las ganancias se reconocerán en resultados o en otro resultado global. Para las inversiones en instrumentos de patrimonio neto que no se mantienen para negociar, dependerá de si el Grupo ha hecho una elección irrevocable en el momento de reconocimiento inicial para contabilizar las inversiones en patrimonio neto a valor razonable con cambios en otro resultado global (VRORG).

El Grupo reclasifica las inversiones en activos financieros cuando y sólo cuando su modelo de negocio para gestionar esos activos cambia.

Las compras o ventas convencionales de activos financieros se reconocerán y se darán de baja en cuentas, según corresponda, utilizando la contabilización por la fecha de negociación o la fecha de liquidación. Los activos financieros se dan de baja en cuentas cuando los derechos contractuales sobre los flujos de efectivo han expirado o se han transferido y el Grupo ha transferido sustancialmente todos sus riesgos y beneficios de la propiedad del activo.

En el momento de reconocimiento inicial, el Grupo valora un activo financiero a su valor razonable más, en el caso de un activo financiero que no sea a valor razonable con cambios en resultados, los costes de la transacción que sean directamente atribuibles a la adquisición del activo financiero. Los costes de transacción de activos financieros a valor razonable con cambios en resultados se registran con cargo a la cuenta de resultados.

Instrumentos de deuda

La valoración posterior de los instrumentos de deuda depende del modelo de negocio del Grupo para gestionar el activo y de las características de los flujos de efectivo del activo. Hay tres categorías de valoración en las que el Grupo clasifica sus instrumentos de deuda:

- Coste amortizado: Los activos que se mantienen para el cobro de flujos de efectivo contractuales, en su caso, cuando esos flujos de efectivo representan sólo pagos de principal e intereses se valoran a coste amortizado. Los ingresos por intereses de estos activos financieros se incluyen en los ingresos financieros de acuerdo con el método del tipo de interés efectivo. Una ganancia o pérdida que surge de la baja en cuentas se reconoce directamente en resultados y se presenta en otras ganancias/(pérdidas), junto con las ganancias y pérdidas por diferencias de cambio, en su caso. Las pérdidas por deterioro del valor se presentan en una partida separada en la cuenta de resultados.
- Valor razonable con cambios en otro resultado global (VRORG): Los activos que se mantienen para el cobro de flujos de efectivo contractuales y para vender los activos financieros, cuando los flujos de efectivo de los activos representan sólo pagos de principal e intereses, se valoran a valor razonable con cambios en otro resultado global. Los movimientos en el importe en libros se llevan a otro resultado global, excepto para el reconocimiento de ganancias o pérdidas por deterioro del valor, ingresos ordinarios por intereses y ganancias o pérdidas por diferencias de cambio que se reconocen en resultados. Cuando el activo financiero se da de baja, la ganancia o pérdida acumulada previamente reconocida en otro resultado global se reclasifica desde patrimonio neto a resultados y se reconoce en otras ganancias/(pérdidas). Los ingresos por intereses de estos activos financieros se incluyen en ingresos financieros de acuerdo con el método del tipo de interés efectivo. Las ganancias y pérdidas por diferencias de cambio se presentan en otras ganancias/(pérdidas) y el gasto por deterioro del valor se presenta en una partida separada en la cuenta de resultados.

- Valor razonable con cambios en resultados (VRR): Los activos que no cumplen el criterio para coste amortizado o para valor razonable con cambios en otro resultado global se reconocen a valor razonable con cambios en resultados. Una ganancia o una pérdida en una inversión en deuda que se reconozca con posterioridad a valor razonable con cambios en resultados se reconoce en resultados y se presenta neta dentro de otras ganancias/(pérdidas) en el ejercicio en que surge.

Deterioro de valor

El Grupo evalúa sobre una base prospectiva las pérdidas crediticias esperadas asociadas con sus instrumentos de deuda contabilizados a coste amortizado y a valor razonable con cambios en otro resultado global. La metodología aplicada para deterioro del valor depende de si ha habido un incremento significativo en el riesgo de crédito.

La corrección de valor por pérdidas de activos financieros se basa en la hipótesis sobre riesgo de cumplimiento y tasas de pérdida esperada. El Grupo usa el juicio al realizar estas hipótesis y seleccionar las variables para el cálculo del deterioro del valor en base al histórico de pérdidas por deterioro de valor, las condiciones del mercado existentes, así como las estimaciones prospectivas al final de cada ejercicio sobre el que se informa.

Para las cuentas comerciales a cobrar, el Grupo aplica el enfoque simplificado permitido por la NIIF 9, que exige que las pérdidas esperadas se reconozcan desde el reconocimiento inicial de las cuentas a cobrar. La provisión por deterioro a registrar por las pérdidas esperadas se lleva a cabo considerando un único mercado, ya que la mayoría de los clientes a los que provee el Grupo tiene representación en las diferentes geografías donde opera. Para su cálculo, se aplica un coeficiente basado en el histórico de impagos de los últimos ejercicios, referenciado a un multiplicador en función de las condiciones macroeconómicas que afectan al mercado global del automóvil, siendo el impacto poco significativo dado el perfil solvente de los clientes con los que trabaja el Grupo.

3.3.9 Instrumentos financieros derivados y actividad de cobertura

Los derivados se reconocen inicialmente al valor razonable en la fecha en que se ha efectuado el contrato de derivados y posteriormente se vuelven a valorar a su valor razonable. El método para reconocer la pérdida o ganancia resultante depende de si el derivado se ha designado como un instrumento de cobertura y, si es así, de la naturaleza de la partida que está cubriendo. El Grupo designa determinados derivados como:

a) coberturas del valor razonable de pasivos reconocidos (cobertura del valor razonable);

b) coberturas de un riesgo concreto asociado a un activo/pasivo reconocido o a una transacción prevista altamente probable (cobertura de flujos de efectivo); o

c) coberturas de una inversión neta en una operación en el extranjero (cobertura de inversión neta).

El Grupo documenta al inicio de la transacción la relación existente entre los instrumentos de cobertura y las partidas cubiertas, así como sus objetivos para la gestión del riesgo y la estrategia para acometer varias transacciones de cobertura.

El Grupo también documenta su evaluación, tanto al inicio como sobre una base continua, de si los derivados que se utilizan en las transacciones de cobertura son altamente efectivos para compensar los cambios en el valor razonable o en los flujos de efectivo de las partidas cubiertas.

El valor razonable de varios instrumentos derivados utilizados a efectos de cobertura se muestra en la Nota 9. Los movimientos en la reserva de cobertura dentro de los fondos propios se muestran en la Nota 13. El valor razonable total de los derivados de cobertura se clasifica como un activo o pasivo no corriente si el vencimiento restante de la partida cubierta es superior a 12 meses y como un activo o pasivo corriente si el vencimiento restante de la partida cubierta es inferior a 12 meses. Los derivados negociables se clasifican como un activo o pasivo corriente.

Derivados y actividades de cobertura

La parte eficaz de los cambios en el valor razonable de los derivados que se designan y califican como coberturas de flujos de efectivo se reconoce en la reserva de cobertura de flujos de efectivo en el patrimonio neto. La ganancia o la pérdida relacionada con la parte ineficaz se reconoce inmediatamente en resultados, dentro de otros ingresos/(gastos).

La ganancia o la pérdida correspondiente a la parte eficaz de las permutas de tipo de interés que generan los préstamos a tipo variable se reconoce en resultados en el epígrafe de "Gastos financieros" en el mismo momento que el gasto por intereses es devengado por los préstamos cubiertos.

Cuando los contratos de opción se usan para cubrir transacciones previstas, el Grupo designa sólo el valor intrínseco de las opciones como el instrumento de cobertura.

Cuando los contratos a plazo se usan para cubrir transacciones previstas, el Grupo generalmente designa sólo el cambio en el valor razonable del contrato a plazo relacionado con el componente spot como el instrumento de cobertura. Las ganancias o pérdidas relacionadas con la parte eficaz del cambio en el componente spot de los contratos a plazo se reconocen en la reserva de cobertura de flujos de efectivo en el patrimonio neto. El cambio en el elemento *forward* del contrato relacionado con la partida cubierta ("elemento a plazo alineado") se reconoce en otro resultado global en los costes de la reserva de cobertura dentro del patrimonio neto. En algunos casos, la entidad puede designar el cambio total en el valor razonable del contrato a plazo (incluyendo los puntos forward) como instrumento de cobertura. En estos casos, las ganancias o pérdidas correspondientes a la parte eficaz del cambio en el valor razonable del contrato a plazo completo se reconocen en la reserva de cobertura de flujos de efectivo en el patrimonio neto.

Cuando un instrumento de cobertura expira, se vende o termina, o cuando una cobertura deja de cumplir el criterio para contabilidad de cobertura, cualquier ganancia o pérdida diferida acumulada y los costes diferidos de la cobertura en patrimonio neto en ese momento siguen en patrimonio neto hasta que la transacción prevista ocurre, resultando en el reconocimiento de un activo no financiero tal como existencias. Cuando deja de esperarse que ocurra la transacción prevista, la ganancia o pérdida acumulada y los costes diferidos de cobertura que se presentaron en patrimonio neto se reclasifican inmediatamente al resultado del ejercicio.

a) Cobertura de la inversión neta

Las coberturas de inversiones netas en operaciones en el extranjero se contabilizan de forma similar a las coberturas de flujos de efectivo. Cualquier ganancia o pérdida en el instrumento de cobertura relacionado con la parte efectiva de la cobertura se reconoce en el estado del resultado global. La pérdida o ganancia relativa a la parte no efectiva se reconoce inmediatamente en la cuenta de resultados consolidada en el epígrafe correspondiente al subyacente cubierto.

Las pérdidas y ganancias acumuladas en el patrimonio neto se incluyen en la cuenta de resultados consolidada cuando se enajena la operación en el extranjero.

El Grupo mantiene inversiones cuyos activos netos se encuentran expuestos al riesgo de conversión, así como recursos ajenos denominados en moneda extranjera hasta el segundo semestre del ejercicio 2024 (Nota 14), cuya principal finalidad era apoyar el crecimiento sostenible del Grupo. En el ejercicio 2024, la variación negativa del efecto de tipo de cambio de estas financiaciones se registró por importe de 2.544 miles de euros en el epígrafe "Cobertura de inversión neta" del Estado de Resultado Global Consolidado.

b) Derivados que no califican para contabilidad de cobertura

Determinados derivados no califican para contabilidad de cobertura y se reconocen a valor razonable con cambios en resultados. Los cambios en el valor razonable de cualquier instrumento derivado que no califica para contabilidad de cobertura se reconocen inmediatamente en la cuenta de resultados (Nota 9).

3.3.10 Existencias

Las existencias se valoran a su coste o a su valor neto realizable, el menor de los dos. El coste se determina, básicamente, de la siguiente forma:

- Comerciales: al precio de adquisición, incorporando determinados gastos directos incurridos en la compra.
- Materias primas y otros aprovisionamientos: al precio de adquisición calculado por los métodos de precio medio/FIFO. Este precio de adquisición incluye además de las facturas de compra los gastos adicionales hasta su puesta a disposición de los almacenes.

- Productos terminados y en curso de fabricación: a costes preestablecidos, que no presentan desviaciones significativas con respecto a los costes reales incurridos. Estos costes incluyen las materias primas, coste de mano de obra y gastos directos e indirectos de fabricación (basado en una capacidad operativa normal).

Los artículos obsoletos o de lento movimiento son reducidos a su valor de realización.

El valor de coste de las existencias es objeto de ajuste contra resultados en aquellos casos en los que su coste exceda su valor neto realizable.

La reducción del valor reconocida previamente se revierte contra resultados, si las circunstancias que causaron la rebaja del valor han dejado de existir o cuando existe una clara evidencia de un incremento del valor neto realizable como consecuencia de un cambio en las circunstancias económicas. La reversión de la reducción del valor tiene como límite el menor del coste y el nuevo valor neto realizable de las existencias.

3.3.11 Cuentas comerciales a cobrar

Cuentas comerciales a cobrar son importes debidos por clientes por ventas de bienes o servicios realizados en el curso normal de la explotación. Dado que se espera cobrar la deuda en un año o menos, se clasifican como activos corrientes.

Las cuentas comerciales a cobrar se reconocen inicialmente por su valor razonable y posteriormente por su coste amortizado de acuerdo con el método del tipo de interés efectivo original, menos la corrección valorativa por pérdidas esperadas por deterioro del valor. Para las cuentas comerciales a cobrar, el Grupo aplica el enfoque simplificado permitido por la NIIF 9, que exige que las pérdidas esperadas durante su vida se reconozcan desde el reconocimiento inicial de las cuentas a cobrar. Para el cálculo el Grupo considera la experiencia histórica de porcentaje de impagos en relación con sus volúmenes de cuentas a cobrar y otra serie de variables.

La financiación a través del descuento de efectos no se da de baja en el epígrafe de clientes hasta el cobro de estos, registrándose como una financiación bancaria.

La financiación a través del factoring sin recurso, o la venta de cuentas de clientes, permite dar de baja la cuenta a cobrar por haber transferido a la entidad financiera los riesgos asociados a la misma. El factoring es considerado sin recurso cuando el riesgo de crédito y mora de la cuenta a cobrar cedida a la entidad financiera es asumido por la propia entidad.

3.3.12 Efectivo y equivalentes al efectivo

El efectivo y equivalentes al efectivo incluyen el efectivo en caja, los depósitos a la vista en entidades de crédito, otras inversiones a corto plazo de gran liquidez con un vencimiento original de tres meses o menos y los descubiertos bancarios. En el balance, los descubiertos bancarios se clasifican como recursos ajenos en el pasivo corriente.

3.3.13 Capital social

Las acciones ordinarias se clasifican como patrimonio neto.

Los costes incrementales directamente atribuibles a la emisión de nuevas acciones u opciones se presentan en el patrimonio neto como una deducción, neta de impuestos, de los ingresos obtenidos.

Cuando cualquier entidad del Grupo adquiere acciones de la Sociedad (acciones propias), la contraprestación pagada, incluido cualquier coste incremental directamente atribuible (neto de impuesto sobre las ganancias) se deduce del patrimonio atribuible a los accionistas de la sociedad hasta su cancelación, emisión de nuevo o enajenación. Cuando estas acciones se venden o se vuelven a emitir posteriormente, cualquier importe recibido, neto de cualquier coste incremental de la transacción directamente atribuible y los correspondientes efectos del impuesto sobre las ganancias, se incluye en el patrimonio neto atribuible a los accionistas de la Sociedad dominante.

3.3.14 Subvenciones oficiales

Las subvenciones del Gobierno se reconocen por su valor razonable cuando hay una seguridad razonable de que la subvención se cobrará y el Grupo cumplirá con todas las condiciones establecidas.

Las subvenciones oficiales relacionadas con costes se difieren y se reconocen en la cuenta de resultados durante el período necesario para correlacionarlas con los costes que pretenden compensar.

Las subvenciones oficiales relacionadas con la adquisición de inmovilizado material se incluyen en ingresos diferidos como subvenciones oficiales diferidas y se abonan en la cuenta de resultados sobre una base lineal durante las vidas esperadas de los correspondientes activos. Asimismo, las deducciones fiscales por inversiones y por I+D+i, equiparadas según la NIC 20 a subvenciones, se registran dentro de las subvenciones de explotación de la cuenta de resultados, siempre que se trate de gastos de I+D no activados (Nota 3.3.17.b)).

El beneficio de un préstamo a un tipo inferior al de mercado otorgado por una entidad pública se valora como la diferencia en libros y el importe recibido, reconociéndose una subvención por dicha diferencia que se registrará en la cuenta de resultados o en el pasivo como subvenciones oficiales diferidas según financie gastos del ejercicio o inversiones en inmovilizado material.

3.3.15 Proveedores

Los proveedores o cuentas comerciales a pagar son obligaciones de pago por bienes o servicios que se han adquirido de los proveedores en el curso ordinario de la explotación. Las cuentas a pagar se clasifican como pasivo corriente si los pagos tienen vencimiento a un año o menos.

Los proveedores se reconocen inicialmente a su valor razonable y posteriormente se valoran por su coste amortizado utilizando el método del tipo de interés efectivo.

El Grupo mantiene registrados los pasivos por deudas con proveedores hasta el momento de su vencimiento, siendo el pasivo dado de baja en el momento de liquidación en los términos en los que se haya establecido contractualmente.

Los pasivos comerciales cuya liquidación se encuentra gestionada por entidades financieras, se muestran en la partida de acreedores comerciales y otras cuentas a pagar, en la medida en que el Grupo sólo haya cedido la gestión de pago a las entidades financieras, manteniéndose como obligado primario al pago de las deudas frente a los acreedores comerciales.

No obstante, en aquellos casos, en los que se produce la novación modificativa o extintiva del pasivo financiero original y no la mera subrogación del pasivo con un nuevo acreedor, se reconoce la baja del pasivo financiero original con los acreedores comerciales y se reconoce un nuevo pasivo financiero con las entidades financieras.

3.3.16 Recursos ajenos

Los recursos ajenos se reconocen, inicialmente, por su valor razonable, netos de los costes en que se haya incurrido en la transacción. Posteriormente, los recursos ajenos se valoran por su coste amortizado; cualquier diferencia entre los fondos obtenidos (netos de los costes necesarios para su obtención) y el valor de reembolso se reconoce en la cuenta de resultados durante la vida de la deuda de acuerdo con el método del tipo de interés efectivo.

Los recursos ajenos se clasifican como pasivos corrientes a menos que el Grupo tenga un derecho incondicional a diferir su liquidación durante al menos 12 meses después de la fecha del balance.

3.3.17 Impuestos corrientes y diferidos

a) Impuesto sobre ganancias

El gasto por impuesto sobre ganancias del ejercicio comprende los impuestos corrientes y diferidos y se calcula en función del resultado antes de impuestos, aumentado o disminuido, según corresponda, por las diferencias permanentes y/o temporarias contempladas en la legislación fiscal vigente o a punto de aprobarse relativa a la determinación de la base imponible del citado impuesto en los distintos países que operan sus dependientes. El impuesto se reconoce en la cuenta de resultados, excepto en la medida en que se refiera a partidas reconocidas en el otro resultado global o directamente en el patrimonio neto, en cuyo caso, se reconoce también en el otro resultado global o directamente en el patrimonio neto, respectivamente.

La Dirección evalúa periódicamente las posiciones tomadas en las declaraciones de impuestos respecto a las situaciones en las que la regulación fiscal aplicable está sujeta a interpretación y, en caso necesario, establece provisiones en función de las cantidades que se espera pagar a las autoridades fiscales.

Las bonificaciones y deducciones en la cuota del impuesto, así como el efecto impositivo de la aplicación de pérdidas compensables, no activados, se consideran como minoración del gasto por impuestos en el ejercicio en que se aplican o compensan.

La Sociedad dominante tributa en régimen de declaración consolidada en el territorio foral de Bizkaia con las sociedades dependientes que se relacionan a continuación:

- CIE Berriz, S.L.
- Autokomp Ingeniería, S.A.U.
- CIE Mecauto, S.A.U. (sociedad absorbente en la fusión con Mecanizaciones del Sur - Mecasur, S.A.U. del ejercicio 2025)
- CIE Udalbide, S.A.U.
- Egaña 2, S.L.
- Gameko Fabricación de Componentes, S.A.
- Inyectametal, S.A.
- Leaz Valorización, S.L.U.
- Orbelan Plásticos, S.A.U.
- Transformaciones Metalúrgicas Norma, S.A.
- Componentes de Automoción Recytec, S.L.U.
- Nova Recyd, S.A.U.
- Recyde, S.A.U.
- Alcasting Legutiano, S.L.U.
- Gestión de Aceites Vegetales, S.L.
- Reciclado de Residuos Grasos, S.L.U.
- Participaciones Internacionales Autometal Dos, S.L.U.
- Industrias Amaya Tellería, S.A.U.
- CIE Automotive Goiain, S.L.U.
- CIE Automotive Boroa, S.L.U.
- CIE Roof Systems, S.L.U.
- Recogida de Aceites y Grasas Maresme, S.L.U.
- CIE Golde Holding, S.L.U.

Adicionalmente las siguientes sociedades tributan bajo normativa de Territorio de Régimen Común:

- Grupo Componentes Vilanova, S.L. (entidad representante del Grupo fiscal).
- Biosur Transformación, S.L.U.
- Advanced Comfort Systems Ibérica, S.L.U.
- Denat 2007, S.L.U.
- CIE Porriño, S.L.U.

Fuera de España existen los siguientes grupos fiscales:

- En Estados Unidos:
  - liderado por la sociedad CIE Automotive USA Inc, con la participación de Century Plastics LLC, Newcor, Inc, Owosso Realty, LLC, Corunna Realty, Corp, Clifford Realty, Corp, Machine Tool and Gear, Inc, Rochester Gear, Inc, CIE Investments USA, Inc, Golde Auburn Hills, LLC y Golde South Africa, LLC.
  - liderado por la sociedad Somaschini International Inc. y en el que participan las sociedades Somaschini North America, LLC y Somaschini Realty, LLC.
- En Italia: liderado por Somaschini, S.p.a., con la participación de Somaschini Automotive SRL. Como consecuencia de la fusión entre ambas sociedades (Nota 1), con fecha 30 de octubre de 2025 dejaron de tributar en régimen de consolidación fiscal.

El resto de las sociedades del Grupo CIE Automotive tributan en régimen de declaración individual.

b) Impuestos diferidos

Los impuestos diferidos se calculan, de acuerdo con el método de pasivo basado en el balance, sobre las diferencias temporarias que surgen entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en libros en las Cuentas Anuales Consolidadas. Sin embargo, si los impuestos diferidos surgen del reconocimiento inicial de un pasivo o un activo en una transacción, distinta de una combinación de negocios, que, en el momento de la transacción, no afecta ni al resultado contable ni a la ganancia o pérdida fiscal, no se contabiliza. El impuesto diferido se determina usando tipos impositivos (y leyes) aprobados o a punto de aprobarse en la fecha del balance y que se esperan aplicar cuando el correspondiente activo por impuesto diferido se realice o el pasivo por impuesto diferido se liquide. Se reconocen impuestos diferidos sobre las diferencias temporarias que surgen en inversiones en dependientes, asociadas y participaciones contabilizadas aplicando el método de la participación, excepto en aquellos casos en que el Grupo pueda controlar la fecha en que revertirán las diferencias temporarias y sea probable que éstas no vayan a revertir en un futuro previsible.

Los activos por impuestos diferidos derivados de créditos fiscales por pérdidas compensables, bonificaciones y deducciones de la cuota del Impuesto sobre Sociedades a que tiene derecho se reconocen en la medida en que es probable que vaya a disponerse de beneficios fiscales futuros con los que poder compensar las diferencias temporarias.

Los activos y pasivos por impuesto diferido no se reconocen para diferencias temporarias entre el importe en libros y la base fiscal relacionadas con las sociedades dependientes, asociadas y negocios conjuntos, cuando el Grupo es capaz de controlar la fecha en que se revertirán las diferencias temporarias o sea probable que estas no vayan a revertir en un futuro previsible.

Los activos por impuesto diferido y los pasivos por impuesto diferido se compensan si, y solo si, existe un derecho legalmente reconocido frente a las autoridades fiscales de compensar los importes reconocidos en esas partidas y cuando los activos por impuesto diferido y los pasivos por impuesto diferido se derivan del impuesto sobre las ganancias correspondientes a la misma autoridad fiscal, que recaen sobre la misma entidad o sujeto fiscal, o diferentes entidades o sujetos fiscales, que pretenden liquidar los activos y pasivos fiscales corrientes por su importe neto.

3.3.18 Prestaciones a los empleados

a) Obligaciones por pensiones

Los planes se financian mediante pagos a entidades aseguradoras o fondos gestionados externamente, determinados mediante cálculos actuariales periódicos. El Grupo tiene planes de prestación definida y de aportación definida de importes no significativos. Un plan de prestación definida es un plan de prestaciones que define el importe de la prestación que recibirá un empleado, normalmente en función de uno o más factores como la edad, años de servicio o remuneración.

Un plan de prestación definida es un plan de prestaciones bajo el cual el Grupo paga aportaciones fijas a un fondo y tiene la obligación de realizar aportaciones adicionales si el fondo no posee activos suficientes para pagar a todos los empleados las prestaciones relacionadas con los servicios prestados en el ejercicio corriente y en ejercicios anteriores.

El pasivo reconocido en el balance respecto de los planes de prestación definida es el valor actual de la obligación en la fecha del balance menos el valor razonable de los activos afectos al plan. La obligación por prestación definida se calcula anualmente por actuarios independientes de acuerdo con el método de la unidad de crédito proyectada. El valor actual de la obligación se determina descontando los flujos de salida de efectivo futuros estimados a tipos de interés de bonos corporativos de alta calidad crediticia denominados en la moneda en que se pagarán las prestaciones y con plazos de vencimiento similares a los de las correspondientes obligaciones.

Las pérdidas y ganancias actuariales que surgen de ajustes por la experiencia y cambios en las hipótesis actuariales se cargan o abonan en el ejercicio en que surgen en patrimonio neto (otro resultado global) para las prestaciones post empleo y en la cuenta de resultados para las prestaciones a largo plazo al personal.

Los costes por servicios pasados se reconocen inmediatamente en la cuenta de resultados.

b) Indemnizaciones por cese

Las indemnizaciones por cese se pagan a los empleados como consecuencia de la decisión de la sociedad de rescindir su contrato de trabajo antes de la edad de jubilación o cuando el empleado acepta voluntariamente una retribución ofrecida por la sociedad a cambio de cesar en el empleo. El Grupo reconoce estas prestaciones cuando se ha comprometido de forma demostrable a cesar en su empleo a los trabajadores actuales de acuerdo con un plan formal detallado sin posibilidad de retirada o a proporcionar indemnizaciones por cese, como consecuencia de una oferta realizada para animar a una renuncia voluntaria. Las prestaciones que no se van a pagar en los doce meses siguientes a la fecha del balance se descuentan a su valor actual.

c) Planes de participación en beneficios y bonus

El Grupo, en aquellas filiales en las que está contractualmente obligada o cuando la práctica ha creado una obligación implícita, reconoce un pasivo y un gasto para bonus a empleados.

3.3.19 Pagos basados en acciones

En la Junta General de Accionistas celebrada el día 8 de mayo de 2024, se aprobó la modificación de determinados términos del incentivo a largo plazo basado en el incremento de valor de las acciones de CIE Automotive, S.A. a favor del consejero delegado aprobado por parte de la Junta General de Accionistas de 24 de abril de 2018 y modificado por la Junta General de Accionistas de 5 de mayo de 2021 y del 4 de mayo de 2023. En la medida en que el consejero delegado percibió en 2023 una remuneración extraordinaria que traía causa de circunstancias excepcionales, y que en la Junta General de Accionistas de 8 de mayo de 2024 también se aprobó la Política de Remuneraciones de los Consejeros 2025-2027 en la cual se proponía una nueva remuneración fija a favor del consejero delegado, se consideró asimismo conveniente ajustar el nivel de ejercicio del incentivo a largo plazo. Así, el valor de cotización base se fijó en 45,00 euros por acción, finalizando el último periodo de referencia para el ejercicio parcial del incentivo el 31 de diciembre de 2027 (Nota 24).

El coste total estimado de este incentivo se reconoce como gastos de personal, en el período en que las condiciones para alcanzar el mismo deben de ser cumplidas.

3.3.20 Provisiones

Las provisiones por riesgos y gastos específicos se reconocen cuando:

(i) El Grupo tiene una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de sucesos pasados;

(ii) Es probable que vaya a ser necesaria una salida de recursos para liquidar la obligación; y

(iii) El importe se ha estimado de forma fiable.

Las provisiones por reestructuración incluyen pagos por despido a los empleados. No se reconocen provisiones para pérdidas de explotación futuras.

Cuando exista un número de obligaciones similares, la probabilidad de que sea necesario un flujo de salida para la liquidación se determina considerando el tipo de obligaciones como un todo. Se reconoce una provisión incluso si la probabilidad de un flujo de salida con respecto a cualquier partida incluida en la misma clase de obligaciones puede ser pequeña.

Las provisiones se valoran por el valor actual de los desembolsos que se espera que sean necesarios para liquidar la obligación usando un tipo antes de impuestos que refleje las evaluaciones del mercado actual del valor temporal del dinero y los riesgos específicos de la obligación. El incremento en la provisión con motivo del paso del tiempo se reconoce como gasto por intereses.

3.3.21 Reconocimiento de ingresos

Los ingresos ordinarios incluyen el valor razonable de contraprestaciones recibidas o a recibir para la venta de bienes en el curso ordinario de las actividades del Grupo, neto del impuesto sobre el valor añadido, devoluciones y descuentos y después de eliminar las ventas dentro del Grupo. Los ingresos derivados de los contratos con clientes se reconocen en función del cumplimiento de las obligaciones de desempeño ante los clientes. Los ingresos ordinarios representan la transferencia de bienes o servicios comprometidos a los clientes por un importe que refleje la contraprestación que el Grupo espera tener derecho a cambio de dichos bienes y servicios.

Se establecen cinco pasos para el reconocimiento de los ingresos:

- Identificar el/los contratos del cliente.
- Identificar las obligaciones de desempeño.
- Determinar el precio de la transacción.
- Asignación del precio de la transacción a las distintas obligaciones de desempeño.
- Reconocimiento de ingresos según el cumplimiento de cada obligación.

En base a ese modelo de reconocimiento, las ventas de bienes se reconocen cuando los productos han sido entregados al cliente y el cliente los ha aceptado, aunque no se hayan facturado, o, en caso aplicable, los servicios han sido prestados y la cobrabilidad de las correspondientes cuentas a cobrar está razonablemente asegurada.

Los ingresos ordinarios se reconocen como sigue:

a) Ventas de bienes

Los ingresos por ventas de bienes se registran cuando se transfiere el control de los bienes, lo que se produce, con carácter general, cuando se efectúa la entrega de los bienes (los mismos son enviados a la ubicación específica del cliente).

El Grupo se dedica a la fabricación y venta de piezas para el sector de automoción. Aunque las piezas se diseñan y fabrican exclusivamente para los clientes y no tienen usos alternativos para el Grupo, el ingreso se reconoce cuando se transfiere el control de estas y no a lo largo del tiempo, debido a que el Grupo no tiene un derecho incondicional de cobro por la ejecución realizada al cierre de cada ejercicio.

En el momento en el que se transfiere el control de los productos, los ingresos se registran por el importe de la contraprestación que se espera tener derecho a cambio de la transferencia de los bienes y servicios comprometidos derivados de contratos con clientes, así como otros ingresos no derivados de contratos con clientes que constituyen la actividad ordinaria del Grupo. La experiencia acumulada se utiliza para estimar las devoluciones en el momento de la venta registrándose como menor importe de la venta.

En relación con la estimación y provisión de descuentos, se utiliza el método del valor esperado, y los ingresos ordinarios sólo se reconocen en la medida en que es altamente probable que no ocurra una reversión significativa. En caso de que sea necesario, se reconoce un pasivo por reembolso para los descuentos por volumen esperados a pagar a los clientes en relación con las ventas realizadas hasta el final del ejercicio sobre el que se informa.

b) Ingresos por intereses

Los ingresos por intereses se reconocen usando el método del tipo de interés efectivo. Cuando una cuenta a cobrar sufre pérdida por deterioro del valor, el Grupo reduce el importe en libros a su importe recuperable, descontando los flujos futuros de efectivo estimados al tipo de interés efectivo original del instrumento, y continúa actualizando la cuenta a cobrar como un ingreso por intereses. Los ingresos por intereses de préstamos que hayan sufrido pérdidas por deterioro del valor se reconocen cuando se cobra el efectivo o sobre la base de recuperación del coste cuando las condiciones están garantizadas.

3.3.22 Arrendamientos

Los contratos pueden contener componentes de arrendamiento y no arrendamiento. El Grupo asigna la contraprestación en el contrato a los componentes de arrendamiento y no arrendamiento en función de sus precios independientes relativos. Sin embargo, para los arrendamientos de inmuebles en los que el Grupo es un arrendatario, ha optado por no separar los componentes de arrendamiento y no arrendamiento, y en su lugar los contabiliza como un único componente de arrendamiento.

Los términos del arrendamiento se negocian sobre una base individual y contienen una amplia variedad de términos y condiciones. Los contratos de arrendamiento no imponen ningún otro "covenant" distinto de las garantías reales en los activos arrendados que se mantienen por el arrendador. Los activos arrendados no pueden usarse como garantía a efectos de la deuda financiera.

Los arrendamientos se reconocen como un activo por derecho de uso y el correspondiente pasivo en la fecha en que el activo arrendado está disponible para su uso por el Grupo.

Los activos y pasivos que surgen de un arrendamiento se valoran inicialmente sobre una base de valor actual. Los pasivos por arrendamiento incluyen el valor actual neto de los siguientes pagos por arrendamiento:

- Pagos fijos (incluidos los pagos fijos en esencia), menos cualquier incentivo de arrendamiento a cobrar,
- Pagos variables por arrendamiento que dependen de un índice o un tipo, inicialmente valorados con arreglo al índice o tipo en la fecha de comienzo,
- Importes que se espera que abone el grupo en concepto de garantías del valor residual,
- El precio de ejercicio de una opción de compra si el Grupo tiene la certeza razonable de que ejercerá esa opción, y
- Pagos de penalizaciones por rescisión del arrendamiento, si el plazo del arrendamiento refleja el ejercicio por el Grupo de esa opción.

Los pagos por arrendamiento a realizarse bajo opciones de prórroga razonablemente ciertas también se incluyen en la valoración del pasivo.

Los pagos por arrendamiento se descuentan usando el tipo de interés implícito en el arrendamiento. Si ese tipo no se puede determinar fácilmente, que es generalmente el caso para los arrendamientos en el Grupo, se usa el tipo incremental de endeudamiento del arrendatario, siendo el tipo que el arrendatario individual tendría que pagar para pedir prestados los fondos necesarios para obtener un activo de valor similar al activo por derecho de uso en un entorno económico similar con términos, garantías y condiciones similares.

Para determinar el tipo incremental de endeudamiento, el Grupo:

- Cuando sea posible, usa financiación reciente de terceras partes recibida por el arrendatario individual como punto de partida, ajustada por los cambios en las condiciones de financiación desde que se recibió la financiación de terceros,
- Usa un enfoque que empieza con un tipo de interés libre de riesgo ajustado por el riesgo de crédito para los arrendamientos mantenidos por el Grupo, que no tienen financiación reciente de terceros, y
- Realiza ajustes específicos para el arrendamiento, por ejemplo, plazo, país, moneda y garantía.

El Grupo está expuesto a potenciales incrementos futuros en los pagos variables por arrendamiento basados en un índice o tipo, que no están incluidos en el pasivo por arrendamiento hasta que tienen efecto. Cuando los ajustes a los pagos por arrendamiento basados en un índice o un tipo tienen efecto, el pasivo por arrendamiento se evalúa de nuevo y se ajusta contra el activo por derecho de uso.

Los pagos por arrendamiento se asignan entre principal y coste financiero. El coste financiero se carga a resultados durante el periodo de arrendamiento de forma que produzcan un tipo de interés periódico constante sobre el saldo restante del pasivo para cada periodo.

Los activos por derecho de uso se valoran a coste que comprende lo siguiente:

- El importe de la valoración inicial del pasivo por arrendamiento,
- Cualquier pago por arrendamiento hecho en o antes de la fecha de comienzo, menos cualquier incentivo por arrendamiento recibido,
- Cualquier coste directo inicial, y
- Costes de restauración.

Los activos por derecho de uso generalmente se amortizan de forma lineal durante la vida útil del activo o el plazo de arrendamiento, el menor de los dos. Si el Grupo tiene la certeza razonable de ejercer una opción de compra, el activo por derecho de uso se amortiza durante la vida útil del activo subyacente. Si bien el Grupo revaloriza sus terrenos y edificios que se presentan en inmovilizado, ha optado por no hacerlo así para los edificios con derecho de uso que mantiene el Grupo.

Los pagos asociados con arrendamientos a corto plazo de maquinaria y vehículos y todos los arrendamientos de activos de poco valor se reconocen sobre una base lineal como un gasto en resultados. Los arrendamientos a corto plazo son arrendamientos con un plazo de arrendamiento de 12 meses o menos. Los activos de valor reducido incluyen equipo informático y elementos pequeños de mobiliario de oficina.

3.3.23 Distribución de dividendos

La distribución de dividendos a los accionistas de la Sociedad dominante se reconoce como un pasivo en las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo en el ejercicio en que los dividendos son aprobados por los accionistas de la Sociedad dominante.

3.3.24 Medioambiente

Los gastos derivados de las actuaciones empresariales encaminadas a la protección y mejora del medio ambiente se contabilizan como gasto del ejercicio en que se incurren. Cuando dichos gastos supongan incorporaciones al inmovilizado material, cuyo fin sea la minimización del impacto medioambiental y la protección y mejora del medioambiente, se contabilizan como mayor valor del inmovilizado.

3.3.25 Saldos corrientes y no corrientes

Se consideran como saldos no corrientes, tanto activos como pasivos, aquellos importes con vencimiento superior a 12 meses desde la fecha de cierre del ejercicio contable.

3.3.26 Estado de flujos de efectivo

El Grupo presenta el estado de flujos de efectivo por el método indirecto. El Grupo clasifica los intereses y dividendos cobrados como actividades de explotación, salvo en el caso de los cobros de dividendos procedentes de inversiones contabilizadas por el método de participación. El Grupo presenta los acuerdos con acreedores comerciales como una actividad de explotación. No obstante, si la entidad financiera, realiza una operación de financiación al Grupo, éste reconoce un cobro de actividad de financiación y un pago de actividad de explotación. El reembolso posterior a la entidad financiera se reconoce como una actividad de financiación.

4. Estimaciones y juicios contables

La preparación de las cuentas anuales consolidadas de conformidad con NIIF-UE requiere la aplicación de estimaciones contables relevantes y la realización de juicios, estimaciones e hipótesis en el proceso de aplicación de las políticas contables del Grupo. En este sentido, se resumen a continuación un detalle de los aspectos que han implicado un mayor grado de juicio, complejidad o en los que las hipótesis y estimaciones son significativas para la preparación de las cuentas anuales consolidadas.

4.1 Estimaciones contables relevantes e hipótesis

a) Pérdida estimada por deterioro del fondo de comercio

El Grupo comprueba anualmente si el fondo de comercio ha sufrido alguna pérdida por deterioro del valor, de acuerdo con la política contable de la Nota 3.3.5.a). Los importes recuperables de las unidades generadoras de efectivo o, en su caso, agrupaciones de unidades generadoras de efectivo, que se determinan en base a cálculos del valor de uso. Estos cálculos requieren el uso de estimaciones. En la Nota 8 se detallan los resultados de este análisis y la cuantificación de las sensibilidades resultantes.

A 31 de diciembre de 2025, dentro del contexto macroeconómico y sectorial actual, se han tomado en consideración proyecciones de mercado actualizadas, que no han modificado las conclusiones al respecto de la recuperación de los fondos de comercio, y que incluyen los posibles efectos derivados del cambio climático, así como de la transición a economías bajas en carbono (Nota 5.5). En este sentido, las proyecciones realizadas por la Dirección ya incluyen diferentes consideraciones sobre potenciales eventos futuros que puedan afectar a los flujos de caja proyectados de cada uno de sus negocios.

b) Estimación del valor razonable de los activos, pasivos y pasivos contingentes asociados a una combinación de negocios

En las combinaciones de negocios, el Grupo, en la fecha de adquisición, procede a clasificar o designar los activos identificables adquiridos y pasivos asumidos según sea necesario y sobre la base de los acuerdos contractuales, condiciones económicas, políticas contables y de explotación u otras condiciones pertinentes que existan en la fecha de adquisición para, posteriormente, proceder a valorar los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos, incluidos los pasivos contingentes, a sus valores razonables en la fecha de su adquisición.

La valoración a valor razonable de los activos adquiridos y pasivos asumidos requiere el uso de estimaciones que dependerán de la naturaleza de dichos activos y pasivos según la clasificación previa realizada y que, con carácter general, se basan en métodos de valoración generalmente aceptados que consideran flujos de efectivo descontados afectos a dichos activos y pasivos, precios de cotización contrastables en mercados activos u otros procedimientos según se desglosa en función de su naturaleza en las correspondientes notas de la memoria. En el caso del valor razonable de activos materiales, fundamentalmente inmuebles afectos a la explotación, el Grupo utiliza valoraciones de expertos independientes.

c) Reconocimiento de activos por impuesto diferido

Los activos por impuesto diferido se registran para todas aquellas diferencias temporarias deducibles y deducciones pendientes de aplicar para las que es probable que las sociedades/grupos fiscales que componen el Grupo dispongan de ganancias fiscales futuras que permitan la aplicación de estos activos. Para determinar el importe de los activos por impuesto diferido que se pueden registrar, se estiman los importes y los periodos en las que se obtendrán las ganancias fiscales futuras y el periodo de reversión de las diferencias temporarias, y siempre considerando la legislación fiscal y tipos impositivos en vigor para cada jurisdicción.

A 31 de diciembre de 2025, dentro del contexto macroeconómico y sectorial actual, se han tomado en consideración proyecciones de mercado actualizadas, así como la última información interna disponible sobre el futuro próximo de cada uno de los negocios que posee el Grupo. En este sentido, las proyecciones realizadas por la Dirección ya incluyen diferentes consideraciones sobre potenciales eventos futuros que puedan afectar a los resultados fiscales proyectados en cada una de sus jurisdicciones de acuerdo con la última normativa y legislación fiscal aprobada por cada una de ellas a 31 de diciembre de 2025.

Si el resultado final real (en las áreas de juicio) difiriese de manera desfavorable en un 10% de las estimaciones de la Dirección, los diferidos de activo disminuirían y el impuesto sobre ganancias aumentaría en un importe aproximado de 11,5 millones de euros (2024: 16,2 millones de euros), y si estas variaciones evolucionasen de forma favorable, estos impuestos diferidos de activo aumentarían y el impuesto sobre las ganancias disminuiría en un importe aproximado de 6,1 millones de euros (2024: 19,2 millones de euros). Estas estimaciones toman en consideración, principalmente, posibles cambios a la base imponible del grupo fiscal vasco y al resto de las pérdidas y créditos fiscales significativas que se recuperarían bajo estas premisas.

d) Prestaciones por pensiones

El valor actual de las obligaciones por prestaciones a los empleados depende de ciertos factores que se determinan sobre una base actuarial usando una serie de hipótesis. Las hipótesis usadas para determinar el coste (ingreso) neto por pensiones incluyen la tasa de descuento. Cualquier cambio en estas hipótesis tendrá efecto sobre el valor en libros de las obligaciones por pensiones.

La determinación del valor actual de las obligaciones por pensiones se determina anualmente mediante valoraciones actuariales que implican la realización de varias hipótesis que pueden diferir de los acontecimientos futuros reales: tasa de descuento, futuros aumentos salariales, tasas de mortalidad y otras condiciones de mercado actuales. Debido a la complejidad de la valoración y su naturaleza a largo plazo, el cálculo de la obligación es muy sensible a los cambios en estas hipótesis que son revisadas en cada cierre anual. En la Nota 18 se incluye más información sobre las obligaciones de pensiones del Grupo e hipótesis adoptadas para su correspondiente actualización.

Otras hipótesis clave para las obligaciones por prestaciones a los empleados se basan en parte en las condiciones de mercado actuales.

e) Garantía de producto

Los riesgos de garantía de productos se reconocen cuando es probable la salida de recursos no cubierta por la correspondiente póliza de seguro. En algunas tecnologías específicas como el negocio de techos, el Grupo lleva a cabo el registro de provisiones relacionadas con garantías de producto en base a las reclamaciones esperadas por su venta.

5. Gestión del riesgo financiero

5.1 Factores de riesgo financiero

Las actividades del Grupo exponen al mismo a diversos riesgos financieros: riesgo de mercado (incluyendo riesgo de tipo de cambio, riesgo por tipo de interés en los flujos de efectivo y riesgo de precio), riesgo de crédito, riesgo de liquidez y riesgo de precio de materias primas. El programa de gestión de riesgo global del Grupo se centra en la incertidumbre de los mercados financieros, y trata de minimizar los efectos potenciales adversos sobre la rentabilidad financiera del Grupo. El Grupo emplea instrumentos financieros derivados para cubrir determinadas exposiciones al riesgo.

En sentido amplio, la gestión de riesgos financieros tiene por objeto el control de las incidencias generadas por variaciones en los tipos de cambio e interés y precios de materias primas. La gestión, cuya responsabilidad es de la Dirección Financiera del Grupo, se concreta en la contratación de instrumentos financieros que permitan, en la medida de lo posible, que la participación en entornos favorables de movimiento de tipos de cambio e interés sea compatible con la limitación en parte o en su totalidad de los perjuicios debidos a un entorno desfavorable.

a) Riesgo de mercado

(i) Riesgo de tipo de cambio

La presencia del Grupo CIE Automotive en el mercado internacional, impone al Grupo la necesidad de articular una política de gestión del riesgo de tipo de cambio. El objetivo fundamental es reducir el impacto negativo que sobre su actividad en general y sobre su cuenta de resultados en particular tiene la variabilidad de los tipos de cambio, de modo que sea posible protegerse de movimientos adversos y en su caso aprovechar una evolución favorable.

Para articular tal política, el Grupo CIE Automotive utiliza el concepto de Ámbito de Gestión. Bajo este concepto se engloban todos aquellos flujos a cobrar/pagar en divisa distinta al euro, que se materializarán a lo largo de un determinado período de tiempo. El Ámbito de Gestión, incorpora los activos y pasivos en moneda extranjera, así como los compromisos en firme o altamente probables por compras o ventas en monedas distintas al euro. Los activos y pasivos en moneda extranjera son objeto de gestión sea cual sea su alcance temporal, mientras que los compromisos en firme por compras o ventas que forman parte del Ámbito de Gestión serán objeto de la misma si su prevista incorporación al balance tiene lugar en un período no superior a 18 meses.

Una vez definido el Ámbito de Gestión, el Grupo asume para la gestión de riesgos la utilización de una serie de instrumentos financieros que permitan en algunos casos cierto grado de flexibilidad. Básicamente estos instrumentos serán los siguientes:

- Compra/venta de divisas a plazo: Se fija con ello un tipo de cambio conocido a una fecha concreta, que puede además ser objeto de ajuste temporal para su adecuación y aplicación a los flujos de efectivo.
- Otros instrumentos: Se podrán también utilizar otros instrumentos derivados de cobertura, que exigirán para su contratación de una aprobación específica por parte del órgano de dirección correspondiente, a quien se habrá informado previamente respecto a si cumple o no los requisitos precisos para ser considerado como instrumento de cobertura y por lo tanto ser susceptible de aplicación la regla de contabilidad de cobertura.

La protección frente a la pérdida de valor por tipo de cambio de las inversiones en países con monedas distintas del euro se está orientando siempre que sea posible mediante el endeudamiento en la divisa de los propios países si el mercado tiene profundidad suficiente, o en moneda fuerte como el dólar donde la correlación con la moneda local sea significativamente superior al euro. Correlación, coste estimado y profundidad del mercado para deuda y para derivados determinarán la política en cada país.

El Grupo posee varias inversiones en operaciones en el extranjero, cuyos activos netos están expuestos al riesgo de conversión de moneda extranjera. El riesgo de tipo de cambio sobre los activos netos de estas operaciones en el extranjero del Grupo se gestiona, principalmente, mediante coberturas realizadas a través de recursos ajenos (préstamos) denominados en la correspondiente moneda extranjera.

Este riesgo para el resto de los activos en otras monedas extranjeras por operaciones en países fuera del entorno euro se trata de minorar, básicamente, a través de endeudamiento en las citadas monedas.

Si al 31 de diciembre de 2025, el euro se hubiera devaluado/revaluado un 10% respecto a todas las monedas funcionales distintas al euro manteniéndose el resto de las variables constantes, el patrimonio neto hubiera sido superior/inferior en 298/244 millones de euros (2024: superior/inferior 320/262 millones de euros) por el efecto de los activos netos aportados por las sociedades dependientes que actúan con otra moneda funcional distinta al euro.

Si el tipo de cambio medio del euro en 2025 se hubiera devaluado/revaluado un 10% respecto a todas las monedas funcionales distintas al euro manteniéndose el resto de variables constantes, el resultado después de impuestos atribuible a la Sociedad dominante del ejercicio hubiera sido superior/inferior en 27,1/22,2 millones de euros (2024: superior/inferior en 27,6/22,6 millones de euros), principalmente como resultado de las ganancias/pérdidas por diferencias de cambio en la conversión de las cuentas a cobrar denominadas en otras divisas distintas al euro.

Si al 31 de diciembre de 2025, el euro se hubiera devaluado/revaluado un 10% respecto a las siguientes monedas manteniéndose el resto de las monedas y variables constantes, el patrimonio neto y el resultado después de impuestos atribuible a la Sociedad dominante hubiera variado según la siguiente tabla:

	Patrimonio neto (millones de euros)		Rdo. después de impuesto (millones de euros)	
	Euro devaluado 10%	Euro revaluado 10%	Euro devaluado 10%	Euro revaluado 10%
Yuan Chino	70	(57)	3,2	(2,6)
Dólar EE. UU.	104	(85)	8,7	(7,1)
Rupia India	66	(54)	5,8	(4,8)
Real Brasileño	39	(32)	7,4	(6,1)

(ii) Riesgo de precio

La exposición del Grupo al riesgo de precio de los títulos de capital debido a las inversiones mantenidas por el Grupo y clasificadas en el balance consolidado a valor razonable con cambios en resultados o en patrimonio neto, no resulta significativa debido al escaso peso de estas inversiones sobre el total de activos y los fondos propios del Grupo.

(iii) Riesgo de tipo de interés

La existencia en el Grupo de endeudamiento bancario referenciado a tipo de interés variable, en una gran parte, da lugar a que el Grupo se vea sometido al riesgo de variación de los tipos de interés, afectando tal variación de forma directa a la cuenta de resultados. El objetivo genérico de la estrategia será reducir el impacto negativo de subidas en los tipos de interés, y aprovechar en la medida de lo posible el impacto positivo de posibles descensos de los tipos de interés.

Para cumplir este objetivo, la estrategia de gestión se articula mediante instrumentos financieros que permitan esta flexibilidad. Se contempla expresamente la posibilidad de contratar cobertura por partes identificables y mesurables de los flujos, que permita en su caso el cumplimiento del test de efectividad que demuestre que el instrumento de cobertura reduce el riesgo del elemento cubierto en la parte asignada y no es incompatible con la estrategia y los objetivos establecidos.

El Ámbito de Gestión contempla los préstamos recogidos en el Balance del Grupo o de cualquiera de sus sociedades. En ocasiones, pueden darse circunstancias en que las coberturas contratadas cubran préstamos ya comprometidos en fase final de formalización y cuyo principal debe ser protegido de un alza de tipos de interés.

Para la gestión de este riesgo, el Grupo utilizará instrumentos financieros derivados que puedan ser considerados como instrumentos de cobertura y por lo tanto puedan ser susceptibles de ser aplicadas las reglas de contabilidad restringidas a tales instrumentos. La norma contable correspondiente (NIIF 9), no especifica el tipo de derivados que pueden ser considerados o no instrumentos de cobertura a excepción de las opciones emitidas o vendidas. Sí específica, sin embargo, cuáles son las condiciones necesarias para tal consideración. A semejanza de lo referido en la gestión de riesgos de tipo de cambio, cualquier instrumento derivado financiero del que se sospeche que no cumple las condiciones necesarias para ser considerado como instrumento de cobertura habrá de contar para su contratación con la aprobación expresa del órgano de dirección correspondiente. A modo de referencia, los instrumentos de cobertura de utilización básica serán los siguientes:

- Swap de tipo de interés: A través de este derivado, el Grupo convierte la referencia variable de tipo de interés de un préstamo en una referencia fija, bien sea por el total o por un importe parcial del préstamo, afectando a toda o a una parte de la vida del mismo.
- Otros instrumentos: A semejanza de los comentados en el apartado correspondiente a tipos de cambio, se podrán también utilizar otros instrumentos derivados de cobertura, que exigirán para su contratación de una aprobación específica por parte del órgano de dirección correspondiente. Se habrá informado previamente respecto a si cumple o no los requisitos precisos para ser considerado como instrumento de cobertura y por lo tanto ser susceptible de aplicación la regla de contabilidad de cobertura.

Si durante el año 2025, la media de los tipos de interés de los recursos ajenos denominados en euros hubieran sido 100 puntos básicos superiores/inferiores, manteniéndose el resto de las variables constantes, el resultado después de impuestos del ejercicio habría sido inferior/superior en 9.976 miles de euros (2024: 10.521 miles de euros), principalmente como consecuencia de un mayor/menor gasto por intereses de los préstamos a tipo variable.

b) Riesgo de liquidez

Una gestión prudente del riesgo de liquidez implica el mantenimiento de suficiente efectivo y la disponibilidad de financiación mediante un importe suficiente de facilidades de crédito. En este sentido, la estrategia del Grupo es la de mantener la flexibilidad necesaria en la financiación mediante la disponibilidad de líneas de crédito comprometidas. Adicionalmente, y en función de las necesidades de liquidez, el Grupo procede a utilizar instrumentos financieros de liquidez (factoring sin recurso y venta de activos financieros representativos de deudas a cobrar por medio de las cuales, generalmente, se traspasan los riesgos y beneficios de las cuentas a cobrar).

La Dirección realiza un seguimiento de las previsiones de la reserva de liquidez del Grupo, así como de la evolución de la Deuda Financiera Neta, siendo su cálculo al 31 de diciembre de 2025 y 2024 como sigue:

Miles de euros	Nota	31.12.2025	31.12.2024
Efectivo y otros medios líquidos	12	842.393	947.454
Otros activos financieros	9	260.063	264.078
Líneas de crédito y préstamos no dispuestos	14	735.817	561.748
Reserva de liquidez		**1.838.273**	**1.773.280**
Deudas con Entidades de crédito	14	2.015.271	2.216.554
Otros pasivos financieros	9	21	42
Efectivo y otros medios líquidos	12	(842.393)	(947.454)
Otros activos financieros	9	(260.063)	(264.078)
Deuda financiera neta		**912.836**	**1.005.064**

Adicionalmente, a 31 de diciembre de 2025, la sociedad Shanghai Golde Automotive Parts Co., Ltd., "joint venture" en la que el Grupo participa al 50% y que se integra por el método de la participación (Nota 9), dispone de una tesorería neta de 27 millones de euros (35 millones de euros a 31 de diciembre de 2024).

La evolución de la Deuda Financiera Neta en los ejercicios 2025 y 2024 se muestra en el siguiente cuadro:

Miles de euros	Efectivo y otros medios líquidos (Nota 12)	Otros activos financieros (Nota 9)	Deudas con entidades de créditos (Nota 14)	Otros pasivos financieros (Nota 9)	TOTAL
Deuda financiera a 1 de enero de 2024	**839.921**	**194.897**	**(2.169.467)**	**(24)**	**(1.134.673)**
Flujos de efectivo	138.287	37.297	(18.609)	-	156.975
Ajustes de tipo de cambio	(12.597)	2.843	(9.095)	-	(18.849)
Otros movimientos no monetarios	-	3.110	(11.922)	(18)	(8.830)
Incorporaciones al perímetro (Nota 2)	(18.157)	25.931	(7.461)	-	313
Deuda financiera a 31 de diciembre de 2024	**947.454**	**264.078**	**(2.216.554)**	**(42)**	**(1.005.064)**
Flujos de efectivo	23.554	4.000	198.002	-	225.556
Ajustes de tipo de cambio	(55.738)	(28.317)	10.330	-	(73.725)
Otros movimientos no monetarios	-	9.557	(2.961)	21	6.617
Incorporaciones al perímetro (Nota 2)	(72.877)	10.745	(4.088)	-	(66.220)
Deuda financiera a 31 de diciembre de 2025	**842.393**	**260.063**	**(2.015.271)**	**(21)**	**(912.836)**

El Departamento de Tesorería del Grupo estima que las acciones en curso permitirán evitar situaciones de falta de liquidez. En este sentido, se estima que la generación de caja en el ejercicio 2026 permitirá atender los pagos previstos del ejercicio sin requerir aumento de la deuda financiera neta.

El Departamento de Tesorería del Grupo hace un seguimiento de las previsiones de necesidades de liquidez del Grupo con el fin de asegurar que cuenta con suficiente efectivo para cumplir las necesidades operativas al tiempo que mantiene suficiente disponibilidad de las facilidades de crédito no utilizados en todo momento para que el Grupo no incumpla los límites ni los índices ("covenants") establecidos por la financiación (Nota 14).

El Grupo mantiene una política de diversificación de sus mercados financieros y fuentes de financiación, como herramienta de eliminación de riesgos de liquidez y flexibilidad, lo que ha permitido internacionalizar el *pool* de bancos.

Entre las deudas con entidades de crédito a corto plazo figuran créditos recurrentes en el tiempo por valor de 25 millones de euros con entidades financieras empleadas para la gestión del circulante operativo (6 millones de euros a 31 de diciembre de 2024) (Nota 14). En cualquier caso, este componente de la deuda bancaria, aunque contablemente aparece como deuda corriente, es estable como demuestra la operativa habitual del negocio, proporcionando, por tanto, una financiación asimilada a la deuda no corriente.

Cabe destacar la existencia a 31 de diciembre de 2025 de 736 millones de euros de líneas de crédito y préstamos no dispuestos (31 de diciembre de 2024: 562 millones de euros) (Nota 14).

Se presenta a continuación un cuadro con el detalle del fondo de maniobra que presenta el balance consolidado del Grupo a 31 de diciembre de 2025 comparativamente con el del 31 de diciembre de 2024:

Miles de euros	Nota	31.12.2025	31.12.2024
Existencias	11	457.296	457.161
Clientes y otras cuentas a cobrar	10	188.478	201.131
Otros activos corrientes		50.981	73.898
Activos por impuestos corrientes		67.499	71.669
Activo corriente operativo		**764.254**	**803.859**
Otros activos financieros corrientes	9	188.713	183.462
Efectivo y otros medios líquidos	12	842.393	947.454
Activo corriente		**1.795.360**	**1.934.775**
Proveedores y otras cuentas a pagar	15	925.798	936.187
Pasivos por impuestos corrientes	16	72.640	82.504
Provisiones corrientes	18	119.017	118.730
Otros pasivos corrientes	16	171.452	163.582
Pasivo corriente operativo		**1.288.907**	**1.301.003**
Deudas con entidades crédito a corto plazo	14	635.377	642.858
Otros pasivos financieros	9	21	42
Pasivo corriente		**1.924.305**	**1.943.903**
TOTAL FONDO DE MANIOBRA		**(128.945)**	**(9.128)**

Si bien la magnitud del fondo de maniobra considerada aisladamente no es un parámetro clave para la comprensión de los estados financieros del Grupo, éste gestiona de manera activa el fondo de maniobra a través del circulante neto operativo y de la deuda financiera neta corriente y no corriente, sobre la base de la solidez, calidad y estabilidad de las relaciones con sus clientes y proveedores, así como una monitorización exhaustiva de su situación con las entidades financieras, con las cuales en muchos casos renueva automáticamente sus créditos en curso.

Una de las líneas estratégicas del Grupo es la optimización y máxima saturación de los recursos dedicados al negocio. Por ello el Grupo presta especial atención al circulante neto operativo invertido en el mismo. En esta línea y como en años anteriores, se siguen realizando importantes esfuerzos dirigidos a controlar y reducir los plazos de cobro de clientes y otros deudores, a optimizar las cuentas a pagar con el apoyo de operativas bancarias de movilización de recursos, así como minimizar las existencias a través de una gestión logística e industrial excelente que permita suministros JIT (Just In Time) a los clientes del Grupo.

En paralelo, la Dirección del Grupo controla eficientemente el ejercicio de pago de los gastos y el ejercicio de realización de los activos circulantes, realizando un seguimiento exhaustivo de las previsiones de tesorería, con el fin de asegurar que cuenta con suficiente efectivo para cumplir las necesidades operativas al tiempo que mantiene suficiente disponibilidad de las facilidades de crédito no utilizados en todo momento para que el Grupo no incumpla los límites ni los índices ("covenants") establecidos por la financiación. A 31 de diciembre de 2025 y a 31 de diciembre de 2024 el Grupo cumple todos los ratios exigibles en su financiación. Por lo tanto, se estima que la generación de tesorería en el ejercicio 2026 cubrirá suficientemente las necesidades para hacer frente a los compromisos en el corto plazo, evitando con las acciones en curso cualquier situación de tensión en la posición de tesorería.

Como consecuencia de lo explicado anteriormente, se puede confirmar que no existen riesgos en la situación de liquidez del Grupo.

En las Notas 14 y 16 se desglosa el vencimiento de los recursos ajenos y otros pasivos no corrientes.

No existen restricciones significativas sobre el uso de efectivo/equivalentes al efectivo (Nota 12).

c) Riesgo de crédito

Los riesgos de crédito se gestionan por grupos de clientes. El riesgo de crédito que surge del efectivo y equivalentes al efectivo, instrumentos financieros derivados y depósitos con bancos e instituciones financieras se considera insignificante por la calidad crediticia de los bancos con los que opera el Grupo. En circunstancias puntuales que determinen riesgos concretos de liquidez en estas instituciones financieras, se registran si fuera necesario, las oportunas correcciones valorativas para cubrir estos riesgos (Nota 9).

Adicionalmente, cada unidad de gestión mantiene políticas concretas para la gestión de este riesgo de crédito de sus clientes, teniendo en cuenta la posición financiera, experiencia pasada y otros factores relativos a los mismos.

Con relación al límite de crédito de los clientes, se debe señalar que la política del Grupo es no mantener concentración de operaciones superiores al 10% de su volumen de actividad en clientes o plataformas de fabricación individuales.

Por otra parte, históricamente se consideraba que, por las características de los clientes del Grupo, los saldos a cobrar con vencimiento menor de 60 días no tenían riesgo de crédito. El Grupo sigue considerando buena la calidad crediticia de estos saldos pendientes, si bien se determina de acuerdo con la pérdida esperada acorde con lo descrito en la Nota 3.3.8.

El análisis de antigüedad de los activos en más de 60 días que no están deteriorados se detalla en la Nota 10.

De acuerdo con la entrada en vigor de la NIIF 9 de Instrumentos Financieros, el Grupo procedió a estimar la pérdida esperada en sus cuentas comerciales a cobrar (Nota 3.3.8).

d) Riesgo de precio de materias primas

El Grupo no se encuentra expuesto de forma significativa a las variaciones de sus precios de las materias primas. En aquellas sociedades donde este riesgo puede aparecer en situaciones específicas de los mercados (plantas que utilizan materias primas con precios cotizados), el riesgo se gestiona mediante acuerdos de repercusión de la financiación de precios a los clientes aplicada a la coyuntura actual.

5.2 Contabilidad de cobertura

De acuerdo con la NIIF 9, la efectividad de la cobertura se determina al inicio de esta y periódicamente a través de revisiones prospectivas de su eficacia para asegurar que existe una cobertura adecuada entre el riesgo cubierto y el instrumento de cobertura.

El tratamiento y la clasificación de las operaciones de cobertura realizadas por el Grupo son los siguientes:

a) Cobertura del valor razonable de activos y pasivos reconocidos o con compromiso en firme

Los cambios del valor razonable de estos derivados se reconocen en la cuenta de resultados, junto con cualquier cambio en el valor razonable del activo o pasivo objeto de cobertura que sea atribuible al riesgo cubierto.

b) Cobertura de flujos de efectivo

La parte eficaz de cambios en el valor razonable de los derivados designados y que califican como coberturas de flujos de efectivo se reconocen en el patrimonio neto. La ganancia o pérdida correspondiente a la parte no eficaz se reconoce inmediatamente en la cuenta de resultados.

Los importes acumulados en el patrimonio neto se traspasan a la cuenta de resultados en el ejercicio en que la partida cubierta afectará a la ganancia o la pérdida (por ejemplo, cuando la venta prevista que está cubierta tiene lugar). Sin embargo, cuando la transacción prevista que está cubierta resulte en el reconocimiento de un activo no financiero o un pasivo, las pérdidas y ganancias previamente diferidas en el patrimonio neto se traspasan desde el patrimonio neto y se incluyen en la valoración inicial del coste del activo o del pasivo.

Cuando el instrumento de cobertura vence o se vende, o cuando una operación de cobertura deja de cumplir los requisitos para poder aplicar la contabilidad de cobertura, las ganancias o pérdidas acumuladas en el patrimonio neto hasta ese momento continuarán formando parte del mismo y se reconocen en la cuenta de resultados cuando finalmente la transacción anticipada se reconoce.

En ocasiones, y aun teniendo como objetivo la cobertura perfecta de los flujos, desajustes entre las características de las coberturas y de las deudas cubiertas pueden registrarse. A partir del momento en que se detecta, y siempre que ello no implique costes de reajuste desproporcionados, se busca la modificación precisa del derivado para adecuarlo a las nuevas características del subyacente.

Esta circunstancia puede darse en el caso de la existencia de una cobertura contratada en previsión de un subyacente altamente probable, y que exige en el momento de su confirmación un reajuste del derivado para adecuarse al subyacente al que se asigna. Esta situación puede darse, tanto si el derivado no fue designado como cobertura en el momento inicial, como el caso contrario, es decir, habiendo definido el subyacente como una transacción altamente probable.

c) Cobertura de la inversión neta

El Grupo mantiene inversiones cuyos activos netos se encuentran expuestos al riesgo de conversión, así como recursos ajenos denominados en moneda extranjera hasta el segundo semestre del ejercicio 2024, cuya principal finalidad era apoyar el crecimiento sostenible del Grupo. En el primer semestre del ejercicio 2024, la variación negativa del efecto de tipo de cambio de estas financiaciones se registró por importe de 2.544 miles de euros en el epígrafe "Cobertura de inversión neta" del Estado del Resultado Global Consolidado.

d) Derivados que no califican para contabilidad de cobertura

Los cambios en el valor razonable de cualquier derivado que no califique para contabilidad de cobertura se reconocen inmediatamente en la cuenta de resultados.

5.3 Estimación del valor razonable

La NIIF 13 de Valoración a valor razonable explica como valorar a valor razonable cuando lo exigen otras NIC. La norma establece la información a revelar sobre las valoraciones a valor razonable aplicable también a activos y pasivos no financieros.

La NIIF 13 establece como valor razonable el que se recibiría o pagaría por un activo o pasivo en una transacción ordenada en la fecha de valoración, tanto si es observable como si se ha estimado mediante una técnica de valoración. Para ello se seleccionan los datos coherentes con las características que los participantes en un mercado tendrían en cuenta en la transacción.

La NIIF 13 mantiene los principios de las demás normas si bien establece el marco completo para la valoración a valor razonable cuando ésta es obligatoria con arreglo a otras NIIF y establece la información adicional obligatoria a revelar sobre las valoraciones a valor razonable.

Los requerimientos de la NIIF 13 son atendidos por el Grupo en la valoración a valor razonable de sus activos y pasivos cuando dicho valor razonable es exigido por las demás NIIF.

En base a lo contenido en la NIIF 13 y de acuerdo con la NIIF 7 sobre instrumentos financieros valorados a valor razonable, el Grupo informa sobre la estimación del valor razonable por niveles según la siguiente jerarquía:

- Precios cotizados (no ajustados) en mercados activos para activos o pasivos (Nivel 1).
- Inputs distintos a los precios cotizados que se incluyen en el Nivel 1, que sean observables, ya sea directamente (por ejemplo, precios de referencia) o indirectamente (por ejemplo, derivados de los precios) (Nivel 2).
- Inputs para el activo o pasivo que no se basen en datos observables del mercado (inputs no-observables) (Nivel 3).

La siguiente tabla muestra los activos y pasivos del Grupo que se valoran a valor razonable a 31 de diciembre de 2025 comparativamente con el 31 de diciembre de 2024:

2025 - Miles de euros	**Nota**	**Nivel 2**	**Nivel 3**	**TOTAL**
Cuentas a cobrar en valor razonable	9/21	-	10.101	10.101
Derivados	9	9.405	-	9.405
Total activos a valor razonable		**9.405**	**10.101**	**19.506**
Derivados	9	(21)	-	(21)
Deudas por adquisiciones de empresas	16	-	(4.240)	(4.240)
Total pasivos a valor razonable		**(21)**	**(4.240)**	**(4.261)**
2024 - Miles de euros	**Nota**	**Nivel 2**	**Nivel 3**	**TOTAL**
Cuentas a cobrar en valor razonable	9/21	-	12.845	12.845
Derivados	9	705	-	705
Total activos a valor razonable		**705**	**12.845**	**13.550**
Derivados	9	(42)	-	(42)
Deudas por adquisiciones de empresas	16	-	(3.318)	(3.318)
Total pasivos a valor razonable		**(42)**	**(3.318)**	**(3.360)**

No se han producido transferencias entre los niveles durante los ejercicios 2025 y 2024.

a) Instrumentos financieros en el Nivel 2

El valor razonable de los instrumentos financieros que no cotizan en un mercado activo se determina usando técnicas de valoración. El Grupo utiliza una variedad de métodos como flujos de efectivo descontados estimados y realiza hipótesis que se basan en las condiciones del mercado existentes en cada una de las fechas del balance. Si todos los datos significativos requeridos para calcular el valor razonable de un instrumento son observables, el instrumento se incluye en el Nivel 2.

Las técnicas específicas de valoración de instrumentos financieros incluyen:

i) El valor razonable de las permutas de tipo de interés se calcula como el valor actual de los flujos futuros de efectivo estimados.

ii) El valor razonable de los contratos de tipo de cambio a plazo se determina usando los tipos de cambio a plazo cotizados en el mercado en la fecha del balance.

iii) Se asume que el valor en libros de los créditos y débitos por operaciones comerciales se aproxima a su valor razonable.

iv) El valor razonable de los pasivos financieros a efectos de la presentación de información financiera se estima descontando los flujos contractuales futuros de efectivo al tipo de interés corriente del mercado del que puede disponer el Grupo para instrumentos financieros similares.

Los instrumentos incluidos en el Nivel 2 se corresponden con los instrumentos financieros derivados (Nota 9).

b) Instrumentos financieros en el Nivel 3

Si uno o más de los inputs significativos no se basan en datos observables en el mercado, el instrumento financiero se incluye en el Nivel 3.

A 31 de diciembre de 2025 existen préstamos concedidos a empleados del Grupo valorados a valor razonable y cuyo importe asciende a 10.101 miles de euros (12.845 miles de euros a 31 de diciembre de 2024) (Notas 9 y 21).

En la incorporación de CIE Autometal Salto Indústria e Comércio, Ltda., el Grupo registró un pasivo contingente pendiente de pago al dueño anterior por importe de 20.000 miles de reales brasileños, de los cuales 10.000 miles de reales se han pagado en ejercicio 2025. En la incorporación de CIE Engrecon, Ltda., el Grupo ha registrado un pasivo contingente pendiente de pago al dueño anterior por importe de 13.716 miles de reales brasileños (Nota 2). El valor razonable actualizado de los pasivos contingentes a 31 de diciembre de 2025 asciende a 4.240 miles de euros (3.318 miles de euros a 31 de diciembre de 2024).

El Grupo no tiene acuerdos de compensación de activos y pasivos financieros.

5.4 Gestión del riesgo del capital

Los objetivos del Grupo en materia de gestión del capital son salvaguardar su capacidad de continuar como empresa en funcionamiento, generar rentabilidad para los accionistas y ofrecer beneficios a otros tenedores de instrumentos de patrimonio, al mismo tiempo que se mantiene una estructura de capital óptima que minimice su coste.

Para poder mantener o ajustar la estructura de capital, el Grupo podría ajustar el importe de los dividendos a pagar a los accionistas, reembolsar capital a los accionistas, emitir nuevas acciones o vender activos para reducir la deuda.

El Grupo hace seguimiento del capital de acuerdo con el índice de apalancamiento, en línea con la práctica del sector. Este índice se calcula como la deuda financiera neta dividida entre el capital total empleado en el negocio. La deuda financiera neta se calcula como el total de recursos ajenos más los pasivos financieros, menos el efectivo y los equivalentes al efectivo y menos los activos financieros, tal y como cada uno de estos epígrafes se muestran en las cuentas consolidadas. El capital total empleado en el negocio se calcula como el patrimonio neto, tal y como se muestra en las cuentas consolidadas, más la deuda financiera neta.

La estrategia del Grupo, al igual que en ejercicios anteriores, ha consistido en mantener un índice de apalancamiento cercano al 0,50.

Los índices de apalancamiento al 31 de diciembre de 2025 y 2024 han sido los siguientes:

Miles de euros	Nota	2025	2024
Recursos ajenos	14	2.015.271	2.216.554
Pasivos financieros	9	21	42
Menos: Efectivo y equivalentes al efectivo y otros activos financieros	9/12	(1.102.456)	(1.211.532)
Deuda financiera neta	5.1.b)	**912.836**	**1.005.064**
Patrimonio neto		1.847.673	1.913.941
Capital total empleado en el negocio		**2.760.509**	**2.919.005**
Índice de apalancamiento		**0,33**	**0,34**

Al 31 de diciembre de 2025 y 2024, el Grupo tiene formalizados contratos de créditos y préstamos con instituciones financieras sujetas a la obligación de cumplimiento de ciertos ratios financieros (Nota 14). A 31 de diciembre de 2025 y a 31 de diciembre de 2024 el Grupo cumple todos los ratios exigibles en su financiación.

5.5 Factores de riesgo climático

El Departamento Corporativo de Ingeniería, Calidad y Medioambiente es el responsable de establecer las directrices y coordinar con las plantas las acciones relativas al plan de transición para la mitigación del cambio climático, que se engloba en el Plan Estratégico 2025 del Grupo.

En este sentido, el Grupo mantiene actualizada su Política de Medioambiente, donde se reconocía alineado con los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Así, el Grupo desarrolla productos y procesos bajo conceptos de ecodiseño, orientados a la eficiencia, proporcionando recursos necesarios para la mejora continua a través de la prevención y preservación, la minimización de riesgos, la reducción de la huella ambiental, el uso eficiente de los recursos naturales, la minimización de residuos, la circularidad de los materiales y la colaboración de las personas que intervienen en los procesos. De forma adicional, el Grupo está alineado con la Agenda 2030 de Naciones Unidas al establecer unos objetivos ambientales a cumplir por cada una de las plantas y regiones donde opera, basados en los estándares de *Global Reporting Initiative*.

En diciembre de 2022 el Grupo se comprometió a establecer objetivos, en un plazo de 24 meses, alineados con la limitación del calentamiento global a 1.5ºC, en línea con el Acuerdo de París, y el objetivo "net-zero" para 2050, basados en la ciencia. A cierre del ejercicio 2024 el Grupo había cumplido este compromiso, sumándose a un grupo de 235 empresas del sector de la automoción y componentes con objetivos aprobados por "Science Based Targets initiative" (SBTi). Con los últimos datos disponibles, únicamente 35 de estas empresas, incluyendo a CIE Automotive, se encuentran alineadas con el cumplimiento de ambos objetivos.

A continuación, se detallan los planes de acción establecidos para hacer frente a cada uno de los riesgos relacionados con el clima que tienen impacto en las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo.

Los riesgos derivados de la transición a economías bajas en carbono

Las autoridades y gobiernos de diferentes países han puesto en marcha políticas para luchar contra el cambio climático que han afectado de diferente manera en los distintos países donde opera el Grupo. Todas estas políticas y actuaciones han sido parte del análisis realizado por el Grupo a la hora de realizar el Plan de Transición, así como el análisis de doble materialidad. Estas políticas consisten, básicamente, en fomentar el consumo de energía sostenible en la producción industrial mediante incentivos fiscales y operativos, mientras que, en otros casos, se ha penalizado o se han dejado de promover el uso de energías que suponen un impacto directo en el clima.

En lo relativo a la industria del automóvil, se ha conseguido reducir las emisiones contaminantes de los vehículos, si bien las últimas regulaciones para luchar contra el cambio climático –las más restrictivas en Europa y China– están obligando a los fabricantes y a sus proveedores a implantar soluciones adicionales para reducir su huella ambiental, así como potenciar la electrificación de sus plataformas de vehículos. Durante los últimos años, el Grupo ha ido adaptando su proceso productivo, así como los bienes producidos a un entorno cambiante, demostrando su resiliencia ante los retos que ofrece la lucha contra el cambio climático.

El Grupo tiene marcado como objetivo anticiparse a las medidas anteriormente citadas, habiendo puesto en marcha determinados planes de acción que permiten mitigar de forma anticipada el impacto de las nuevas políticas, regulaciones y tendencias que ha supuesto el cambio climático y materializar la capacidad de adaptación del Grupo. Las líneas de trabajo establecidas tienen como ejes principales las acciones sobre los bienes producidos y actuaciones sobre su proceso productivo.

- Actuaciones sobre los bienes producidos

En el contexto de un entorno cambiante y cada vez más consciente de los efectos del cambio climático global, el Grupo lleva adaptando la venta de sus bienes a los nuevos retos en el ámbito climático y ambiental, y se encuentran directamente relacionadas con las últimas tendencias del sector de automoción. En este sentido, el Grupo está inmerso en una transformación tecnológica, destinada a reducir su huella corporativa, así como de los bienes que produce. Para lograr estos objetivos, el Grupo desarrolla distintas tecnologías que aportan la eficiencia y flexibilidad necesarias para afrontar todos los retos con volúmenes y escenarios cambiantes.

La diversidad tecnológica también permite focalizar las inversiones en aquellas tecnologías más demandadas por el mercado en cada circunstancia. Actualmente, el mercado está apostando por la electrificación de vehículos y más del 80% de los componentes y subconjuntos que produce el Grupo pueden ser utilizados en cualquier tipo de vehículo (combustión, eléctrico, híbrido). Pese a este considerable porcentaje de polivalencia en los bienes que produce, el Grupo se ha propuesto aprovechar la oportunidad que ofrece la descarbonización del transporte para posicionarse en nuevos productos de alto valor añadido. Estos productos están relacionados con el motor y la electrónica de potencia, las cajas de cambio y las baterías.

De forma adicional, la apuesta tecnológica del Grupo para cumplir estos objetivos medioambientales se centra en la ecoeficiencia y circularidad, el aligeramiento de los vehículos, la mejora de la experiencia del usuario (reducción del ruido, integración de luz, etc.), la apuesta por vehículos eléctricos y autónomos y en la Industria 4.0 como clave de competitividad y ecoeficiencia, teniendo siempre como meta el camino hacia la descarbonización del transporte.

Estas acciones están ligadas de manera natural a la reducción del impacto ambiental y mitigación del cambio climático. Para aquellos productos que todavía no tienen un sustituto claro en los vehículos de cero emisiones, el Grupo ha definido una estrategia con diferentes planes de actuación.

Así, el espíritu de adaptación y flexibilidad del Grupo en los productos que comercializa, junto con la capacidad de estar siempre alineado con las nuevas tendencias de mercado, son la principal medida del Grupo para hacer frente a cualquier riesgo de mercado sobre sus bienes, así como los que pueden derivar de la transición a economías bajas en carbono.

- Actuaciones sobre el proceso productivo

Algunas de las actuaciones ambientales sobre el proceso productivo, que forman parte de las mencionadas anteriormente, para la realización de los bienes que vende al mercado han sido las siguientes:

a) *Inversiones ambientales*: el Grupo adapta sus instalaciones productivas a las condiciones exigidas por la legislación ambiental de los países donde está localizado. En consecuencia, el Grupo realiza inversiones destinadas a la minimización del impacto medioambiental, protección y mejora de medioambiente; e incurre en gastos derivados de actuaciones medioambientales, que corresponden básicamente a los gastos ordinarios por la retirada de residuos, consultoría, mediciones y certificaciones ambientales (Nota 26).

   La adaptación e incorporación de inversiones que cumplen con las exigencias más actuales en materia medioambiental supone una mitigación directa del riesgo derivado de la transición a economías bajas en carbono en la recuperación del valor de sus activos productivos.

b) *Eficiencia energética*: la mejora de eficiencia energética es objetivo prioritario para el Grupo, ya que contribuye a disminuir su impacto ambiental, además de implicar una mejora directa en la competitividad. Las principales líneas de actuación consisten en el ahorro de energía y el control de las emisiones. En esta línea, el Grupo contrata energía limpia para el funcionamiento de sus instalaciones allá donde esta opción esté disponible; y con la misma filosofía de reducir sus emisiones y su factura energética, se han instalado paneles fotovoltaicos en diferentes instalaciones de Europa, donde, además, se han firmado contratos de suministro de energía verde para consumo propio; e India, donde se ha seguido invirtiendo en nuevas plantas productoras de energía solar (Nota 9).

   En este sentido, se espera que los planes de acción llevados a cabo por el Grupo en materia de eficiencia supondrán, en el medio y largo plazo, una mejora en el margen sobre los bienes que produce.

c) *Consumo de agua y recursos materiales*: en el proceso productivo del Grupo se lleva a cabo un uso intensivo de agua. Con el propósito de reducir al máximo los vertidos, se dispone de sistemas e instalaciones propias para el tratamiento del agua, su recirculación y su recuperación. En cuanto a las materias primas, el Grupo somete a revisión constante todos los procesos para hacer un uso responsable de las materias primas. Una muestra de estas prácticas es la reducción del peso bruto de los productos que fabrica, y que implica la disminución del consumo de energía y otros productos necesarios para el proceso de producción.

   Al igual que en el caso de los planes de acción de eficiencia energética, se estima que estas acciones supondrán también una mejora sobre los márgenes de los bienes producidos.

d) *Control de la contaminación y gestión de residuos*: los sistemas de gestión ambiental del Grupo se basan en la norma IS14001, y aseguran que la contaminación no supere los niveles establecidos por la normativa vigente. De otro lado, el sistema de reciclado del Grupo permite la reincorporación de materias primas recicladas a su proceso productivo. Aquellos materiales que no pueden ser reciclados son recogidos por gestores especializados que priorizan su reciclado sobre su depósito en vertederos.

Todos estos planes de acción y los resultados esperados se han incluido para cada planta en las proyecciones empleadas para el análisis de deterioros de activos descrita en la Nota 8.

<u>El riesgo de la afección en los márgenes de la adaptación a economías bajas en carbono</u>

Se puede producir una presión de costes sobre los productores de automóviles. Durante la fase de despliegue de vehículos más sostenibles, el coste final será mayor y, para mantener los volúmenes de venta, existe el riesgo de una mayor presión de costes sobre los proveedores de componentes.

Frente a este tipo de escenarios y riesgos, el modelo del Grupo se revela muy eficaz. La diversificación comercial hace que la dependencia de un proyecto o su renovación sea baja, con lo que la libertad para invertir en los proyectos se presenta como clave. A esto se une otro de los ejes del Grupo, la disciplina inversora, que lleva a un análisis detallado de los proyectos con análisis de sensibilidad de volumen, evitando que proyectos con volúmenes menores a los anunciados inicialmente impacten de manera definitiva en los retornos.

El Grupo no solo se adapta a la economía baja en carbono mediante el producto final que ofrece al mercado, sino también adaptando su proceso productivo, que se refleja, por ejemplo, en la contratación de energía limpia para el funcionamiento de sus instalaciones Así, en España el 100% de la energía consumida es energía verde, lo que ha supuesto un ahorro de emisiones.

El riesgo físico directo que supone el cambio climático en el proceso productivo y operaciones de un negocio

A 31 de diciembre de 2025 y 2024, las instalaciones productivas del Grupo, así como de los clientes a los que provee, no se encontraban localizadas en áreas o zonas geográficas donde se prevea un riesgo climático inminente.

No obstante, el Grupo es consciente de la impredecibilidad de los efectos del cambio climático y monitoriza los impactos que cualquier circunstancia adversa pueda generar en la valoración de los activos del Grupo, y, por tanto, en sus Cuentas Anuales Consolidadas. En este sentido, el Grupo está expuesto a riesgos físicos cuyos posibles impactos gestiona en función de la tipología de cada uno de ellos:

a) *Riesgos de estrés hídrico*: son los riesgos que pueden resultar en la falta de abastecimiento de agua.

b) *Riesgos físicos agudos*: son los riesgos que surgen de la ocurrencia de fenómenos climáticos agudos. Estos riesgos accidentales están cubiertos por la póliza global de Responsabilidad Civil. Para reforzar la gestión de riesgos ambientales y de seguridad, el Grupo ha iniciado un proyecto de colaboración con los departamentos técnicos de sus compañías aseguradoras, donde se evalúan y monetizan los riesgos y se establece un plan de eliminación, o en su caso, de mitigación.

c) *Riesgos físicos crónicos*: son riesgos que provocan cambios graduales con impacto más perdurable, como, por ejemplo, el aumento de temperaturas medias, el aumento del nivel del mar o periodos prolongados de calor.

   Aunque las instalaciones productivas del Grupo no se encuentren amenazados directamente por el efecto de estos riesgos físicos crónicos, existen unos objetivos ambientales establecidos a cumplir en todas las plantas y regiones donde opera.

d) *Protección de la biodiversidad*: debido a la localización de sus instalaciones productivas, mayoritariamente en polígonos industriales, la afección de sus actividades a la biodiversidad no es considerada significativa.

En este sentido, para las hipótesis empleadas en el análisis de deterioro de activos descritas en la Nota 8, el Grupo ha considerado variables macroeconómicas que ya tienen en cuenta, de forma implícita, los impactos que pueda tener el cambio climático en cada una de las geografías donde opera. Las tasas de crecimiento utilizadas, tipos de descuento y tasas de riesgo son ratios de mercado que implícitamente también recogen la valoración del riesgo climático. Dichas tasas no presentan diferencias significativas con las utilizadas en los ejercicios anteriores. Por la propia naturaleza de la actividad, se considera que no existe impacto material del riesgo por el cambio climático que suponga un indicio de deterioro, para ninguna de las UGEs del Grupo.

Es por ello que, en base a lo anteriormente expuesto, no se espera que se produzcan modificaciones sustanciales en las estimaciones del Grupo a futuro (provisiones, cambios en vidas útiles, etc.) ni impactos significativos en los análisis de recuperación de los activos no financieros teniendo en consideración que estos impactos ya han sido incorporados en los planes de negocio del Grupo.

6. Información financiera por segmentos

El Grupo se dedica a la producción de piezas y componentes de automoción, actuando como TIER 2 en la mayoría de los casos. Aunque el Grupo suministra directamente a determinados clientes fabricantes de automóviles (OEM's), en estas ocasiones el Grupo normalmente actúa como TIER 2 al ser los OEM's los que asumen el papel de TIER 1.

El modelo de negocio del Grupo se basa en 2 ejes estratégicos: la multitecnología y el mercado global, lo cual implica la capacidad de suministrar cualquier tecnología en cualquier parte del mundo.

- Multitecnología: el dominio de diferentes tecnologías y procesos permite ofrecer productos complejos de alto valor añadido. El Grupo tiene capacidad de diseñar y fabricar productos en tecnologías alternativas o complementarias.

- Mercado global: Capacidad de industrialización y suministro en cualquier parte del mundo. Los clientes del Grupo son globales y el Grupo tiene capacidad para suministrar a los clientes desde diferentes áreas geográficas.

El Consejo de Administración ha sido identificado como máxima instancia de toma de decisiones operativas del Grupo, quien revisa la información financiera interna del Grupo a efectos de evaluar su rendimiento y asignar los recursos a cada uno de los segmentos.

La Dirección ha determinado los segmentos basándose en la estructura de los informes examinados por el Consejo de Administración, que analiza el negocio del Grupo CIE Automotive desde una perspectiva de mercados geográficos en las que actúa.

En este sentido, el Grupo divide su área de actuación en tres mercados geográficos: América, Asia y Europa. A su vez, los mercados geográficos de América y Europa se dividen, respectivamente, en dos segmentos diferentes cada uno, siendo Norteamérica y Brasil para el mercado americano, y Forjas CIE Europa y resto de Europa para el mercado europeo. De este modo, la información financiera del Grupo se presenta atendiendo a los siguientes segmentos:

- Norteamérica: recoge, básicamente, las sociedades del Grupo situadas en México y Estados Unidos.
- Brasil: engloba las sociedades del Grupo situadas en Brasil.
- Asia: incluye las sociedades indias del Grupo, así como las sociedades ubicadas en la República Popular de China.
- Forjas CIE Europa: incluye el negocio de fabricación de forjas europeas dependiente del grupo CIE Automotive India.
- Resto Europa: recoge todos los negocios de fabricación de componentes no dependientes del grupo CIE Automotive India situados, básicamente, en Europa.

El Grupo gestiona los segmentos de operación correspondientes a las actividades continuadas basándose, principalmente, en la evolución de las principales magnitudes financieras de cada segmento como son el importe neto de la cifra de negocios, el EBITDA (beneficio bruto de explotación), EBIT (beneficio neto de explotación) y las inversiones en activos fijos, mientras que, los ingresos y gastos financieros, así como el gasto por el impuesto sobre las ganancias y la imputación de resultados a los socios minoritarios se analizan de forma conjunta a nivel de Grupo, ya que la gestión de los mismos se realiza de forma centralizada.

a) Información por segmentos de las actividades continuadas

Los resultados por segmentos son los siguientes:

	31 de diciembre de 2025					
Miles de euros	**NORTE AMÉRICA**	**BRASIL**	**ASIA**	**FORJAS CIE EUROPA**	**RESTO EUROPA**	**TOTAL**
Importe de la cifra de negocio	1.174.416	433.217	935.400	290.264	1.124.956	**3.958.253**
Otros gastos e ingresos de explotación (salvo amortizaciones)	(945.960)	(347.268)	(760.908)	(251.617)	(906.304)	**(3.212.057)**
Amortizaciones y deterioros	(67.318)	(14.599)	(39.269)	(12.289)	(69.845)	**(203.320)**
Beneficio de explotación	**161.138**	**71.350**	**135.223**	**26.358**	**148.807**	**542.876**
EBITDA (*)	**228.456**	**85.949**	**174.492**	**38.647**	**218.652**	**746.196**

	31 de diciembre de 2024					
Miles de euros	**NORTE AMÉRICA**	**BRASIL**	**ASIA**	**FORJAS CIE EUROPA**	**RESTO EUROPA**	**TOTAL**
Importe de la cifra de negocio	1.217.531	401.364	939.966	306.779	1.094.915	**3.960.555**
Otros gastos e ingresos de explotación (salvo amortizaciones)	(988.830)	(321.799)	(765.908)	(257.325)	(898.817)	**(3.232.679)**
Amortizaciones y deterioros	(56.230)	(13.547)	(39.390)	(12.004)	(68.319)	**(189.490)**
Beneficio de explotación	**172.471**	**66.018**	**134.668**	**37.450**	**127.779**	**538.386**
EBITDA (*)	**228.701**	**79.565**	**174.058**	**49.454**	**196.098**	**727.876**

(*) El EBITDA (beneficio bruto de explotación) resulta de sumar las amortizaciones y deterioros del ejercicio al beneficio de explotación.

Las transacciones entre las diferentes sociedades que componen el Grupo en cada momento se llevan a cabo a precio de mercado.

A continuación, se incluye una conciliación entre el beneficio de explotación y el beneficio atribuible a la Sociedad dominante:

Miles de euros	Nota	2025	2024
Beneficio de explotación		**542.876**	**538.386**
Ingresos (gastos) financieros	22	(67.416)	(86.017)
Resultado de inversiones contabilizadas por el método de la participación	9	5.348	8.915
Ganancias/(Pérdidas) en el valor razonable de instrumentos financieros	9/22	9.363	1.347
Impuesto sobre las ganancias	23	(121.621)	(100.707)
Actividades interrumpidas		932	1.033
Atribuido a participaciones no dominantes	13	(33.700)	(37.297)
Beneficio atribuible a la Sociedad dominante		**335.782**	**325.660**

Los activos y pasivos de los segmentos y las inversiones durante el ejercicio han sido los siguientes:

	31 de diciembre de 2025					
Miles de euros	**NORTE AMÉRICA**	**BRASIL**	**ASIA**	**FORJAS CIE EUROPA**	**RESTO EUROPA**	**TOTAL**
Inversiones contabilizadas por el método de la participación	10.719	4.116	39.672	-	1.546	56.053
Resto de activos	1.386.702	559.887	1.585.154	505.277	1.585.374	5.622.394
Total activos	**1.397.421**	**564.003**	**1.624.826**	**505.277**	**1.586.920**	**5.678.447**
Total pasivos	**463.613**	**200.641**	**371.079**	**139.962**	**2.639.167**	**3.814.462**
Adiciones de inmovilizado (*)	71.403	33.234	41.665	9.321	53.423	209.046
Retiros de inmovilizado, netos de amortizaciones y deterioros (*)	(2.535)	(116)	(1.355)	(81)	(2.783)	(6.870)
Inversiones netas del ejercicio	**68.868**	**33.118**	**40.310**	**9.240**	**50.640**	**202.176**

	31 de diciembre de 2024					
Miles de euros	**NORTE AMÉRICA**	**BRASIL**	**ASIA**	**FORJAS CIE EUROPA**	**RESTO EUROPA**	**TOTAL**
Inversiones contabilizadas por el método de la participación	10.397	3.825	39.661	-	1.434	55.317
Resto de activos	1.479.111	550.490	1.855.875	526.927	1.493.185	5.905.588
Total activos	**1.489.508**	**554.315**	**1.895.536**	**526.927**	**1.494.619**	**5.960.905**
Total pasivos	**528.593**	**143.411**	**429.704**	**135.631**	**2.791.945**	**4.029.284**
Adiciones de inmovilizado (*)	111.086	13.849	47.710	14.386	62.959	249.990
Retiros de inmovilizado, netos de amortizaciones y deterioros (*)	(31)	(714)	(5.647)	(57)	(566)	(7.015)
Inversiones netas del ejercicio	**111.055**	**13.135**	**42.063**	**14.329**	**62.393**	**242.975**

(*) Las adiciones y los retiros de inmovilizado no incluyen los efectos de la NIIF 16.

Los activos incluyen principalmente inmovilizado material, activos intangibles (incluyendo el fondo de comercio), activos por impuestos diferidos, existencias, cuentas a cobrar y efectivo y equivalentes al efectivo. Se muestran separadas las inversiones en sociedades contabilizadas por el método de la participación.

Los pasivos comprenden, principalmente, pasivos de explotación y la financiación a largo y corto plazo, excluyendo las correspondientes al Grupo que se eliminan en consolidación.

Las inversiones en inmovilizado comprenden altas de inmovilizado material (Nota 7.1) y activos intangibles (Nota 7.2), excluyendo los derechos de uso.

Los datos correspondientes al importe neto de la cifra de negocios y activos no corrientes, excluyendo activos por impuesto diferido y activos financieros no corrientes e inversiones contabilizadas por el método de la participación, por zona geográfica son los siguientes:

	Importe neto de la cifra de negocios		Activos no corrientes	
Miles de euros	**2025**	**2024**	**31.12.2025**	**31.12.2024**
Europa (*)	1.415.220	1.401.694	1.384.461	1.386.274
Brasil	433.217	401.364	312.426	204.044
Norteamérica	1.174.416	1.217.531	870.127	975.528
China	267.310	283.850	515.983	567.326
India	668.090	656.116	441.282	517.230
TOTAL	**3.958.253**	**3.960.555**	**3.524.279**	**3.650.402**

(*) Las ventas a España han ascendido 271.672 miles de euros en el ejercicio 2025 (251.251 miles de euros en el ejercicio 2024).

7. Inmovilizado material e intangible

7.1 Inmovilizado Material

El detalle y los movimientos del inmovilizado material se muestran en la tabla siguiente:

Miles de euros	01.01.2025	INCORPORACIONES AL PERÍMETRO (Nota 2)	ADICIONES	RETIROS	TRASPASOS Y OTROS MOVIMIENTOS (*)	31.12.2025
Terrenos y construcciones	701.193	13.190	4.019	(6.804)	(32.825)	678.773
Instalaciones técnicas y maquinaria	2.515.063	26.738	35.390	(32.913)	(77.545)	2.466.733
Otro inmovilizado	407.820	991	33.095	(9.571)	(25.487)	406.848
Anticipos e inmovilizaciones materiales en curso	204.504	1.190	134.485	(3.239)	(107.146)	229.794
Derechos de uso – NIIF 16 (Nota 7.1e))	149.224	325	25.878	(11.973)	(10.099)	153.355
TOTAL COSTE	**3.977.804**	**42.434**	**232.867**	**(64.500)**	**(253.102)**	**3.935.503**
Terrenos y construcciones	(265.422)	-	(16.282)	5.537	12.697	(263.470)
Instalaciones técnicas y maquinaria	(1.543.196)	-	(123.353)	29.973	96.878	(1.539.698)
Otro inmovilizado	(290.903)	-	(24.748)	8.028	14.760	(292.863)
Derechos de uso – NIIF 16 (Nota 7.1e))	(76.894)	-	(25.017)	10.228	7.379	(84.304)
TOTAL AMORTIZACIÓN ACUMULADA	**(2.176.415)**	**-**	**(189.400)**	**53.766**	**131.714**	**(2.180.335)**
Instalaciones técnicas y maquinaria	(25.365)	-	(7.930)	2.312	725	(30.258)
TOTAL DETERIOROS	**(25.365)**	**-**	**(7.930)**	**2.312**	**725**	**(30.258)**
VALOR NETO	**1.776.024**					**1.724.910**

Miles de euros	01.01.2024	INCORPORACIONES AL PERÍMETRO (Nota 2)	ADICIONES	RETIROS	TRASPASOS Y OTROS MOVIMIENTOS (*)	31.12.2024
Terrenos y construcciones	658.700	10.418	5.870	(119)	26.324	701.193
Instalaciones técnicas y maquinaria	2.382.869	1.585	41.211	(34.856)	124.254	2.515.063
Otro inmovilizado	386.048	58	32.992	(6.638)	(4.640)	407.820
Anticipos e inmovilizaciones materiales en curso	152.139	-	167.940	(7.283)	(108.292)	204.504
Derechos de uso – NIIF 16 (Nota 7.1e))	136.538	3.073	16.918	(7.442)	137	149.224
TOTAL COSTE	**3.716.294**	**15.134**	**264.931**	**(56.338)**	**37.783**	**3.977.804**
Terrenos y construcciones	(250.169)	-	(15.020)	64	(297)	(265.422)
Instalaciones técnicas y maquinaria	(1.455.366)	-	(114.453)	31.630	(5.007)	(1.543.196)
Otro inmovilizado	(264.739)	-	(23.135)	7.702	(10.731)	(290.903)
Derechos de uso – NIIF 16 (Nota 7.1e))	(59.328)	-	(24.319)	5.890	863	(76.894)
TOTAL AMORTIZACIÓN ACUMULADA	**(2.029.602)**	**-**	**(176.927)**	**45.286**	**(15.172)**	**(2.176.415)**
Instalaciones técnicas y maquinaria	(22.409)	-	(5.920)	2.592	372	(25.365)
TOTAL DETERIOROS	**(22.409)**	**-**	**(5.920)**	**2.592**	**372**	**(25.365)**
VALOR NETO	**1.664.283**					**1.776.024**

(*) Incluye, básicamente, el efecto de la variación del cambio de la divisa del inmovilizado material de las filiales extranjeras y los traspasos del inmovilizado material en curso al terminado.

a) Inmovilizado material por área geográfica

El detalle del inmovilizado material por situación geográfica a 31 de diciembre de 2025 y 2024 se detalla en el cuadro a continuación:

	31 de diciembre de 2025			31 de diciembre de 2024		
Millones de euros	COSTE	AMORTIZACIÓN ACUMULADA Y DETERIOROS	VALOR NETO CONTABLE	COSTE	AMORTIZACIÓN ACUMULADA Y DETERIOROS	VALOR NETO CONTABLE
AMÉRICA	1.508	(721)	787	1.522	(727)	795
EUROPA	1.798	(1.162)	636	1.762	(1.127)	635
ASIA	630	(328)	302	694	(348)	346
TOTAL	**3.936**	**(2.211)**	**1.725**	**3.978**	**(2.202)**	**1.776**

b) Activos no afectos a la explotación

A 31 de diciembre de 2025 y 2024, El Grupo no tenía elementos significativos de inmovilizado material no afectos a su actividad operativa.

c) Inmovilizado material afecto a garantías

A 31 de diciembre de 2025 y 2024, el valor neto contable de inmovilizado material sujeto a garantías de deudas con entidades financieras no era significativo.

d) Seguros

El Grupo tiene contratadas varias pólizas de seguro para cubrir los riesgos a los que están sujetos los elementos del inmovilizado material. La cobertura de estas pólizas se considera suficiente.

e) Derechos de uso de activos y pasivos por arrendamiento

El impacto inicial, así como el movimiento del ejercicio para los activos por derechos de uso y los pasivos por arrendamiento es como sigue:

	DERECHOS DE USO DE ACTIVOS				PASIVOS POR ARRENDAMIENTO (Nota 16)		
Miles de euros	**TERRENOS Y CONSTRUCCIONES**	**OTRO INMOVILIZADO**	**AMORTIZACIÓN ACUMULADA**	**TOTAL ACTIVO**	**LARGO PLAZO**	**CORTO PLAZO**	**TOTAL PASIVO**
1 de enero de 2025	**120.895**	**28.329**	**(76.894)**	**72.330**	**53.163**	**24.086**	**77.249**
Incorporaciones al perímetro	325	-	-	**325**	266	59	**325**
Altas	12.568	13.310	-	**25.878**	15.855	10.023	**25.878**
Bajas	(7.236)	(4.737)	10.228	**(1.745)**	(710)	(1.035)	**(1.745)**
Gasto de amortización/Pagos realizados	-	-	(25.017)	**(25.017)**	-	(28.865)	**(28.865)**
Gastos de actualización de deuda	-	-	-	**-**	3.487	-	**3.487**
Traspasos por vencimientos	-	-	-	**-**	(20.061)	20.061	**-**
Traspasos y otros (*)	(8.748)	(1.351)	7.379	**(2.720)**	(3.325)	75	**(3.250)**
31 de diciembre de 2025	**117.804**	**35.551**	**(84.304)**	**69.051**	**48.675**	**24.404**	**73.079**

	DERECHOS DE USO DE ACTIVOS				PASIVOS POR ARRENDAMIENTO (Nota 16)		
Miles de euros	**TERRENOS Y CONSTRUCCIONES**	**OTRO INMOVILIZADO**	**AMORTIZACIÓN ACUMULADA**	**TOTAL ACTIVO**	**LARGO PLAZO**	**CORTO PLAZO**	**TOTAL PASIVO**
1 de enero de 2024	**112.098**	**24.440**	**(59.328)**	**77.210**	**58.713**	**22.851**	**81.564**
Incorporaciones al perímetro	3.025	48	-	**3.073**	2.580	493	**3.073**
Altas	6.320	10.598	-	**16.918**	10.740	6.178	**16.918**
Bajas	(1.312)	(6.130)	5.890	**(1.552)**	(626)	(926)	**(1.552)**
Gasto de amortización/Pagos realizados	-	-	(24.319)	**(24.319)**	-	(27.298)	**(27.298)**
Gastos de actualización de deuda	-	-	-	**-**	3.414	-	**3.414**
Traspasos por vencimientos	-	-	-	**-**	(20.904)	20.904	**-**
Traspasos y otros (*)	764	(627)	863	**1.000**	(754)	1.884	**1.130**
31 de diciembre de 2024	**120.895**	**28.329**	**(76.894)**	**72.330**	**53.163**	**24.086**	**77.249**

(*) Incluye básicamente el efecto de la variación del cambio de la divisa del inmovilizado material de las filiales extranjeras y los traspasos del inmovilizado material en curso al terminado.

Las tasas de descuento utilizadas se han estimado, para cada una de las UGEs, en base al coste de la financiación del Grupo en cada uno de los mercados donde opera. El detalle de las tasas de descuento utilizadas en cada uno de los segmentos es como sigue:

	2025	**2024**
Brasil	12,00%	12,00%
Norteamérica	5,50%	6,00%
Asia	4,00% - 7,50%	4,00% - 7,50%
Forjas CIE Europa	3,25%	3,75%
Resto Europa	3,25%	3,75%

f) Capitalización de intereses

Durante los ejercicios finalizados el 31 de diciembre de 2025 y 2024 no se han capitalizado intereses por importe significativo.

g) Compromisos

Las inversiones en inmovilizado material comprometidas en las fechas del balance, pero no incurridas todavía, son las siguientes:

Miles de euros	**31.12.2025**	**31.12.2024**
Inmovilizado material	44.627	73.834

Estas inversiones se financiarán principalmente con la generación prevista de tesorería de la actividad del Grupo, mediante acuerdos de pagos con los proveedores y suministradores de equipos y otros activos y, en su caso, con la financiación bancaria necesaria.

7.2 Fondo de comercio y otros activos intangibles de vida útil definida

El detalle y movimiento de las principales clases de activos intangibles se muestran a continuación:

Miles de euros	01.01.2025	INCORPORACIONES AL PERÍMETRO (Nota 2)	ADICIONES	RETIROS	TRASPASOS Y OTROS MOVIMIENTOS (*)	31.12.2025
Fondo de comercio consolidación	1.829.756	45.260	-	-	(110.465)	1.764.551
Gastos de investigación y desarrollo	36.251	-	313	(10.873)	(252)	25.439
Aplicaciones informáticas	46.627	63	1.003	(683)	471	47.481
Patentes, licencias, marcas y similares	12.789	-	-	-	-	12.789
Anticipos y otros	12.156	-	741	(4.478)	(1.523)	6.896
TOTAL COSTE	**1.937.579**	**45.323**	**2.057**	**(16.034)**	**(111.769)**	**1.857.156**
TOTAL AMORTIZACIÓN ACUMULADA	**(85.224)**	**-**	**(5.990)**	**15.841**	**1.576**	**(73.797)**
TOTAL DETERIOROS	**(24)**	**-**	**-**	**-**	**-**	**(24)**
VALOR NETO	**1.852.331**					**1.783.335**

Miles de euros	01.01.2024	INCORPORACIONES AL PERÍMETRO (Nota 2)	ADICIONES	RETIROS	TRASPASOS Y OTROS MOVIMIENTOS (*)	31.12.2024
Fondo de comercio consolidación	1.795.131	6.470	-	-	28.155	1.829.756
Gastos de investigación y desarrollo	38.179	-	407	(341)	(1.994)	36.251
Aplicaciones informáticas	45.084	71	691	(174)	955	46.627
Patentes, licencias, marcas y similares	12.784	-	-	-	5	12.789
Anticipos y otros	12.256	-	879	(106)	(873)	12.156
TOTAL COSTE	**1.903.434**	**6.541**	**1.977**	**(621)**	**26.248**	**1.937.579**
TOTAL AMORTIZACIÓN ACUMULADA	**(81.290)**	**-**	**(6.640)**	**514**	**2.192**	**(85.224)**
TOTAL DETERIOROS	**(21)**	**-**	**(3)**	**-**	**-**	**(24)**
VALOR NETO	**1.822.123**					**1.852.331**

(*) Incluye, básicamente, el efecto de la variación del cambio de la divisa del inmovilizado intangible de las filiales extranjeras.

El fondo de comercio se asigna a las UGEs o agrupaciones de UGEs del Grupo de acuerdo con el criterio de agrupar bajo cada agrupación de UGE todos los activos y pasivos del Grupo que de forma conjunta e indivisible generan los flujos de caja de un área del negocio desde el punto de vista de tecnología y/o geografía y/o cliente, en función de las sinergias y riesgos que comparten.

El fondo de comercio a 31 de diciembre de 2025 y 2024, asignado a cada unidad generadora de efectivo o grupo de unidades generadoras de efectivo, detallado por segmentos es como sigue:

Miles de euros	31.12.2025	31.12.2024
Norteamérica	265.108	297.207
Brasil	117.487	72.590
Asia	652.292	728.385
Forjas CIE Europa	332.106	332.106
Resto Europa	397.558	399.468
TOTAL	**1.764.551**	**1.829.756**

8. Deterioro de fondo de comercio y activo inmovilizado

a) Metodología en el análisis de indicios de deterioro de activos inmovilizados

El Grupo lleva a cabo, al menos una vez en cada ejercicio, un análisis de recuperación sobre sus activos materiales e intangibles, incluidos los fondos de comercio. Este análisis se realiza en dos niveles:

- Activos productivos e intangibles de vida útil definida
- Fondos de comercio

Activos productivos e intangibles de vida útil definida

Los activos productivos se someten a evaluaciones continuas por parte de los técnicos de cada planta productiva junto con el equipo de control de gestión de cada una de ellas, llevando un control sobre la rentabilidad de los proyectos de acuerdo con las proyecciones disponibles en cada momento, y considerando indicios de deterioro de los activos asociados a proyectos con rentabilidades deficientes.

Independientemente de la evaluación continua de los proyectos, anualmente el Grupo realiza un ejercicio de actualización de las proyecciones financieras para cada unidad generadora de efectivo que comprende un periodo habitual de cinco años y que se utiliza para la formalización de un análisis de recuperación del valor neto contable de todos los activos materiales e inmateriales de cada planta productiva. En base a este análisis anual, al igual que mediante la evolución continuada de cada proyecto, se contabilizan todas las posibles pérdidas por deterioro de los activos por su valor asignado por parte del Grupo.

En el caso de los activos intangibles de vida útil definida reconocidos por parte del Grupo en combinaciones de negocios, y que básicamente se corresponden con patentes y contratos relacionados con clientes, se verifica que la evolución de flujos considerados para su cálculo inicial no ha sufrido variaciones significativas que evidencien indicios de deterioro sobre los mismos.

En los ejercicios 2025 y 2024, el Grupo no ha registrado ningún deterioro significativo de activos productivos.

Fondos de comercio

El importe recuperable de los fondos de comercio asignados a cada UGE o agrupación de UGEs se determina en base a cálculos de valor en uso. Estos cálculos usan proyecciones de flujos de efectivo basadas en presupuestos financieros aprobados por la Dirección que cubren un período de cinco años. Los flujos de efectivo más allá del período de cinco años se extrapolan asumiendo una hipótesis de mercado respecto a las tasas de crecimiento, inferiores en todo caso a la tasa de crecimiento medio a largo plazo para el país en que opera cada una de las UGEs y agrupaciones de UGEs.

Para el cálculo del valor de uso se utilizan hipótesis de flujos de efectivo futuros acordes con la situación global de los mercados en los que opera el Grupo, así como con la evolución prevista de los mismos.

b) Hipótesis empleadas para el cálculo del valor en uso de los negocios del Grupo

Las principales hipótesis empleadas por el Grupo son las ventas y márgenes generados por cada unidad generadora de efectivo por el periodo de los que se comprenden las proyecciones, además de la tasa de crecimiento anual y tasa de descuento aplicados para el cálculo del valor del uso de cada una de las UGEs y agrupaciones de UGEs, y detallada por segmentos.

Proyección de ventas y márgenes

Las estimaciones de ventas se hacen a nivel de cada UGE y por debajo de él, a nivel de cada proyecto teniendo en cuenta los pedidos en firme en el momento de la realización del presupuesto, la cartera de demanda de los diferentes clientes para cada proyecto, las unidades de producción estimadas para los proyectos abiertos en el periodo de proyecciones y los proyectos futuros para los que el Grupo ya ha sido nominado.

El margen bruto de explotación (EBITDA) aplicado a las ventas proyectadas se estima en función de la rentabilidad actual de los contratos en producción corregidos, si aplicara, por ajustes, positivos o negativos, en rentabilidades futuras ya conocidos en el momento de preparación de las proyecciones; así como de rentabilidades futuras esperadas de cada uno de los proyectos cuya producción no se ha iniciado.

El promedio(*) de los márgenes proyectados desglosado por segmentos para el periodo de las proyecciones ha sido el siguiente:

Segmentos	2025	2024
Norteamérica	20,08%	20,31%
Brasil	21,85%	21,18%
Asia	18,52%	18,71%
Forjas CIE Europa	16,44%	16,35%
Resto Europa	18,84%	19,21%

(*) El promedio de los márgenes detallados es el resultado de dividir la suma de los resultados brutos de explotación (EBITDAs) entre la suma de las ventas de los años que componen el periodo de proyecciones para cada UGE o agrupación de UGEs detallada por segmentos.

Cálculo del valor residual

Para el cálculo del valor residual, el Grupo emplea el "flujo anual normalizado", que se compone del EBITDA del último año del presupuesto, minorado por las inversiones de mantenimiento necesarias para mantener la actividad en cada planta (en el caso del Grupo asciende a entre un 2% y un 4% de las ventas dependiendo de la región y la tecnología); descontado por el pago de impuestos normalizado de cara a una recurrencia futura acorde a la situación fiscal de cada una de las geografías/jurisdicciones.

Tasa de crecimiento anual

Las tasas de crecimiento (g) empleadas para el periodo más allá de las proyecciones utilizadas en los ejercicios 2025 y 2024 en las UGEs y agrupaciones de UGEs, y que se informan por segmentos, han sido las siguientes:

Segmentos	2025	2024
Norteamérica	2,0%	2,0%
Brasil	5,0%	5,0%
Asia	2,5%-7,5%	2,5%-7,5%
Forjas CIE Europa	1,5%	1,5%
Resto Europa	1,5%	1,5%

El Grupo estima la tasa de crecimiento para cada una de las unidades generadoras de efectivo basándose en datos macroeconómicos relativos a la inflación y crecimiento de las economías de cada uno de los países donde opera, considerándose las mismas como factores principales de medición para la estimación de la tasa de crecimiento en los modelos de valoración actuales, debido a la correlación directa que existe entre el crecimiento macroeconómico y las ventas de vehículos.

Tasa de descuento

La tasa de descuento antes de impuestos se ha definido a partir del coste medio ponderado del capital (CMPC) más una prima por el efecto impositivo. Dicha tasa ha sido determinada en base al modelo "Capital Asset Princing Model" (CAPM), generalmente aceptado para determinar dicho tipo de descuento.

La metodología de cálculo de la tasa de descuento utilizada por el Grupo consiste en añadir a la tasa libre de riesgo de cada mercado los riesgos específicos de los activos asignados a cada uno de los segmentos.

La tasa libre de riesgo se corresponde con el Tesoro a diez años en el mercado en cuestión. En caso de países con economías o monedas donde no existe suficiente solvencia, el Grupo lleva a cabo una estimación de un riesgo propio aplicable a cada país.

La prima de riesgo específica asignada a los activos del Grupo se corresponde con los riesgos específicos del propio negocio de Automoción, para cuyo cálculo se emplea una beta estimada, partiendo de las betas asignadas a empresas o grupos de empresas comparables.

El rango de las tasas de descuento empleadas en los ejercicios 2025 y 2024 es como sigue:

Segmentos	2025	2024
Norteamérica	7,99%-10,74%	7,73%-11,14%
Brasil	15,87%	14,61%
Asia	6,14%-9,99%	6,11%-10,05%
Forjas CIE Europa	6,58%-6,97%	6,27%-6,94%
Resto Europa	6,47%-6,97%	6,18%-6,94%

c) Resultados del test de deterioro

Los valores en uso resultantes del test de deterioro son, en sus niveles más inferiores, superiores al valor de los activos no financieros totales reconocidos por el Grupo, por lo que no se ha registrado deterioro alguno en los ejercicios 2025 y 2024.

d) Sensibilidad del test de deterioro

El Grupo ha procedido a realizar las siguientes simulaciones, sin que se hayan detectado indicios de deterioro de fondo de comercio:

- Penalización de la tasa de descuento en un 10%.
- Consideración del flujo a perpetuidad igual al último año de flujo presupuestado, es decir, aplicando una tasa de crecimiento (g) entre un 0% y un 2%.

De forma adicional, se ha llevado a cabo una penalización conjunta de hipótesis considerando:

- Disminución del EBITDA absoluto en 10 puntos porcentuales,
- Reducción de la tasa de crecimiento (g) al 50% para cada UGE (entre 0,75% y 3,75% dependiendo de la geografía).

El resultado de los análisis de sensibilidad ha determinado, tanto en 2025 como 2024, que existe holgura suficiente en la recuperación de los fondos de comercio reconocidos por parte del Grupo.

Las tasas de crecimiento y descuento son hipótesis basadas en variables externas sobre las que el Grupo no tiene capacidad de actuación, en este sentido, se lleva a cabo una revisión más conservadora de dichas variables para comprobar que una variación significativa de las mismas, no pondría en riesgo la recuperación de los activos sujetos a evaluación. Las hipótesis utilizadas para la estimación de la tasa descuento y de la tasa de crecimiento perpetuo no han demostrado históricamente desviaciones significativas por lo que se considera que un 10% de la tasa de descuento y las reducciones hechas a la tasa de crecimiento son consideraciones suficientemente conservadoras para el objetivo de estresar de manera relevante los análisis de deterioro realizados.

La trayectoria del Grupo en el negocio de automoción ha mostrado que sus presupuestos anuales y planes estratégicos (de los que se toman las proyecciones para los análisis de deterioro) son modestos y se han cumplido holgadamente, e incluso mejorado siempre. Por tanto, el Grupo considera que un recorte de 10 puntos porcentuales en sus márgenes brutos de explotación es suficiente para los análisis de sensibilidad.

Con la información externa e interna disponible actualmente, y con la amplia holgura existente en la recuperación de los fondos de comercio, no se estima que posibles acontecimientos macroeconómicos y políticos futuros, adicionales a los ya contemplados en las proyecciones, pudieran modificar sustancialmente las conclusiones de los análisis de deterioro llevados a cabo. De forma adicional, las proyecciones realizadas por cada unidad de negocio incluyen los efectos que supondrán en su generación de flujos de caja las medidas adoptadas por el Grupo sobre transición energética, las acciones llevadas a cabo relacionadas con la ecoeficiencia y los impactos derivados de las políticas de las administraciones públicas para combatir el cambio climático.

9. Activos financieros y derivados

El movimiento en activos financieros y derivados del Grupo a 31 de diciembre 2025 y 2024 es como sigue:

	01.01.2025	INCORPORACIONES AL PERÍMETRO (Nota 2)	ADICIONES	RETIROS	ACTIVIDADES INTERRUMPIDAS	TRASPASOS Y OTROS MOVIMIENTOS (*)	VARIACIÓN DEL VALOR RAZONABLE		RESULTADO DE INVERSIONES CONTABILIZADAS POR EL MÉTODO DE LA PARTICIPACIÓN	31.12.2025
							POR RESULTADOS	POR PATRIMONIO		
Valorados a coste amortizado										
Depósitos a plazo	190.540	1.384	50.695	(15.965)	-	(28.233)	-	-	-	198.421
Créditos a corto plazo	39.051	2.247	35	(26.051)	277	5.759	436	-	-	21.754
Créditos a largo plazo	17.037	7.114	-	-	-	(7.029)	660	-	-	17.782
Anticipos (Nota 24.c)	3.900	-	-	(1.300)	-	-	-	-	-	2.600
Instrumentos de deuda a coste amortizado	**250.528**	**10.745**	**50.730**	**(43.316)**	**277**	**(29.503)**	**1.096**	**-**	**-**	**240.557**
Valorados a valor razonable										
Créditos a largo plazo (Nota 21)	12.845	-	-	(3.414)	-	-	670	-	-	10.101
Derivados de pasivo – Tipos de cambio	(42)	-	-	-	-	28	(7)	-	-	(21)
Derivados de activo – Equity Swap	705	-	-	-	-	-	8.700	-	-	9.405
Créditos a largo plazo y Derivados	**13.508**	**-**	**-**	**(3.414)**	**-**	**28**	**9.363**	**-**	**-**	**19.485**
Inversiones contabilizadas por el método de la participación	**55.317**	**-**	**222**	**-**	**-**	**(4.834)**	**-**	**-**	**5.348**	**56.053**
TOTAL	**319.353**	**10.745**	**50.952**	**(46.730)**	**277**	**(34.309)**	**10.459**	**-**	**5.348**	**316.095**

(*) Incluye en su mayoría el efecto de la variación del cambio de la divisa de los instrumentos financieros de las filiales extranjeras y traspasos, así como la distribución de dividendos de asociadas.

	01.01.2024	INCORPORACIONES AL PERÍMETRO (Nota 2)	ADICIONES	RETIROS	ACTIVIDADES INTERRUMPIDAS	TRASPASOS Y OTROS MOVIMIENTOS (*)	VARIACIÓN DEL VALOR RAZONABLE		RESULTADO DE INVERSIONES CONTABILIZADAS POR EL MÉTODO DE LA PARTICIPACIÓN	31.12.2024
							POR RESULTADOS	POR PATRIMONIO		
Valorados a coste amortizado										
Depósitos a plazo	136.636	294	53.138	(3.992)	-	4.464	-	-	-	190.540
Créditos a corto plazo	28.982	7.515	16	(7.976)	892	9.469	153	-	-	39.051
Créditos a largo plazo	8.653	18.122	750	(99)	-	(11.049)	660	-	-	17.037
Anticipos (Nota 24.c)	5.200	-	-	(1.300)	-	-	-	-	-	3.900
Instrumentos de deuda a coste amortizado	**179.471**	**25.931**	**53.904**	**(13.367)**	**892**	**2.884**	**813**	-	**-**	**250.528**
Valorados a valor razonable										
Créditos a largo plazo (Nota 21)	15.415	-	-	(3.240)	-	-	670	-	-	12.845
Derivados de pasivo – Tipos de cambio	(24)	-	-	-	-	(1)	(17)	-	-	(42)
Derivados de activo – Equity Swap	11	-	-	-	-	-	694	-	-	705
Créditos a largo plazo y Derivados	**15.402**	**-**	**-**	**(3.240)**	**-**	**(1)**	**1.347**	**-**	**-**	**13.508**
Inversiones contabilizadas por el método de la participación	**54.664**	**-**	**577**	-	**-**	**(8.839)**	**-**	**-**	**8.915**	**55.317**
TOTAL	**249.537**	**25.931**	**54.481**	**(16.607)**	**892**	**(5.956)**	**2.160**	**-**	**8.915**	**319.353**

(*) Incluye en su mayoría el efecto de la variación del cambio de la divisa de los instrumentos financieros de las filiales extranjeras y traspasos, así como la distribución de dividendos de asociadas.

a) Instrumentos de deuda

Tanto los depósitos a plazo como los créditos devengan un tipo de interés de mercado del país en el que se mantiene el activo financiero.

Los créditos a corto plazo corresponden, principalmente, a una cuenta por cobrar que el Grupo tiene con INSSEC DOS, cuya disponibilidad es inmediata. El saldo a 31 de diciembre de 2025 asciende a 7.800 miles de euros (16.800 miles de euros a 31 de diciembre de 2024) (Nota 24).

La exposición máxima al riesgo de crédito a la fecha de presentación de la información consolidada es el importe en libros de los activos.

Los instrumentos de deuda valorados a coste amortizado no difieren de su valor razonable.

b) Instrumentos financieros derivados

Equity swap

Con fecha 6 de agosto de 2018, la Sociedad dominante contrató un derivado asociado al precio de cotización en mercado de la acción de CIE Automotive, S.A, que fue novado con fecha 28 de diciembre de 2022 y con fecha 28 de noviembre de 2024. El subyacente de la operación supone 2 millones de acciones, con valor inicial de 25,09 euros por acción. La valoración de dicho derivado a 31 de diciembre de 2025 asciende a 9.405 miles de euros positivos (705 miles de euros positivos a 31 de diciembre de 2024), con vencimiento en 2028.

c) Inversiones contabilizadas por el método de la participación

Las sociedades del Grupo, tanto asociadas como negocios conjuntos, que han sido registradas por el método de la participación son las siguientes:

	% participación efectiva	
	31.12.2025	31.12.2024
Galfor Eólica, S.L.	16%	16%
Gescrap - Autometal Comercio de Sucatas, Ltda.	30%	30%
Gescrap Autometal México, S.A. de C.V.	30%	30%
Soluciones de Gestión de Residuos Mexicana, S.A. de C.V. (1)	30%	30%
Ges Trading Nar, S.A. de C.V.	30%	30%
Gescrap India PvT, Ltd.	20%	20%
Clean Max Deneb Power, LLP	17%	17%
Sunbarn Renewables PvT, Ltd.	17%	17%
ReNew Surya Alok PvT, Ltd.	20%	20%
Strongsun Solar Pvt, Ltd.	18%	18%
Sunseed Solar Pvt, Ltd.	17%	17%
Ojaha Renewables Pvt, Ltd.	18%	18%
ReNew Green (MHK Two) Pvt, Ltd.	20%	20%
AMPIN Energy C&I Thirty One Pvt, Ltd.	26%	-
Amp Energy C& I Thirty Two Pvt, Ltd.	26%	-
Shanghai Golde Automotive Parts Co., Ltd.	50%	50%
Golde Automotive Parts (Ningde) Co., Ltd.	50%	50%
Basquevolt, S.A.	10%	15%

(1) Sociedad asociada de Gescrap Autometal México, S.A. de C.V., actualmente sin actividad.

El detalle de las principales inversiones contabilizadas por el método de la participación, y su contribución a los resultados del Grupo es como sigue:

	2025			2024		
	Valor Participación	Participación en resultados	Dividendos recibidos	Valor participación	Participación en resultados	Dividendos recibidos
Shanghai Golde Automotive Parts Co., Ltd.	34.944	3.249	4.309	34.553	5.036	4.024
Asociadas Gescrap de México	10.719	1.588	-	10.397	2.353	2.462
Gescrap - Autometal Comercio de Sucatas, Ltda.	4.116	1.026	687	3.825	1.228	2.599
Otros	6.274	(515)	-	6.542	298	-
Total	**56.053**	**5.348**	**4.996**	**55.317**	**8.915**	**9.085**

No hay restricciones significativas sobre la capacidad para acceder a dichos activos. No existen pasivos contingentes relacionados con estas inversiones en las sociedades asociadas. Ninguna de estas sociedades cotiza en Bolsa.

La participación en Shanghai Golde Automotive Parts Co., Ltd. incluye, además del importe de los fondos propios atribuibles al Grupo en función de su participación, un fondo de comercio implícito por importe de 27,6 millones de euros a 31 de diciembre de 2025 (29,9 millones de euros a 31 de diciembre de 2024) que surgió en el contexto de la adquisición del negocio de techos de Golde en el ejercicio 2019.

El detalle completo, al 100%, de los activos y pasivos del negocio conjunto Shanghai Golde Automotive Parts, Co., Ltd. a 31 de diciembre de 2025 y 2024, así como sus resultados generados para los ejercicios 2025 y 2024, es como sigue:

BALANCE (Miles de euros)	31.12.2025	31.12.2024	BALANCE (Miles de euros)	31.12.2025	31.12.2024
Activos no corrientes	14.959	21.055	Patrimonio neto	14.748	9.288
Activos corrientes	45.094	62.206	Pasivos no corrientes	8.088	11.958
			Pasivos corrientes	37.217	62.015
TOTAL ACTIVOS	**60.053**	**83.261**	**TOTAL PASIVOS**	**60.053**	**83.261**

CUENTA DE RESULTADOS (Miles de euros)	2025	2024
Importe neto de la cifra de negocios	66.569	88.680
Resultado neto de explotación	7.554	10.991
Resultado antes de impuestos	7.428	11.014
Resultado neto de actividades continuadas	**6.498**	**9.762**
Otro resultado global	**3.640**	**10.940**

10. Clientes y otras cuentas a cobrar

La composición de este epígrafe a 31 de diciembre 2025 y 2024 es como sigue:

Miles de euros	31.12.2025	31.12.2024
Clientes	201.436	212.733
Otras cuentas a cobrar	3.458	4.628
Menos: Corrección valorativa por pérdidas por deterioro de cuentas a cobrar	(16.416)	(16.230)
Total	**188.478**	**201.131**

Los saldos de clientes y deudores no difieren de sus valores razonables en función de sus flujos de efectivo descontados a tipos de mercado.

Los importes correspondientes a operaciones de factoring o a contratos de cesión de saldos de clientes existentes al cierre del ejercicio se han dado de baja del epígrafe de clientes y otras cuentas a cobrar, al cumplirse las condiciones necesarias para su consideración como factoring sin recurso. En consecuencia, se han transferido a las entidades financieras los riesgos y beneficios asociados, sin que el Grupo mantenga una involucración continuada en dichas operaciones. A 31 de diciembre de 2025, el importe total de estos saldos asciende a 314,7 millones de euros (31 de diciembre de 2024: 330,9 millones de euros).

No existe concentración de riesgo de crédito con respecto a las cuentas comerciales a cobrar, dado que el Grupo tiene un gran número de clientes, distribuidos por todo el mundo (Nota 3.3.11).

Por otra parte, históricamente se ha considerado, por las características de los clientes del Grupo, que los saldos a cobrar con vencimiento menor de 60 días no tienen pérdida esperada por entrar dentro del ejercicio normal de cobro del sector de Automoción. El Grupo considera buena la calidad crediticia de estos saldos pendientes y entiende que no han incurrido en deterioro alguno ni se encuentran en mora. En su mayor parte son pagos asociados a discrepancias comerciales de resolución a corto plazo.

El desglose por antigüedad de las cuentas a cobrar vencidas a más de 60 días es el siguiente:

Miles de euros	2025	2024
Entre 2 y 4 meses	3.740	4.914
Entre 4 y 12 meses	4.153	5.150
Más de 12 meses	3.633	4.490
Total	**11.526**	**14.554**

Desde la entrada en vigor de la NIIF 9 de Instrumentos Financieros, el Grupo realiza una estimación sobre la pérdida esperada en sus cuentas comerciales a cobrar (Nota 3.3.8).

La calidad crediticia de los saldos de clientes que no han vencido, y no han sufrido pérdidas por deterioro, se puede clasificar como alta y sin riesgo de crédito.

El movimiento de las correcciones valorativas por deterioro de las cuentas comerciales a cobrar en los ejercicios 2025 y 2024 corresponde a los siguientes importes y conceptos:

Miles de euros	Nota	2025	2024
Saldo inicial		**16.230**	**15.610**
Dotaciones	20	4.126	2.727
Recuperaciones	20	(1.490)	(93)
Cancelaciones de saldos		(2.450)	(2.014)
Saldo final		**16.416**	**16.230**

La exposición máxima al riesgo de crédito a la fecha de presentación de la información es el valor en libros de cada una de las cuentas a cobrar desglosadas anteriormente.

Los importes en libros de los saldos de clientes están denominados en las siguientes monedas:

Miles de euros	31.12.2025	31.12.2024
Euros	24.793	39.234
Dólares americanos	57.060	32.163
Reales brasileños	33.651	31.414
Rupias	48.316	55.749
Yuan chino	30.131	45.762
Otras	7.485	8.411
TOTAL	**201.436**	**212.733**

11. Existencias

La composición del epígrafe de existencias a 31 de diciembre de 2025 y 2024 es como sigue:

Miles de euros	31.12.2025	31.12.2024
Comerciales	226	245
Materias primas y aprovisionamientos	257.997	242.193
Productos en curso y semiterminados	81.958	89.246
Productos terminados	101.676	113.890
Anticipos a proveedores	15.439	11.587
TOTAL	**457.296**	**457.161**

La política del Grupo es la de formalizar pólizas de seguros para cubrir posibles riesgos a los que están expuestos sus inventarios. En opinión de los Administradores de la Sociedad dominante, la cobertura de las pólizas contratadas a 31 de diciembre de 2025 es adecuada. El coste de existencias reconocido como gasto e incluido en el coste de bienes vendidos se desglosa como sigue:

Ejercicio 2025

Miles de euros	Comerciales, materias primas y aprovisionamientos	Productos en curso y terminados	TOTAL
Saldo inicial a 1 de enero de 2025	242.438	203.136	445.574
Incorporaciones al perímetro (Nota 2)	5.833	2.358	8.191
Compras/Variación de provisiones - actividades continuadas	2.262.267	(8.234)	2.254.033
Otros movimientos (*)	(11.819)	(11.705)	(23.524)
Saldo final a 31 de diciembre de 2025	(258.223)	(183.634)	(441.857)
COSTE DE VENTAS	**2.240.496**	**1.921**	**2.242.417**

(*) Corresponde, básicamente, al efecto de la variación de tipo de cambio de las sociedades ubicadas en el extranjero.

Ejercicio 2024

Miles de euros	Comerciales, materias primas y aprovisionamientos	Productos en curso y terminados	TOTAL
Saldo inicial a 1 de enero de 2024	245.771	201.720	447.491
Incorporaciones al perímetro (Nota 2)	1.621	649	2.270
Compras/Variación de provisiones - actividades continuadas	2.268.847	(3.327)	2.265.520
Otros movimientos (*)	(608)	756	148
Saldo final a 31 de diciembre de 2024	(242.438)	(203.136)	(445.574)
COSTE DE VENTAS	**2.273.193**	**(3.338)**	**2.269.855**

(*) Corresponde, básicamente, al efecto de la variación de tipo de cambio de las sociedades ubicadas en el extranjero

El valor de las existencias de productos en curso y terminados incluye el valor de las siguientes correcciones valorativas por obsolescencia cuyos movimientos se presentan a continuación:

Miles de euros	Nota	2025	2024
Saldo inicial		**44.393**	**37.708**
Dotaciones	20	9.774	9.867
Cancelaciones de saldos/Traspasos		(9.454)	(3.182)
Saldo final		**44.713**	**44.393**

12. Efectivo y otros medios líquidos

El efectivo y otros medios líquidos al 31 de diciembre de 2025 y 2024 se desglosan en:

Miles de euros	31.12.2025	31.12.2024
Caja y bancos	592.172	486.623
Depósitos en entidades de crédito a corto plazo	250.221	460.831
TOTAL	**842.393**	**947.454**

Los depósitos en entidades de crédito a corto plazo corresponden a inversiones de tesorería excedentarias con vencimiento inferior a tres meses o con disponibilidad inmediata. Estos depósitos generan un tipo de interés anual de mercado en función de sus divisas correspondientes.

El Grupo no posee cuentas corrientes de efectivo y equivalentes significativos pignorados a 31 de diciembre de 2025 y 2024.

Los importes en libros de la tesorería de las sociedades del Grupo están denominados en las siguientes monedas:

Miles de euros	31.12.2025	31.12.2024
Euros	266.129	152.286
Dólares estadounidenses	282.111	238.447
Yuan chino	171.052	285.475
Reales brasileños	83.275	224.314
Rupias indias	16.655	29.654
Pesos mexicanos	5.592	9.835
Otras	17.579	7.443
TOTAL	**842.393**	**947.454**

13. Patrimonio neto

Los principales componentes de Patrimonio Neto se detallan a continuación:

13.1 Capital, prima de emisión y acciones propias

Las variaciones del número de acciones, el capital social, la prima de emisión y las acciones propias de la sociedad dominante durante los ejercicios 2025 y 2024 han sido las siguientes.

	31 de diciembre de 2025				
Movimientos en miles de euros	**Número de acciones (miles)**	**Capital suscrito**	**Prima de emisión**	**Acciones propias**	**Total**
Al 1 de enero de 2025	119.807	29.952	152.171	(1.570)	180.553
(Adquisición) de acciones propias	-	-	-	(39.435)	(39.435)
Venta de acciones propias	-	-	-	11.367	11.367
Al 31 de diciembre de 2025	**119.807**	**29.952**	**152.171**	**(29.638)**	**152.485**

	31 de diciembre de 2024				
Movimientos en miles de euros	**Número de acciones (miles)**	**Capital suscrito**	**Prima de emisión**	**Acciones propias**	**Total**
Al 1 de enero de 2024	119.807	29.952	152.171	(1.202)	180.921
(Adquisición) de acciones propias	-	-	-	(16.130)	(16.130)
Venta de acciones propias	-	-	-	15.762	15.762
Al 31 de diciembre de 2024	**119.807**	**29.952**	**152.171**	**(1.570)**	**180.553**

a) Capital suscrito

A 31 de diciembre de 2025 y 2024 el capital social de la Sociedad dominante está representado por 119.807.484 acciones ordinarias, representadas mediante anotaciones en cuenta, de 0,25 euros de valor nominal cada una, totalmente desembolsadas, admitidas a cotización en la Bolsa de Madrid.

Las participaciones más relevantes en el capital social de CIE Automotive S.A., a 31 de diciembre de 2025 y 2024, esto es, las sociedades que, directa o indirectamente, participan en el capital social en un porcentaje superior al 10% son las siguientes:

Porcentaje de participación	31.12.2025	31.12.2024
Acek Desarrollo y Gestión Industrial, S.L. (*)	16,05%	16,05%
Corporación Financiera Alba, S.A.	13,66%	13,66%
Elidoza Promoción de Empresas, S.L.	10,58%	10,58%

(*) 5,93% de forma directa y 10,12% de forma indirecta, a través de Risteel Corporation, B.V., a 31 de diciembre de 2025 y 2024.

A 31 de diciembre de 2025, último día de cotización del ejercicio, el precio de la acción de la Sociedad dominante, CIE Automotive, S.A., admitida a negociación en las Bolsas de Madrid y Bilbao, era de 29,75 euros (31 de diciembre de 2024: 25,40 euros).

b) Prima de emisión de acciones

Esta reserva es de libre distribución.

c) Acciones propias

El movimiento de las acciones propias durante los períodos finalizados el 31 de diciembre de 2025 y 2024 se desglosa en el cuadro siguiente:

	31 de diciembre de 2025		31 de diciembre de 2024	
	Número de acciones	Importe (Miles de euros)	Número de acciones	Importe (Miles de euros)
Saldo inicial	**62.048**	**1.570**	**47.517**	**1.202**
Adquisiciones del ejercicio	1.593.485	39.435	629.446	16.130
(Ventas) del ejercicio	(464.054)	(11.367)	(614.915)	(15.762)
Saldo final	**1.191.479**	**29.638**	**62.048**	**1.570**

Durante el ejercicio 2025, la Sociedad dominante ha adquirido un importe neto de 1.129.431 acciones propias de forma directa, hasta un total de 1.191.479 títulos (0,99% del total de los derechos de voto emitidos por la Sociedad dominante) que se suman a la participación indirecta resultante del acuerdo de equity swap suscrito en el ejercicio 2018 con Banco Santander, S.A. para la adquisición de 2.000.000 acciones (equivalentes al 1,67% del total de los derechos de voto). Durante el ejercicio 2024, la Sociedad dominante adquirió un importe neto de 14.531 acciones propias de forma directa, hasta un total de 62.048 títulos (0,05% del total de los derechos de voto emitidos por la Sociedad dominante) que se sumaban a la participación indirecta resultante del acuerdo de equity swap suscrito en el ejercicio 2018 con Banco Santander, S.A. para la adquisición de 2.000.000 acciones (equivalentes al 1,67% del total de los derechos de voto).

Asimismo, dejando sin efecto el acuerdo adoptado por la Junta General de Accionistas de 8 de mayo de 2024 en lo no ejecutado, la Junta General de Accionistas ha aprobado con fecha 7 de mayo de 2025 una autorización para que la Sociedad dominante, directamente o a través de cualquiera de sus sociedades filiales, y durante un plazo máximo de cinco años desde la celebración de la Junta General de Accionistas, pueda adquirir, en cualquier momento, y cuantas veces lo estime oportuno, acciones de CIE Automotive, S.A., por cualquiera de los medios admitidos en derecho, incluso con cargo a beneficios del ejercicio y/o reservas de libre disposición, así como a que se puedan enajenar o amortizar posteriormente las mismas, todo ello de conformidad con el artículo 146 y concordantes de la Ley de Sociedades de Capital.

Bajo este marco de autorización, con fecha 7 de mayo de 2025, la Junta General de Accionistas de la Sociedad dominante ha aprobado un programa de recompra de acciones propias con objeto de reducción de hasta un máximo del 10% del capital social mediante la amortización de acciones propias, reservándose el derecho a finalizar dicho programa con anterioridad a la fecha límite de vigencia conforme a los términos acordados.

Por otra parte, con fecha 7 de mayo de 2025, la Junta General de Accionistas de la Sociedad dominante aprobó una oferta pública voluntaria parcial de adquisición de acciones sobre un máximo de 11.591.517 de sus propias acciones, representativas del 9,675% de su capital social y que se dirigía a todos los accionistas de CIE Automotive, S.A. La contraprestación ofrecida era de 24,00 euros por acción, satisfecha al contado en el momento de la liquidación.

Tras la autorización de la oferta pública voluntaria de acciones por parte de la Comisión Nacional de Mercados y Valores con fecha 13 de junio de 2025, desde el 18 de junio hasta el 2 de julio se procedió a la ejecución de esta Oferta Pública de Acciones de CIE Automotive, S.A. Con fecha 8 de julio de 2025 los resultados de esta oferta pública fueron comunicados, siendo el número final de las acciones adquiridas a sus accionistas de 1.138.292 títulos, que representan el 9,82% del total de la oferta y el 0,95% del capital social de la Sociedad dominante. El pago de estas adquisiciones se realizó con fecha 11 de julio de 2025 y ascendió a 27,3 millones de euros.

d) Ganancias por acción

Las ganancias básicas por acción se calculan dividiendo el beneficio atribuible a los accionistas de la Sociedad dominante entre el número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación durante el ejercicio, excluidas las acciones propias adquiridas por la Sociedad dominante (Nota 13.1.c).

	2025	2024
Beneficio atribuible a los accionistas de la Sociedad dominante (miles de euros)	335.782	325.660
Beneficio/(Pérdida) procedente de actividades interrumpidas atribuibles a los accionistas de la Sociedad dominante (miles de euros) (*)	700	721
Nº medio ponderado de acciones ordinarias en circulación (miles)	119.192	119.748
GANANCIAS BÁSICAS	**2,82**	**2,72**
Ganancias básicas por acción de operaciones continuadas (euros por acción)	2,81	2,71
Ganancias básicas por acción de operaciones interrumpidas (euros por acción)	0,01	0,01

(*) El importe de beneficio/(pérdida) procedente de actividades interrumpidas del Grupo (2025: 932 miles de euros, 2024: 1.033 miles de euros) que a 31 de diciembre de 2025 y 2024 corresponde a los accionistas de la sociedad dominante asciende a 700 miles de euros y 721 miles de euros respectivamente.

Las ganancias básicas por acción coinciden con las diluidas, dado que no existen instrumentos que pudieran convertirse en acciones ordinarias durante los ejercicios 2025 y 2024.

13.2 Ganancias acumuladas

Los movimientos habidos en las cuentas de Ganancias acumuladas han sido los siguientes:

Miles de euros	Reserva legal (Nota 13.2.a)	Reserva de sociedades consolidadas y efecto de primera conversión (Nota 13.2.d)	Pérdidas y ganancias	SUBTOTAL	Diferencias de conversión (Nota 13.3)	TOTAL
A 1 de enero de 2024	**6.450**	**1.122.549**	**320.175**	**1.449.174**	**(299.652)**	**1.149.522**
Reparto de resultado 2023	-	212.397	(320.175)	**(107.778)**	-	**(107.778)**
Ingresos/(Gastos) reconocidos directamente en patrimonio neto	-	(4.790)	325.660	**320.870**	12.811	**333.681**
Venta de acciones propias (Nota 13.1)	-	100	-	**100**	-	**100**
Otros movimientos	-	(3.076)	-	**(3.076)**	-	**(3.076)**
A 31 de diciembre de 2024	**6.450**	**1.327.180**	**325.660**	**1.659.290**	**(286.841)**	**1.372.449**
Reparto de resultado 2024	-	216.031	(325.660)	**(109.629)**	-	**(109.629)**
Ingresos/(Gastos) reconocidos directamente en patrimonio neto	-	(6.567)	335.782	**329.215**	(238.311)	**90.904**
Venta de acciones propias (Nota 13.1)	-	1.032	-	**1.032**	-	**1.032**
Otros movimientos	-	(1.907)	-	**(1.907)**	-	**(1.907)**
A 31 de diciembre de 2025	**6.450**	**1.535.769**	**335.782**	**1.878.001**	**(525.152)**	**1.352.849**

a) Reserva legal

De acuerdo con el artículo 274 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades de Capital, debe destinarse una cifra igual al 10% del beneficio del ejercicio a la reserva legal hasta que ésta alcance, al menos, el 20% del capital social. Tanto en el ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2025 como en el 2024, la reserva legal de la sociedad dominante se encuentra íntegramente dotada.

La reserva legal podrá utilizarse para aumentar el capital en la parte de su saldo que exceda del 10% del capital ya aumentado.

Salvo para la finalidad mencionada anteriormente, y mientras no supere el 20% del capital social, esta reserva sólo podrá destinarse a la compensación de pérdidas y siempre que no existan otras reservas disponibles suficientes para este fin.

b) Dividendos y retribución al accionista

Con fecha 12 de diciembre de 2025, el Consejo de Administración de CIE Automotive, S.A. acordó el desembolso de un dividendo a cuenta con cargo a resultados del ejercicio 2025 por un importe de 0,47 euros brutos por acción con derecho a dividendo, lo que ha supuesto un total de 55.750 miles de euros (Nota 24.c)). El desembolso se ha hecho efectivo el 7 de enero de 2026.

Las cantidades propuestas a distribuir no excedían de los resultados obtenidos por la Sociedad dominante desde el cierre del último ejercicio, una vez deducida la estimación del impuesto sobre sociedades correspondiente, de conformidad con lo establecido en el artículo 277 de la Ley de Sociedades de Capital.

El estado contable provisional de la Sociedad dominante sobre el 30 de noviembre de 2025, formulado conforme a los requisitos legales y que evidencia la existencia de liquidez suficiente para la distribución del mencionado dividendo, se expresa a continuación en miles de euros:

Previsión de beneficios:	
- Beneficios netos disponibles del ejercicio 2025	136.454
A deducir:	
- Reservas legales a dotar	-
Cantidad máxima de posible distribución	**136.454**
Cantidad que se propone distribuir	**112.620**
Previsiones de tesorería a un año	**174.394**
Importe del dividendo a cuenta	**(56.310)**

Con fecha 7 de mayo de 2025, la Junta General de Accionistas de CIE Automotive, S.A. aprobó la propuesta de distribución del resultado individual del ejercicio 2024, aprobando el reparto de un dividendo complementario de 0,46 euros brutos por acción con derecho a dividendo, lo que ha supuesto un total de 54.547 miles de euros. El desembolso se hizo efectivo el 15 de julio de 2025.

Con fecha 12 de diciembre de 2024, el Consejo de Administración de CIE Automotive, S.A. acordó el desembolso de un dividendo a cuenta con cargo a resultados del ejercicio 2024 por un importe de 0,46 euros brutos por acción con derecho a dividendo, lo que supuso un total de 55.082 miles de euros (Nota 24.c)). El desembolso se hizo efectivo el 8 de enero de 2025.

Con fecha 8 de mayo de 2024, la Junta General de Accionistas de CIE Automotive, S.A. aprobó la propuesta de distribución del resultado individual del ejercicio 2023, aprobando el reparto de un dividendo complementario de 0,45 euros brutos por acción con derecho a dividendo, lo que supuso un total de 53.885 miles de euros. El desembolso se hizo efectivo el 8 de julio de 2024.

Con fecha 14 de diciembre de 2023, el Consejo de Administración de CIE Automotive, S.A. acordó el desembolso de un dividendo a cuenta con cargo a resultados del ejercicio 2023 por un importe de 0,45 euros brutos por acción con derecho a dividendo, lo que supuso un total de 53.893 miles de euros. El desembolso se hizo efectivo el 5 de enero de 2024.

c) Propuesta de distribución de resultados

La propuesta del Consejo de Administración relativa a la distribución del resultado del ejercicio 2025 de la Sociedad dominante, elaborada conforme a los principios contables aplicables en España y su legislación vigente, que se someterá a la aprobación de la Junta General de Accionistas, junto con la distribución del ejercicio 2024 ya aprobada, es la siguiente:

Miles de euros bajo criterio PGC	**2025**	**2024**
Base de reparto		
Pérdidas y ganancias del ejercicio	**134.055**	**122.430**
Distribución		
A reservas voluntarias	21.435	12.208
A dividendo a cuenta	56.310	55.111
A dividendo complementario	56.310	55.111
PÉRDIDAS Y GANANCIAS	**134.055**	**122.430**

d) Reserva de sociedades consolidadas y efecto de primera conversión

El importe de la reserva de sociedades consolidadas y efecto de primera conversión asciende a 1.535.769 y 1.327.180 miles de euros a 31 de diciembre de 2025 y 2024, respectivamente.

Este epígrafe recoge, además de las reservas de sociedades consolidadas, el efecto de los ajustes de la conversión a NIIF-UE en la fecha de primera conversión a 1 de enero de 2005 y el efecto de valorar a precio de mercado determinados activos y pasivos financieros (Nota 9).

13.3 Diferencias de conversión

Las diferencias de conversión recogen las diferencias de cambio generadas como consecuencia de la variación del tipo de cambio del euro con respecto a las principales divisas de las sociedades extranjeras del Grupo.

El importe negativo de las diferencias de conversión acumulada asciende a 525.152 miles de euros al cierre del ejercicio 2025 (2024: 286.841 miles de euros negativos). Las variaciones de las diferencias de conversión correspondientes a los ejercicios finalizados a 31 de diciembre 2025 y 2024 se incluyen en el estado del resultado global consolidado.

El detalle por monedas de las diferencias de conversión acumulada es como sigue:

Monedas	2025	2024	Variación
Dólares estadounidenses	(57.315)	54.071	(111.386)
Real brasileño	(277.411)	(273.300)	(4.111)
Yuan chino	(50.480)	1.363	(51.843)
Rupia india	(116.320)	(45.949)	(70.371)
Resto de monedas	(23.626)	(23.026)	(600)
Diferencias de conversión	**(525.152)**	**(286.841)**	**(238.311)**

13.4 Participaciones no dominantes

Los movimientos registrados en el epígrafe "Participaciones no dominantes" han sido los siguientes:

Miles de euros	2025	2024
Saldo a 1 de enero del ejercicio	**416.021**	**384.694**
Beneficio del ejercicio	33.700	37.297
Diferencia de conversión moneda extranjera	(35.875)	6.870
Otros (coberturas brutas de flujos de efectivo, efecto impositivo, etc.)	113	(25)
Ingreso/(Gasto) neto reconocido directamente en el Patrimonio neto	**(2.062)**	**44.142**
Dividendos a participaciones no dominantes	(15.870)	(12.526)
Otros movimientos	-	(289)
Saldo a 31 de diciembre del ejercicio	**398.089**	**416.021**

El desglose de las participaciones no dominantes por sociedad/Subgrupo es como sigue (en miles de euros):

31 de diciembre de 2025			
Miles de euros	**% No dominante**	**Participación no dominante**	**Resultado atribuible a participaciones no dominante**
Subgrupo CIE Automotive India	34,30%	349.833	28.762
Otros menores		48.256	4.938
Participaciones no dominantes		**398.089**	**33.700**

31 de diciembre de 2024			
Miles de euros	**% No dominante**	**Participación no dominante**	**Resultado atribuible a participaciones no dominante**
Subgrupo CIE Automotive India	34,30%	362.590	31.274
Otros menores		53.431	6.023
Participaciones no dominantes		**416.021**	**37.297**

Los activos y pasivos del subgrupo CIE Automotive India integrados en las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025, así como el resultado del año, ascienden a 1.397,5 millones de euros, 331,3 millones de euros y 83,9 millones de euros respectivamente (2024: 1.493,8 millones de euros, 382,4 millones de euros y 91,2 millones de euros respectivamente).

A 31 de diciembre de 2025, el valor patrimonial asignable al Grupo asciende a 716,4 millones de euros (749,9 millones de euros a 31 de diciembre de 2024).

A 31 de diciembre de 2025, último día de cotización del ejercicio 2025, el precio de cotización de la acción era de 424,5 rupias (470,8 rupias a 31 de diciembre de 2024, último día de cotización del ejercicio 2024). A 31 de diciembre de 2025 y 2024, el valor de cotización de la inversión del Grupo en el subgrupo CIE Automotive India es superior al valor en libros de los activos netos consolidados. De forma adicional, en esta misma fecha, el Grupo ha evaluado la posible existencia de indicios de deterioro respecto a los activos netos asignados a este subgrupo, sin que se hayan detectado indicios de deterioro (Nota 8).

14. Recursos ajenos

El detalle de los recursos ajenos del Grupo a 31 de diciembre de 2025 y 31 de diciembre 2024, clasificados por concepto, es como sigue:

Miles de euros	31.12.2025	31.12.2024
Préstamos y créditos con entidades bancarias (a)	1.379.894	1.573.696
Recursos ajenos no corrientes	**1.379.894**	**1.573.696**
Préstamos y créditos con entidades bancarias (a)	212.231	268.713
Pagarés y papel comercial (b)	398.000	367.800
Efectos descontados pendientes de vencimiento y anticipo a las exportaciones	25.146	6.345
Recursos ajenos corrientes	**635.377**	**642.858**
TOTAL RECURSOS AJENOS	**2.015.271**	**2.216.554**

El Grupo tiene una política de diversificación de sus mercados financieros, y en esta línea, no existe concentración del riesgo de préstamos/créditos con respecto a los saldos con entidades bancarias, dado que se trabaja con diversas entidades.

La exposición de los recursos ajenos del Grupo con entidades bancarias a variaciones en los tipos de interés es como sigue:

Miles de euros	Saldo a la fecha	A más de 1 año	A más de 5 años
Total de recursos ajenos	2.015.271	1.379.894	102.871
Total de recursos ajenos a tipo de interés fijo en origen	(1.008.718)	(504.640)	(3.896)
Riesgo a 31 de diciembre de 2025	**1.006.553**	**875.254**	**98.975**
Total de recursos ajenos	2.216.554	1.573.696	84.204
Total de recursos ajenos a tipo de interés fijo en origen	(1.079.375)	(551.807)	(11.982)
Riesgo a 31 de diciembre de 2024	**1.137.179**	**1.021.889**	**72.222**

a) Préstamos y créditos con entidades bancarias

El vencimiento de los recursos ajenos no corrientes es el siguiente:

Miles de euros	31.12.2025	31.12.2024
Entre 1 y 2 años	294.932	395.594
Entre 3 y 5 años	982.091	1.093.898
Más de 5 años	102.871	84.204
TOTAL RECURSOS AJENOS A LARGO PLAZO	**1.379.894**	**1.573.696**

Los tipos de interés efectivos en la fecha del balance son los habituales en el mercado (tipo de referencia más un margen de mercado), no existiendo diferencia significativa con respecto a otras empresas de similar tamaño, riesgo y nivel de endeudamiento.

Los préstamos y créditos con entidades de crédito generan un tipo de interés de mercado según la divisa de que se trate más un margen que ha oscilado entre 90 y 495 puntos básicos a 31 de diciembre de 2025 (95 y 550 puntos básicos a 31 de diciembre de 2024).

Los importes en libros y los valores razonables de los recursos ajenos corrientes y no corrientes no difieren significativamente entre sí, por ser una buena parte deuda reciente, devengando los importes adeudados un interés de mercado.

El importe en libros de los recursos ajenos del Grupo está denominado en las siguientes monedas:

Miles de euros	31.12.2025	31.12.2024
Euros	1.948.318	2.119.562
Dólares estadounidenses	62.158	89.810
Otras	4.795	7.182
TOTAL RECURSOS AJENOS	**2.015.271**	**2.216.554**

El Grupo posee al 31 de diciembre de 2025 saldos dispuestos de líneas de crédito con entidades financieras por importe de 2 millones de euros (31 de diciembre de 2024: 192 millones de euros). El límite total de las citadas líneas de crédito asciende a 738 millones de euros (31 de diciembre de 2024: 754 millones de euros), por lo que dispone de 736 millones de euros (31 de diciembre de 2024: 562 millones de euros) de préstamos y líneas de crédito no dispuestas a tipo de interés fijo y variable.

Miles de euros	31.12.2025	31.12.2024
Con vencimiento inferior a un año	256.857	227.310
Con vencimiento superior a un año	478.960	334.438
TOTAL LÍNEAS DE CRÉDITO DISPONIBLES	**735.817**	**561.748**

Préstamo sindicado 2014

Con fecha 28 de julio de 2014, CIE Automotive, S.A. formalizó, con un sindicato de seis entidades financieras, un contrato de financiación por importe de 450 millones de euros. El plazo de amortización inicial fue de 5 años, con una vida media de 4,7 años, lo cual mejoraba la vida media de la financiación del Grupo y las condiciones económicas de la financiación sindicada previa. Las novaciones posteriores han sido las siguientes:

- Con fecha 13 de abril de 2015, se firmó una primera novación del citado préstamo sindicado en la que se acordó la reducción del margen de interés negociado inicialmente, así como la ampliación de los plazos de vencimiento, siendo el nuevo vencimiento final en abril de 2020.
- Con fecha 14 de julio de 2016 se firmó una segunda novación de la financiación sindicada, en virtud de la cual se amplió el importe total en 150 millones de euros, alcanzando un total de 600 millones de euros, alargando el plazo de vencimiento un año más, siendo por tanto el último pago en abril de 2021 y acordando una modificación en la parrilla del margen negociado y novado en 2015.
- Con fecha 6 de junio de 2017, la sociedad matriz firmó una tercera novación con respecto a dicha financiación sindicada. De acuerdo con esta novación, el plazo de vencimiento se prorrogó un año para la mayoría de las instituciones financieras, siendo el último pago en abril de 2022.
- Con fecha 27 de abril de 2018, la sociedad matriz firmó una cuarta novación con respecto a dicha financiación sindicada según la cual, el plazo de vencimiento se prorrogó un año, siendo el último pago en abril de 2023.
- Con fecha 12 de abril de 2019, la sociedad matriz firmó una quinta novación con respecto a dicha financiación sindicada. De acuerdo con esta novación, se amplió el límite en 90 millones de euros, alcanzando un total de 690 millones de euros; alargando el vencimiento hasta abril del año 2024.
- Con fecha 27 de febrero de 2020, la sociedad matriz solicitó la extensión de la fecha de vencimiento final hasta el 13 de abril de 2025, siendo aprobada por la mayoría de las entidades financiadoras.
- En junio de 2020 esta financiación se convirtió en una financiación sostenible valorada por un agente externo anualmente con su posterior ajuste al margen en función de la mejora de los ratios anuales de criterios Ambientales, Sociales y de Gobernanza (ASG) del Grupo.
- Con fecha 16 de junio de 2021, se firmó la extensión de esta financiación hasta abril de 2026, siendo aprobada dicha extensión unánimemente por las entidades financiadoras.
- Con fecha 6 de junio de 2022, se firmó una nueva extensión de esta financiación hasta abril de 2027, habiéndose aprobado dicha extensión por las entidades financiadoras por unanimidad.

- Con fecha 7 de junio de 2023, se firmó una nueva extensión de esta financiación hasta abril de 2028. Esta renovación prioriza la financiación sostenible al seguir ligada a criterios de mejora en la evolución de la actividad en términos ambientales, sociales y de buen gobierno (ASG). La extensión fue aprobada por unanimidad de las entidades financiadoras.
- Con fecha 23 de abril de 2024, la sociedad matriz firmó una novación del préstamo sindicado, dando lugar a la extensión del plazo de vencimiento en un año, siendo el último pago en abril de 2029; y sin que el resto de las condiciones hayan sido sustancialmente modificadas. Este contrato de financiación sigue vinculado a criterios ASG y la novación fue unánimemente aprobada por todas las entidades financiadoras.
- Con fecha 12 de mayo de 2025, la Sociedad dominante ha formalizado la novación del préstamo sindicado, mediante la cual se ha extendido el plazo de vencimiento en un año, fijándose el último pago en abril de 2030. En el marco de esta novación, se ha producido asimismo el cambio en la entidad agente del contrato y la sustitución de una de las entidades financieras participantes en el sindicato por otra nueva entidad. El resto de las condiciones contractuales se han mantenido sin modificaciones sustanciales.

El saldo dispuesto de esta financiación sindicada a 31 de diciembre de 2025 asciende a 250 millones de euros (430 millones de euros a 31 de diciembre de 2024), y su tipo de interés está referenciado al Euribor más un margen variable en base al ratio Deuda Financiera Neta/EBITDA.

Otras financiaciones

Con fecha 14 de julio de 2016, la Sociedad dominante formalizó con diversas entidades financieras y aseguradoras un contrato de financiación por un importe total de 85 millones de euros, con un vencimiento final a diez años. Dicha financiación se estructuró parcialmente a tipo de interés fijo y parcialmente a tipo de interés variable, referenciado al Euribor. En julio de 2021 se acordó una extensión del plazo de vencimiento por un periodo adicional de dos años, situando el vencimiento final en el ejercicio 2028, y modificándose simultáneamente las condiciones financieras para establecer un tipo de interés fijo a precios de mercado. El saldo dispuesto de esta financiación a 31 de diciembre de 2025 y 31 de diciembre de 2024 asciende a 68 millones de euros.

El Grupo mantiene contratos de financiación con el Banco Europeo de Inversiones (BEI) destinados a la financiación de actividades de investigación y desarrollo en el sector de componentes de automoción. En septiembre de 2020, CIE Automotive, S.A. formalizó con dicha institución un contrato de novación de la financiación suscrita originalmente en 2018, en virtud del cual se incrementó el importe del préstamo en 40 millones de euros, fijándose un vencimiento inicial en el ejercicio 2030, posteriormente extendido hasta el ejercicio 2031. El saldo pendiente de esta financiación a 31 de diciembre de 2025 asciende a 69 millones de euros (82 millones de euros a 31 de diciembre de 2024). Adicionalmente, con fecha 31 de mayo de 2024, el Grupo suscribió un nuevo contrato de financiación, en virtud del cual obtuvo un crédito por un importe total de 36 millones de euros, con un vencimiento inicial a diez años. Esta financiación tiene por objeto apoyar los proyectos de investigación y desarrollo que el Grupo está llevando a cabo en Europa, orientados a reforzar su competitividad y crecimiento mediante el desarrollo de tecnologías innovadoras que contribuyan a mejorar la sostenibilidad y la eficiencia en el uso de materiales. El saldo de esta financiación a 31 de diciembre de 2025 y 31 de diciembre de 2024 asciende a 36 millones de euros.

Con fecha 5 de julio de 2018, el Grupo formalizó un contrato de financiación por un importe de 150 millones de dólares estadounidenses con International Finance Corporation (World Bank Group) y Export Development of Canada (EDC), con un vencimiento a diez años, destinado a apoyar el crecimiento sostenible del Grupo CIE Automotive en México. El préstamo fue amortizado íntegramente durante el ejercicio 2024, no existiendo saldo pendiente a 31 de diciembre de 2025 y 31 de diciembre de 2024.

Todas las financiaciones descritas anteriormente están sujetas al cumplimiento de determinadas condiciones financieras o ratios, habituales en este tipo de contratos. A 31 de diciembre de 2025 y 2024, el Grupo cumple con la totalidad de las obligaciones y compromisos que, de conformidad con los respectivos contratos de financiación, se encuentran vigentes y eran exigibles por parte de los diferentes prestamistas en dichas fechas.

El resto de las financiaciones del Grupo se refiere principalmente a operaciones no estructurales contratadas por la Sociedad dominante en condiciones de mercado. Entre ellas, destaca el contrato suscrito con fecha 11 de mayo de 2016, a través de la filial estadounidense CIE Investments USA, Inc., consistente en dos préstamos por 35 millones de dólares estadounidenses cada uno, con vencimientos finales de tres y cinco años, respectivamente, a tipo de interés variable referenciado al interés de mercado. Durante los ejercicios 2020 y 2021 se realizaron sendas renovaciones, incluyendo la renovación de uno de los préstamos por importe de 35 millones de dólares. En el ejercicio 2022, se amortizó uno de los préstamos. En el ejercicio 2023 se extendió el vencimiento del préstamo vigente hasta el ejercicio 2026, extendiéndose nuevamente el vencimiento de dicho préstamo en el ejercicio 2025 hasta el ejercicio 2028. El saldo pendiente a 31 de diciembre de 2025 asciende a 30 millones de euros (34 millones de euros a 31 de diciembre de 2024).

En línea con su compromiso con la sostenibilidad y de acuerdo con su plan estratégico, el Grupo ha ido incorporando criterios de financiación sostenible en su financiación, cumpliendo con su objetivo de que más de la mitad de la deuda bruta del Grupo esté clasificada como deuda sostenible para el año 2025. A 31 de diciembre de 2025, el 68% de los recursos ajenos del Grupo se encuentra alineado con criterios ASG (31 de diciembre de 2024: 68%).

Durante el ejercicio 2025 se han amortizado 585 millones de euros (2024: 483 millones de euros) y se han incorporado nuevos contratos de financiación por 354 millones de euros, incluyendo los mencionados en esta nota (2024: 422 millones de euros).

b) Pagarés y papel comercial

Con fecha 19 de julio de 2018, la Sociedad dominante del Grupo formalizó un programa de emisión de papel comercial por un importe máximo de 200 millones de euros, registrado en la Bolsa de Irlanda, destinado a diversificar la financiación de las necesidades de capital circulante del Grupo y como alternativa a la financiación bancaria para esta finalidad. Con fecha 18 de julio de 2019 el programa se renovó y se incrementó el importe máximo a 300 millones de euros, y posteriormente, el 18 de marzo de 2020, se elevó hasta 400 millones de euros. El programa se renovó nuevamente el 21 de julio de 2020. A 31 de diciembre de 2024, el saldo dispuesto ascendía a 37 millones de euros.

En julio de 2024, este programa fue sustituido por un nuevo programa de pagarés registrado en el Mercado Alternativo de Renta Fija (MARF), con un límite máximo de 400 millones de euros. Desde esa fecha, esta financiación constituye la principal vía alternativa a la financiación bancaria, reemplazando al programa de papel comercial registrado en Irlanda en 2018. Ambos programas coexistieron hasta el vencimiento de los últimos pagarés emitidos en Irlanda durante el primer trimestre de 2025. A 31 de diciembre de 2025, el saldo dispuesto a través de los pagarés emitidos en el MARF asciende a 398 millones de euros (331 millones de euros a 31 de diciembre de 2024).

15. Proveedores y otras cuentas a pagar

El detalle de los proveedores y otras cuentas a pagar a 31 de diciembre de 2025 y 31 de diciembre de 2024 es como sigue:

Miles de euros	31.12.2025	31.12.2024
Proveedores (*)	795.188	825.117
Dividendo a cuenta (Nota 24.c))	55.750	55.082
Otras cuentas a pagar	74.860	55.988
TOTAL	**925.798**	**936.187**

(*) A 31 de diciembre de 2025 y 2024, el Grupo mantiene un acuerdo histórico con un único proveedor de materia prima para la extensión de los vencimientos originales de pago. A estas fechas, el saldo con este proveedor tiene un aplazamiento promedio de 105 días y supone un 4% del saldo total del epígrafe "proveedores y otras cuentas a pagar".

El valor razonable de estos importes a pagar no difiere de su valor en libros.

La información relativa a los aplazamientos de pago efectuados a proveedores por las sociedades consolidadas españolas en operaciones comerciales del ejercicio 2025 y 2024, de acuerdo con las obligaciones establecidas en la Ley 15/2010, de 5 de julio, es la siguiente:

Días	**2025**	**2024**
Periodo medio de pago a proveedores	79	80
Ratio de operaciones pagadas	83	83
Ratio de operaciones pendiente de pago	71	75
Pagos en miles de euros	**2025**	**2024**
Pagos realizados	396.149	460.374
Pagos pendientes	212.922	203.509

Adicionalmente, y de acuerdo con las obligaciones requeridas en la Ley 18/2022 de creación y crecimiento de empresas, se informa de que el importe total de pagos realizados en un periodo inferior al máximo establecido por la Ley 5/2010 ha ascendido a 167.684 miles de euros (198.892 miles de euros en 2024) y 19.580 facturas (19.933 facturas en 2024), lo que supone un 42% sobre el total de pagos realizados y un 33% sobre el total de facturas (43% y 32%, respectivamente, en 2024).

16. Otros pasivos

La composición de los epígrafes "otros pasivos no corrientes", "pasivos por impuestos corrientes" y "otros pasivos corrientes" del balance consolidado a 31 de diciembre de 2025 y 2024 se detalla a continuación:

Miles de euros	**31.12.2025**	**31.12.2024**
Proveedores de inmovilizado	9.605	9.237
Deudas aplazadas con Administraciones Públicas	10.340	10.758
Otras deudas no corrientes	64.326	75.945
Deudas por adquisiciones de negocios (Nota 2)	-	777
Pasivos por arrendamientos (Nota 7.1.e))	48.675	53.163
No corrientes	**132.946**	**149.880**
Pasivos por impuestos corrientes	71.362	80.577
Deudas aplazadas con Administraciones Públicas	1.278	1.927
Proveedores de inmovilizado	29.161	39.065
Remuneraciones pendientes de pago	86.497	82.452
Otras deudas corrientes	15.390	5.982
Deudas por adquisiciones de negocios (Nota 2)	4.240	2.541
Ajustes por periodificación	11.760	9.456
Pasivos por arrendamientos (Nota 7.1.e))	24.404	24.086
Corrientes	**244.092**	**246.086**
TOTAL OTROS PASIVOS	**377.038**	**395.966**

El valor razonable de estos pasivos no difiere significativamente de su valor en libros.

Los saldos incluidos en los epígrafes "Deudas aplazadas con Administraciones Públicas" a largo y corto plazo incluyen las deudas existentes por aplazamientos de pago de IVA, IRPF y Seguridad Social, así como por otros conceptos varios (subvenciones reintegrables, depósitos judiciales y otros).

Otras deudas corrientes y no corrientes

A 31 de diciembre de 2025 este epígrafe incluye, entre otros, préstamos de financiaciones de proyectos de inversión recibidos de entidades públicas de financiación, por un importe de 11.735 miles de euros (31 de diciembre de 2024: 15.434 miles de euros), de los cuales 7.647 miles de euros se encuentran clasificados a largo plazo (31 de diciembre de 2024: 10.384 miles de euros).

El epígrafe también incluye el préstamo concedido por COFIDES en marzo de 2019, cuyo saldo al 31 de diciembre de 2025 asciende a 9.963 miles de euros, de los cuales 6.813 miles de euros se encuentran clasificados en el largo plazo (31 de diciembre de 2024: 29.932 miles de euros clasificados íntegramente en el largo plazo). Adicionalmente, en los ejercicios 2025 y 2024, la sociedad dominante del Grupo ha suscrito dos préstamos con una entidad pública de financiación por importe de 20.000 miles de euros cada uno, de los cuales 33.000 miles de euros se encuentran clasificados a largo plazo y 6.000 miles de euros en el corto plazo. Los tres préstamos devengan un tipo de interés referenciado al Euribor más un margen de mercado e incorporan cláusulas de sostenibilidad (ASG).

El vencimiento de otros pasivos no corrientes es el siguiente:

Miles de euros	31.12.2025	31.12.2024
Entre 1 y 2 años	38.767	41.354
Entre 3 y 5 años	61.571	79.151
Más de 5 años	32.608	29.375
TOTAL OTROS PASIVOS A LARGO PLAZO	**132.946**	**149.880**

17. Impuestos diferidos

El desglose del importe neto de impuestos diferidos es como sigue:

Miles de euros	31.12.2025	31.12.2024
Activos por impuesto diferido	230.789	238.691
Pasivos por impuesto diferido	(231.943)	(220.603)
NETO	**(1.154)**	**18.088**

El movimiento neto de impuestos diferidos ha sido el siguiente:

Miles de euros	Nota	2025	2024
Saldo inicial		**18.088**	**25.240**
Combinaciones de negocios	2	(3.689)	(7.326)
(Cargo)/abono al gasto de impuesto por sociedades	23	(16.421)	6.195
(Cargo)/abono en el patrimonio neto		1.448	1.439
Traspasos y otros (*)		(580)	(7.460)
Saldo final		**(1.154)**	**18.088**

(*) Incluye, principalmente, los movimientos de los impuestos diferidos derivados de las variaciones en el tipo de cambio.

El desglose por naturaleza de los activos y pasivos por impuesto diferido a 31 de diciembre de 2025 y 2024 es como sigue:

Activos por impuesto diferido (miles de euros)	31.12.2025	31.12.2024
Provisiones no deducibles y otras diferencias temporales	149.646	153.437
Impuesto diferido anticipado por alquileres (NIIF 16)	17.697	18.359
Pérdidas fiscales	33.188	34.654
Créditos fiscales (deducciones)	30.258	32.241
TOTAL	**230.789**	**238.691**

Pasivos por impuesto diferido (miles de euros)	31.12.2025	31.12.2024
Fondo de Comercio	109.100	96.387
Ganancias en valor razonable (*)	34.237	30.542
Impuesto diferido por alquileres (NIIF 16)	16.658	17.417
Libertad de amortización y otros	71.948	76.257
TOTAL	**231.943**	**220.603**

(*) Incluye efectos de valor razonable de activos de primera conversión y de asignación de plusvalías en la adquisición de dependientes y revalorización de créditos.

A 31 de diciembre de 2025 y 2024, las provisiones no deducibles y otras diferencias temporales se corresponden, principalmente, con la limitación temporal a la deducción de determinadas provisiones y gastos de diversa naturaleza.

La variación de los pasivos por impuesto diferido se corresponde con la deducibilidad fiscal del fondo de comercio financiero en diversas geografías por un importe aproximado de 19 millones de euros en el ejercicio 2025 (18 millones de euros en 2024), las combinaciones de negocios por 10 millones de euros (11 millones de euros en 2024) (Nota 2) y la aplicación de impuestos diferidos asociados a retenciones por dividendos y provisiones fiscales por un importe total de 5 millones de euros (11 millones de euros en 2024), así como la amortización acelerada de determinados activos, el impacto fiscal de determinadas plusvalías contables resultantes en las diferentes combinaciones de negocios realizadas por el Grupo y la evolución del tipo de cambio.

El desglose de pérdidas y créditos fiscales reconocidos por el Grupo, por jurisdicciones, es el siguiente:

		2025		2024	
Miles de euros	**Segmento**	**Pérdidas fiscales**	**Créditos fiscales**	**Pérdidas fiscales**	**Créditos fiscales**
Grupo fiscal Vasco	Resto Europa	8.492	27.923	8.423	29.117
Grupo fiscal Territorio Común	Resto Europa	7.440	598	5.733	805
Resto de Europa	Resto Europa/ CIE Forjas Europa	-	1.350	753	830
Brasil	Brasil	6.965	-	6.318	832
Estados Unidos	Norteamérica	8.316	387	10.285	657
Resto de geografías	-	1.975	-	3.142	-
TOTAL		**33.188**	**30.258**	**34.654**	**32.241**

Recuperación de pérdidas y créditos fiscales

El Grupo lleva a cabo, al menos a final de cada ejercicio, la evaluación de la recuperación de los activos por impuesto diferido en base a las proyecciones incluidas en su presupuesto (Nota 8) y una estimación de ajustes a la base imponible para cada ejercicio, basada en la normativa fiscal aplicable de cada jurisdicción vigente al final del ejercicio de evaluación. En el contexto de esta evaluación, los activos por impuesto diferido evolucionan en base a los resultados y estimaciones proyectados por cada planta, unido al conocimiento existente sobre el comportamiento del mercado en el que operan y las casuísticas fiscales propias de cada jurisdicción.

Los activos por impuesto diferido son reconocidos cuando existe evidencia suficiente de la recuperación de los mismos en un horizonte temporal razonable y que el Grupo define, con carácter general, en un periodo máximo de 10 años. A 31 de diciembre de 2025 y 2024, el Grupo tiene reconocidos créditos y pérdidas fiscales recuperables dentro del periodo anteriormente mencionado, salvo en situaciones muy concretas donde existan otros factores cualitativos que puedan poner en cuestionamiento su recuperabilidad.

A 31 de diciembre de 2025 y 2024, el Grupo no había reconocido pérdidas fiscales por 160 millones de euros y 175 millones de euros (en base), respectivamente, en diferentes jurisdicciones ya que no se cumplían las condiciones necesarias para su reconocimiento. Estas pérdidas fiscales se corresponden, principalmente, con bases negativas en el territorio común por 78 millones de euros (87 millones de euros a 31 de diciembre de 2024), 27 millones de euros en Brasil (40 millones de euros a 31 de diciembre de 2024), 30 millones en Alemania (30 millones de euros a 31 de diciembre de 2024), y 15 millones en el País Vasco (10 millones de euros a 31 de diciembre de 2024).

De la misma manera, el Grupo no ha reconocido créditos fiscales (en cuota) por 84 millones de euros (84 millones de euros a 31 de diciembre de 2024), los cuales corresponden principalmente a 82 millones de euros en el País Vasco (80 millones de euros a 31 de diciembre de 2024) y 2 millones de euros en Estados Unidos de América (2 millones de euros a 31 de diciembre de 2024), que no han sido reconocidos dado que su recuperación no se estima razonable en el periodo temporal establecido.

18. Provisiones

El detalle de las provisiones a 31 de diciembre de 2025 y 2024 es como sigue:

Miles de euros	**31.12.2025**	**31.12.2024**
Provisiones por obligaciones con el personal	38.079	43.212
Otras provisiones	225.651	216.278
TOTAL	**263.730**	**259.490**

18.1 Provisiones por Obligaciones con el personal

El desglose de las provisiones por prestaciones al personal, clasificadas por país es el siguiente:

Miles de euros	31.12.2025	31.12.2024
Alemania	29.849	33.095
India	6.288	7.448
Italia	1.743	2.412
México	199	257
TOTAL PENSIONES	**38.079**	**43.212**

Los principales compromisos de planes post-empleo y otras prestaciones a largo plazo al personal que varias sociedades del Grupo garantizan a determinados colectivos son, por país, los siguientes:

1) Alemania: Planes de prestaciones post-empleo y otras prestaciones a largo plazo al personal en Alemania, íntegramente en fondo interno como premios de antigüedad y complementos derivados de acuerdos de jubilación parcial.

2) India: Planes de prestaciones post-empleo en India en su mayoría en fondo interno: pensiones de jubilación vitalicias, premios de jubilación financiados externamente a través de contratos de seguros y premios de jubilación en caso de rescisión de contrato laboral.

3) Italia: Planes de prestaciones post-empleo en Italia. Actualmente el modelo de pensiones es TFR. Se trataba de un plan de prestación definida que fue transformado a un plan de aportación definida por la reforma de las pensiones que tuvo lugar en diciembre de 2005.

El Grupo estima anualmente mediante estudios actuariales realizados por expertos independientes el importe de la obligación y de los pagos por pensiones y prestaciones similares a los que deberá hacer frente en el siguiente ejercicio, que son registrados como pasivos corrientes en el balance consolidado.

El movimiento de la obligación por prestación definida y las prestaciones a largo plazo al personal durante los ejercicios 2025 y 2024 ha sido el siguiente:

	31 de diciembre de 2025							
				CÁLCULO DE VALORACIONES				
Miles de euros	01.01.2025	COSTE DE SERVICIOS CORRIENTES	GASTOS/ (INGRESO) POR INTERESES	(GANANCIAS)/ PÉRDIDAS POR CAMBIOS EN HIPÓTESIS FINANCIERAS	(GANANCIAS)/ PÉRDIDAS POR EXPERIENCIA	PAGOS DE PRESTACIONES	DIFERENCIAS DE CONVERSIÓN	31.12.2025
Prestaciones post-empleo (*)	42.955	2.399	1.371	(3.290)	(539)	(2.534)	(2.482)	37.880
Prestaciones a largo plazo con el personal	257	85	-	65	-	(179)	(29)	199
TOTAL PENSIONES	**43.212**	**2.484**	**1.371**	**(3.225)**	**(539)**	**(2.713)**	**(2.511)**	**38.079**

	31 de diciembre de 2024							
				CÁLCULO DE VALORACIONES				
Miles de euros	01.01.2024	COSTE DE SERVICIOS CORRIENTES	GASTOS/ (INGRESO) POR INTERESES	(GANANCIAS)/ PÉRDIDAS POR CAMBIOS EN HIPÓTESIS FINANCIERAS	(GANANCIAS)/ PÉRDIDAS POR EXPERIENCIA	PAGOS DE PRESTACIONES	DIFERENCIAS DE CONVERSIÓN	31.12.2024
Prestaciones post-empleo (*)	43.721	1.042	1.363	(1.205)	(39)	(2.165)	238	42.955
Prestaciones a largo plazo con el personal	238	31	-	54	-	(80)	14	257
TOTAL PENSIONES	**43.959**	**1.073**	**1.363**	**(1.151)**	**(39)**	**(2.245)**	**252**	**43.212**

(*) Se corresponde con pensiones de jubilación vitalicias en Alemania e India, así como premios de jubilación en India y planes de prestaciones post-empleo en Italia y México.

Las hipótesis financiero-actuariales consideradas en las valoraciones actuariales son las siguientes:

	2025			
	Alemania	**India**	**Italia**	**México**
Tipo de interés	4,17%	6,20% - 7,00%	3,00% - 3,37%	8,66% - 10,00%
Rendimiento esperado activos plan	N/A	6,20% - 7,15%	N/A	N/A
Crecimientos a futuro en salarios	3,00%	6,00%-15,00%	0,00% - 0,50%	5,04% - 7,00%
Crecimientos a futuro en pensiones	2,00%	6,00%-15,00%	3,00%	6,00% - 7,00%
Tabla de mortalidad	Dr. K. Heubeck	IALM 2012 y 2012-2014	RG48	EMSSAH 2009
Edad de jubilación	65 años	58 años para trabajadores, 60 años para el resto	65 años	65 años
Método de valoración	PUC	PUC	PUC	PUC

	2024			
	Alemania	**India**	**Italia**	**México**
Tipo de interés	3,44%	6,90% - 7,15%	3,00% - 3,31%	9,99%
Rendimiento esperado activos plan	N/A	6,90% - 7,50%	N/A	N/A
Crecimientos a futuro en salarios	3,00%	7,00%-15,00%	0,00% - 0,50%	5,04%
Crecimientos a futuro en pensiones	2,00%	7,00%-15,00%	3,00%	6,00%
Tabla de mortalidad	Dr. K. Heubeck	IALM 2012 y 2012-2014	RG48	EMSSAH 2009
Edad de jubilación	65 años	58 años para trabajadores, 60 años para el resto	61 años - 65 años	65 años
Método de valoración	PUC	PUC	PUC	PUC

Las aportaciones a estos planes en el próximo ejercicio 2026 ascenderán aproximadamente a 2,6 millones de euros en relación con los pasivos de las actividades continuadas.

18.2 Otras provisiones corrientes y no corrientes

El desglose de los movimientos de las provisiones del Grupo en los ejercicios 2025 y 2024 es el siguiente:

Miles de euros	**31.12.2025**	**31.12.2024**
Saldo inicial	**259.490**	**261.551**
Combinación de negocios (Nota 2)	18.866	2.467
Dotaciones/(Reversiones)	17.706	21.340
Por resultados	*21.470*	*22.530*
Por patrimonio	*(3.764)*	*(1.190)*
Aplicaciones	(24.903)	(16.917)
Traspasos y otros movimientos (*)	(7.429)	(8.951)
Saldo final	**263.730**	**259.490**
PROVISIONES NO CORRIENTES	**144.713**	**140.760**
PROVISIONES CORRIENTES	**119.017**	**118.730**

(*) Corresponde, principalmente, al efecto del tipo de cambio de las filiales extranjeras.

Las provisiones no corrientes al 31 de diciembre de 2025 incluyen, principalmente, lo siguiente:

- Provisión de 35,7 millones de euros (31 de diciembre de 2024: 42,3 millones de euros) correspondiente a la cobertura de riesgos operativos del negocio considerados exigibles en el largo plazo, correspondientes en una parte significativa a pasivos asociados a la cobertura de garantías negociadas con clientes relativas a la fabricación de techos solares por valor de 8,9 millones de euros (31 de diciembre de 2024: 11,6 millones de euros).
- Provisión de 62,1 millones de euros (31 de diciembre de 2024: 47,2 millones de euros) correspondientes en una parte significativa con contingencias tributarias en Brasil, relacionadas principalmente con impuestos y cargos fiscales diferentes al impuesto de sociedades, de los cuales 1,1 millones de euros se encuentran depositados judicialmente, en espera de la resolución de los litigios a 31 de diciembre de 2025 (1,1 millones a 31 de diciembre de 2024).

Las provisiones corrientes al 31 de diciembre de 2025 tienen como finalidad principal la cobertura de los riesgos operativos del negocio en diversas sociedades del Grupo que se estiman exigibles en el corto plazo (2025: 107,9 millones de euros; 2024: 105,1 millones de euros). Una parte significativa de estas provisiones corresponde tanto a la cobertura de garantías negociadas con clientes relacionadas con la fabricación de techos solares por importe de 64,6 millones de euros (31 de diciembre de 2024: 65,2 millones de euros), como a la cobertura de reclamaciones de clientes, registradas a su valor razonable y que la Dirección del Grupo estima será resuelta en el corto plazo.

Adicionalmente, en el epígrafe de otras provisiones, tanto corrientes como no corrientes, se incluyen las provisiones constituidas para hacer frente a obligaciones derivadas principalmente de reclamaciones fiscales, litigios, arbitrajes, indemnizaciones y otras responsabilidades, así como a la cobertura de riesgos derivados del desarrollo del negocio. Estas provisiones han evolucionado a lo largo de cada ejercicio conforme a las circunstancias específicas de cada caso, sin que representen importes individualmente significativos.

19. Ingresos de explotación

Los ingresos de explotación de la cuenta de resultados consolidada de los ejercicios 2025 y 2024 se desglosan como sigue:

Miles de euros	Nota	2025	2024
Importe neto de la cifra de negocios			
- Venta de productos		3.958.253	3.960.555
Variación de existencias de Producto Terminado y en curso	11	(1.921)	3.338
Otros ingresos de explotación		111.149	125.332
TOTAL		**4.067.481**	**4.089.225**

El epígrafe de "otros ingresos de explotación" incluye ventas de chatarra por 70,6 millones de euros (86,4 millones de euros en el ejercicio 2024), así como prestaciones de servicios, subvenciones de explotación, el traspaso a resultados de las subvenciones de capital, la ganancia neta por la venta de inmovilizado y demás ingresos de explotación.

Del importe neto de la cifra de negocios, se detallan a continuación los importes facturados en monedas distintas al euro:

Miles de euros	2025	2024
Dólares americanos	1.076.266	1.138.751
Yuanes chinos	238.062	250.413
Reales brasileños	433.217	401.365
Rupias indias	610.174	600.983
Otros	193.507	160.120
TOTAL	**2.551.226**	**2.551.632**

20. Otros gastos de explotación

La composición de este epígrafe por naturaleza en los ejercicios 2025 y 2024 es como sigue:

Miles de euros	Nota	2025	2024
Suministros		153.130	150.980
Transportes		59.450	59.490
Reparaciones		53.948	53.060
Dotación o provisión por deterioro de cuentas a cobrar	10	2.636	2.634
Dotación o provisión de obsolescencia	11	9.774	9.867
Servicios profesionales independientes		22.958	20.451
Gastos de viajes y representación		8.132	8.070
Gastos de medio ambiente		6.849	6.000
Seguros y tributos		32.702	32.666
Otros servicios externalizados		51.597	56.415
Resto de gastos de explotación (*)		11.568	29.146
TOTAL		**412.744**	**428.779**

(*) Incluye, entre otros, dotaciones de provisiones de garantías y otras contingencias operativas.

21. Gastos por prestaciones a los empleados

La composición de este epígrafe en los ejercicios 2025 y 2024 es como sigue:

Miles de euros	2025	2024
Sueldos y salarios	486.699	495.669
Gasto de seguridad social	95.909	92.960
Otros gastos sociales	62.856	63.805
Indemnizaciones por cese y costes de restructuración	22.581	6.943
TOTAL	**668.045**	**659.377**

El número promedio de empleados del Grupo por categoría es el siguiente:

Categoría	2025	2024
Directivos	1.080	1.036
Titulados técnicos y administrativos	7.308	7.130
Oficiales	17.028	16.626
TOTAL	**25.416**	**24.792**

Asimismo, el número medio de personas empleadas durante el ejercicio 2025 con una discapacidad funcional mayor o igual al 33% es de 308 personas (2024: 257 personas).

La distribución del personal y miembros del Consejo de Administración al 31 de diciembre de 2025 y 2024 entre mujeres y hombres es la siguiente:

	2025			2024		
Categoría	**Mujeres**	**Hombres**	**Total (*)**	**Mujeres**	**Hombres**	**Total (*)**
Miembros del Consejo de Administración (*)	5	7	12	5	8	13
Directivos	128	974	1.102	130	890	1.020
Titulados, técnicos y administrativos	1.326	5.972	7.298	1.285	5.800	7.085
Oficiales	4.002	13.488	17.490	3.877	12.347	16.224
TOTAL	**5.461**	**20.441**	**25.902**	**5.297**	**19.045**	**24.342**

(*) A 31 de diciembre de 2025 y 2024 dos de los miembros del Consejo de Administración son, a su vez, ejecutivos del Grupo.

Incentivo a largo plazo

El Consejo de Administración de CIE Automotive S.A. acordó en 2018 implementar un plan para permitir la participación de ciertos empleados del Grupo en el capital social de la empresa, concediendo a dichos empleados un préstamo exigible a su vencimiento con fecha 31 de diciembre de 2022 con tipo de interés cero. En diciembre de 2022, se aprobó la extensión del vencimiento de estos préstamos a directivos por un periodo de 5 años, además de la adhesión de nuevas personas a este incentivo a largo plazo. Durante el ejercicio 2023, se ampliaron los nominales de determinados préstamos, manteniéndose el resto de las condiciones del plan inalterables. El objetivo del plan es doble: (i) motivar, promover la lealtad y alentar a los miembros más importantes de la gerencia del Grupo a lograr los objetivos estratégicos y (ii) como resultado del compromiso con el Grupo, permitir que los empleados antes mencionados se beneficien de cualquier incremento en el precio de cotización de las acciones de CIE Automotive S.A. desde el 1 de enero de 2018 hasta el 31 de diciembre de 2027. Estos préstamos, que reúnen las condiciones para ser considerados "full recourse", están registrados a valor razonable, se encuentran clasificados en el epígrafe "Activos financieros no corrientes" del balance consolidado y su importe pendiente de cobro a 31 de diciembre de 2025 es de 10 millones de euros (31 de diciembre de 2024: 13 millones de euros) (Nota 9).

22. Ingresos y gastos financieros

El detalle de los ingresos y gastos financieros es el siguiente:

Miles de euros	2025	2024
Gastos financieros:		
- Intereses por préstamos con entidades de crédito y otras instituciones	(105.689)	(121.199)
- Gasto financiero por actualización de pasivos por alquileres (Nota 7)	(3.487)	(3.414)
- Gasto financiero por actualización de provisiones de pensiones (Nota 18)	(1.371)	(1.363)
Ingresos por intereses:		
- Otros intereses e ingresos financieros	44.309	41.733
Ganancias/(pérdidas) netas por transacciones en moneda extranjera	(1.178)	(1.774)
Ganancias/(pérdidas) en el valor razonable de instrumentos financieros (Nota 9)	9.363	1.347
TOTAL	**(58.053)**	**(84.670)**

23. Impuesto sobre las ganancias

El desglose del gasto por impuesto sobre las ganancias del Grupo es como sigue:

Miles de euros	2025	2024
Gasto por impuesto corriente	105.200	106.902
Gasto/(Ingreso) por impuestos diferidos (Nota 17)	16.421	(6.195)
Gasto por impuesto sobre las ganancias	**121.621**	**100.707**

A continuación, se presenta la conciliación entre el Impuesto sobre las ganancias que resultaría de aplicar el tipo impositivo general vigente en normativa foral de Bizkaia al Resultado antes de impuestos y el gasto registrado por el citado impuesto que figura en la cuenta de resultados consolidada correspondiente a los ejercicios 2025 y 2024:

Miles de euros	Nota	2025	2024
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS DE LAS ACTIVIDADES CONTINUADAS E INTERRUMPIDAS		**491.196**	**463.886**
Tasa impositiva nominal de la Sociedad dominante		*24%*	*24%*
Gasto teórico resultante de aplicar el tipo nominal de la Sociedad dominante	-	117.887	111.333
Ajuste por tipos impositivos	-	11.005	10.180
Impacto fiscal de diferencias contables entre NIIF y contabilidad local	-	(3.908)	3.564
Resto de diferencias permanentes	-	(11.687)	(11.896)
Uso de deducciones en cuota	-	(2.930)	(3.794)
Resto de movimiento de pérdidas y créditos fiscales	17	(4.428)	(12.702)
Reconocimiento de impuestos anticipados	17	5.315	4.854
Movimiento de provisiones fiscales	17	1.713	(4.647)
Gasto por retenciones y otros impuestos	-	7.499	5.747
Otros impactos	-	1.243	(1.860)
Gasto por impuesto a la tributación mínima NFIS 05/2026	-	5	150
Impuesto de las actividades interrumpidas	-	(93)	(222)
Gasto por impuesto de sobre las ganancias		**121.621**	**100.707**

El ingreso relacionado con el "resto de diferencias permanentes" tanto en 2025 como 2024 se corresponde con la aplicación de incentivos fiscales en base imponible en diferentes jurisdicciones, principalmente en Brasil y China.

En el epígrafe "Resto de movimiento de pérdidas y créditos fiscales" se incluyen, activaciones de créditos fiscales que se estiman usar en la liquidación definitiva del impuesto del ejercicio 2025.

La Sociedad dominante, CIE Automotive, S.A., tributa en régimen de declaración consolidada en el Territorio Foral de Bizkaia junto con las sociedades dependientes que se desglosan en la Nota 3.3.17.

El resto de las sociedades dependientes del Grupo tributan de forma consistente con lo indicado en la Nota 3.3.17, existiendo un grupo fiscal en el Territorio de Régimen Común español y otro en los Estados Unidos de América.

En términos generales, se encuentran abiertos a inspección los ejercicios no prescritos de acuerdo con las diversas legislaciones fiscales aplicables en cada una de las sociedades del Grupo y cuyo período está fijado de 4 a 6 años a contar desde que la obligación es exigible y vence el plazo para la presentación de impuestos.

La legislación aplicable para la liquidación del Impuesto sobre Sociedades de los ejercicios 2025 y 2024 de la Sociedad dominante del Grupo es la correspondiente a la Norma Foral 11/2013, de 5 de diciembre, del Territorio Foral de Bizkaia, modificada por la Norma Foral 2/2018, del 12 de marzo.

Para la formulación de las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo, en lo referido a la estimación del impuesto sobre las ganancias, los Administradores de la Sociedad dominante toman en consideración la normativa fiscal de las diferentes jurisdicciones/grupos fiscales en las que opera el Grupo. Asimismo, en dicho análisis se incluyen los posibles riesgos asociados a la divergencia entre la interpretación de determinada normativa fiscal por las autoridades fiscales y el Grupo; así como, en su caso, las resoluciones de inspecciones finalizadas y las comunicaciones con las autoridades en las inspecciones que pudieran encontrarse en curso en los diferentes países. A 31 de diciembre de 2025 y 2024, no se espera ningún registro significativo adicional relativo a los ejercicios abiertos a inspección distinto de los ya provisionados.

Tributación mínima – Pillar 2

En diciembre de 2021, la OCDE publicó las Model Rules PILLAR 2 con el objetivo de fijar una tributación mínima en cada una de las jurisdicciones donde operan las grandes corporaciones multinacionales, fijando un umbral de facturación superior a 750 millones para su aplicación. En consecuencia, en diciembre de 2022, la Unión Europea publicó la Directiva (UE) 2022/2523 relativa a la garantía de un nivel mínimo global de imposición para los grupos de empresas multinacionales y los grupos de gran magnitud en la Unión. Esta directiva fue inicialmente traspuesta en Bizkaia con fecha 27 de diciembre de 2024 – Norma Foral 4/2024, y definitivamente aprobada con fecha 12 de diciembre de 2025 – Norma Foral 6/2025; y tiene como objeto que los resultados de cada entidad constituyente (sociedades legales) agregados por país estén sujetos a una tributación mínima del 15%.

En los ejercicios 2025 y 2024 el grupo ha registrado un gasto derivado de la implantación de la Directiva (UE) 2022/2523 en Bizkaia, por importe de 5 miles de euros y 150 miles de euros respectivamente, cuyo pago se estima que se realizará en el ejercicio 2026.

24. Transacciones con partes vinculadas

Se consideran partes vinculadas los accionistas directos del Grupo (incluyendo minoritarios), los administradores y las sociedades sobre las que los anteriores tienen influencia significativa o control, el personal directivo clave y familiares cercanos a ellos, así como aquellas sociedades participadas consolidadas por el método de la participación.

Las transacciones que se detallan a continuación se realizaron con partes vinculadas:

a) Retribuciones y préstamos al personal de Alta Dirección

A 31 de diciembre de 2025 y 2024, la Alta Dirección del Grupo se componía de 4 mujeres y 5 hombres. La remuneración total devengada en el ejercicio 2025 por el personal de Alta Dirección asciende a un importe de 7.144 miles de euros (2024: 7.222 miles de euros). Estos importes excluyen los importes devengados por los miembros que conforman el Consejo de Administración, y cuyo detalle se incluye en la Nota 24 b).

Tal y como se explica en la Nota 21, el Consejo de Administración de CIE Automotive aprobó en 2018 implementar un plan para permitir la participación de ciertos empleados del Grupo en el capital social de la sociedad dominante. El importe nominal total de los préstamos a miembros de la Alta de Dirección, pendientes de cobro a 31 de diciembre de 2025 es de 4.270 miles de euros (31 de diciembre de 2024: 5.716 miles de euros). Asimismo, el personal de Alta Dirección no dispone de seguros de vida o responsabilidad civil a cargo del Grupo.

El Grupo no tiene contraídas obligaciones relativas a pensiones u otro tipo de retribuciones complementarias a la jubilación con el personal de Alta Dirección.

b) Retribución de los administradores de la Sociedad dominante

La retribución total devengada durante el ejercicio 2025 por los miembros del Consejo de Administración ha ascendido a 10.216 miles de euros (2024: 7.881 miles de euros). Los miembros del Consejo de Administración no han percibido remuneración alguna en concepto de dietas, primas o participación en beneficios. Tampoco han recibido acciones, ni han vendido ni ejercido, opciones sobre acciones, ni otros derechos relacionados con planes de pensiones o pólizas de seguro a su favor.

El Grupo no tiene contraídas obligaciones relativas a pensiones u otro tipo de retribuciones complementarias a la jubilación con los administradores de la Sociedad dominante.

c) Saldos y Transacciones derivados de otras operaciones con partes vinculadas

	31.12.2025		
Saldos en miles de euros	**Accionistas**	**Consejeros/ Directivos**	**Otras partes vinculadas**
Cuentas a cobrar de partes vinculadas: Clientes	6.362	-	3.446
Cuentas a cobrar de partes vinculadas: Préstamos	-	10.101	-
Cuentas a pagar a partes vinculadas: Proveedores	(9.226)	-	(1.723)
Cuentas a pagar a partes vinculadas: Préstamos	-	-	(34.467)
Saldos a cobrar de entidades de influencia significativa	-	-	7.800
Dividendo pendiente de pago	-	-	(55.750)
Anticipos a partes vinculadas	-	2.600	-
Transacciones en miles de euros	**Accionistas**	**Consejeros/ Directivos**	**Otras partes vinculadas**
Ventas de producto (*) y ventas de chatarra (**)	277.272	-	39.411
Compras (*)	40.428	-	-
Servicios prestados	589	-	2.189
Servicios recibidos	1.930	-	10.684
Gastos financieros	244	-	1.192
Ingresos financieros	-	-	59

(*) Tanto las ventas de producto como las compras corresponden, principalmente, a operaciones comerciales de compraventa de piezas con el grupo Mahindra & Mahindra por un importe de 259 millones de euros y 21 millones de euros a 31 de diciembre de 2025, respectivamente.

(**) Las ventas de chatarra se corresponden, principalmente, con ventas a sociedades controladas por el grupo Gescrap (y sociedades asociadas de CIE con Gescrap (Nota 9)) por importe de 54 millones de euros a 31 de diciembre de 2025, y que se registran en el epígrafe "Otros ingresos de explotación" de la cuenta de resultados consolidada.

	31.12.2024		
Saldos en miles de euros	**Accionistas**	**Consejeros/ Directivos**	**Otras partes vinculadas**
Cuentas a cobrar de partes vinculadas: Clientes	10.345	-	5.329
Cuentas a cobrar de partes vinculadas: Préstamos	-	12.845	5.483
Cuentas a pagar a partes vinculadas: Proveedores	(13.281)	-	(1.244)
Cuentas a pagar a partes vinculadas: Préstamos	-	-	(34.370)
Saldos a cobrar de entidades de influencia significativa	-	-	16.800
Dividendo pendiente de pago	-	-	(55.082)
Anticipos a partes vinculadas	-	3.900	-
Transacciones en miles de euros	**Accionistas**	**Consejeros/ Directivos**	**Otras partes vinculadas**
Ventas de producto (*) y ventas de chatarra (**)	265.450	-	48.933
Compras (*)	45.946	-	-
Servicios prestados	600	-	4.902
Servicios recibidos	2.803	-	9.584
Gastos financieros	264	-	1.712
Ingresos financieros	-	-	55

(*) Tanto las ventas de producto como las compras correspondían, principalmente, a operaciones comerciales de compraventa de piezas con el grupo Mahindra & Mahindra por un importe de 243 millones de euros y 21 millones de euros a 31 de diciembre de 2024, respectivamente.

(**) Las ventas de chatarra se correspondían, principalmente, con ventas a sociedades controladas por el grupo Gescrap (y sociedades asociadas de CIE con Gescrap (Nota 9)) por importe de 64 millones de euros a 31 de diciembre de 2024, y que se registraron en el epígrafe "Otros ingresos de explotación" de la cuenta de resultados consolidada.

Los saldos y las transacciones a 31 de diciembre de 2025 y 2024 se han desglosado de acuerdo con la definición de entidades vinculadas aplicable a sociedades cotizadas recogida en la Ley 5/2021, cuya entrada en vigor tuvo lugar el 4 de julio 2021.

- Artículo 228, del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital

En el deber de evitar situaciones de conflicto de interés en la Sociedad dominante, durante el ejercicio 2025 los administradores que han ocupado cargos en el Consejo de Administración han cumplido con las obligaciones previstas en el artículo 228 del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital. Asimismo, tanto los consejeros como las personas a ellos vinculadas se han abstenido de incurrir en los supuestos de conflicto de interés previstos en el artículo 229 de dicha norma, no habiéndose producido durante el ejercicio comunicaciones de eventual conflicto de interés, directo o indirecto, para su toma en consideración por parte del Consejo de Administración de la Sociedad dominante.

- Remuneración con base en el precio de la acción

En la Junta General de Accionistas celebrada el día 8 de mayo de 2024, se aprobó la modificación de determinados términos del incentivo a largo plazo basado en el incremento de valor de las acciones de CIE Automotive, S.A. a favor del consejero delegado aprobado por parte de la Junta General de Accionistas de 24 de abril de 2018 y modificado por la Junta General de Accionistas de 5 de mayo de 2021 y del 4 de mayo de 2023. En la medida en que el consejero delegado percibió en 2023 una remuneración extraordinaria que traía causa de circunstancias excepcionales, y que en la Junta General de Accionistas de 8 de mayo de 2024 también se aprobó la Política de Remuneraciones de los Consejeros 2025-2027 en la cual se proponía una nueva remuneración fija a favor del consejero delegado, se consideró asimismo conveniente ajustar el nivel de ejercicio del incentivo a largo plazo. Así, el valor de cotización base se fijó en 45,00 euros por acción, finalizando el último periodo de referencia para el ejercicio parcial del incentivo el 31 de diciembre de 2027.

25. Honorarios de auditores de cuentas y sociedades de su grupo o vinculadas

Los honorarios por servicios de auditoría y otros servicios distintos prestados en el ejercicio a las sociedades del Grupo CIE Automotive por KPMG Auditores, S.L y las sociedades de su red (KPMG), así como aquellos prestados por otras firmas auditoras, se presentan a continuación:

Miles de euros	2025	2024
Servicios de auditoría - Auditor principal	**1.454**	**1.416**
España	680	674
Resto de países	774	742
Otros servicios distintos	**368**	**356**
KPMG Auditores, S.L.	225	216
Otras sociedades de la red KPMG	143	140
Total KPMG	**1.822**	**1.772**

Miles de euros	2025	2024
Servicios de auditoría – Otras firmas	834	827
Total	**834**	**827**

El epígrafe "Servicios de auditoría – Auditor principal" incluye los honorarios correspondientes a servicios de auditoría de las cuentas anuales individuales y consolidadas de CIE Automotive y de las sociedades que forman parte de su Grupo.

El epígrafe "Otros servicios distintos" prestados por KPMG Auditores, S.L. y otras firmas asociadas a la marca KPMG han ascendido a 368 miles de euros (2024: 356 miles de euros). De estos otros servicios, durante el ejercicio 2025 los servicios prestados al Grupo por KPMG Auditores, S.L., distintos de la auditoría de cuentas, han ascendido a un importe de 225 miles de euros (2024: 216 miles de euros) y se corresponden principalmente a servicios de informes sobre procedimientos acordados sobre ratios ligados a contratos de financiación y sobre revisiones limitadas de estados financieros intermedios, revisión de la información relativa al Sistema de Control Interno sobre la Información Financiera (SCIIF), así como verificación de indicadores no financieros y de sostenibilidad. Asimismo, los honorarios con otras sociedades de la red KPMG corresponden íntegramente a otros servicios de verificación prestados por el auditor al Grupo por importe de 143 miles de euros (2024: 140 miles de euros).

26. Cuestiones medioambientales

La Sociedad dominante y las sociedades dependientes han adecuado sus instalaciones productivas a las condiciones exigidas por la legislación medioambiental de los países donde se encuentran ubicadas.

El Grupo tiene un Modelo de Gestión único y desplegado en todas las ubicaciones productivas que garantiza el cumplimiento de los requisitos tanto internos como externos en lo relativo al Medioambiente. En línea con ello, uno de los pilares del Modelo de Gestión Medioambiental es el enfoque basado en el ciclo *PHVA*, que asegura la mejora continua en materia medioambiental:

- Planificar: Identificar aspectos ambientales, requisitos legales y riesgos/oportunidades; definir objetivos y metas ambientales; y establecer planes de acción.
- Hacer: Implementar los planes y procedimientos diseñados.
- Verificar: Supervisar, medir, analizar y evaluar el desempeño ambiental, comparándolo con los objetivos establecidos.
- Actuar: Corregir y ajustar el sistema según sea necesario para mejorar su eficacia.

Asimismo, existen otras dos claves en el Modelo de Gestión:

- Monitoreo, medición y evaluación del desempeño: el Grupo realiza un seguimiento continuo del desempeño ambiental, evaluando si los requisitos, tanto internos como externos y de legislación, objetivos y metas se están cumpliendo.
- Mejora continua: el Grupo revisa periódicamente el sistema, la identificación de no conformidades y la implementación de acciones correctivas y preventivas. Esto permite que el sistema evolucione constantemente y sea más eficaz en el logro de sus metas.

El inmovilizado material incorpora las inversiones realizadas en activos destinados a la minimización del impacto medioambiental, protección y mejora del medio ambiente.

Los gastos derivados de actuaciones medioambientales incurridos en el ejercicio corresponden básicamente a los gastos originados por la retirada de residuos.

El Grupo cuenta en su inmovilizado material, con instalaciones destinadas a los trabajos de protección y mejora del medio ambiente, realizando asimismo trabajos con personal propio y con apoyo de empresas externas especializadas, enmarcado todo ello dentro del plan estratégico medioambiental en el que se encuentra inmerso para minimizar los riesgos medioambientales asociados a su actividad, así como para mejorar su gestión medioambiental. Los importes, tanto de las inversiones realizadas, como de los gastos devengados durante el ejercicio 2025 para la protección y mejora del medio ambiente han ascendido a 9,9 millones de euros (2024: 10,5 millones de euros, no habiendo gasto por actividades discontinuadas), y se encuentran registrados en los epígrafes correspondientes del "Inmovilizado material" del activo del balance adjunto y en "Otros gastos de explotación" de la cuenta de resultados consolidada adjunta.

27. Hechos posteriores al cierre

A la fecha de formulación de estas Cuentas Anuales Consolidadas, no se han producido hechos significativos posteriores al cierre del ejercicio 2025 que puedan tener impactos significativos en los estados financieros del periodo finalizado el 31 de diciembre de 2025.

ANEXO I: RELACIÓN DE SOCIEDADES DEPENDIENTES, NEGOCIOS CONJUNTOS Y ASOCIADAS

Sociedad	Sociedad Matriz	Actividad	Domicilio	% Participación Efectivo en CIE Automotive Directo	% Participación Efectivo en CIE Automotive Indirecto
CIE Berriz, S.L. (*)	CIE Automotive, S.A.	Sociedad de cartera	Bizkaia	100,00%	-
CIE Udalbide, S.A.U.	CIE Berriz, S.L.	Fabricación componentes automoción	Bizkaia	-	100,00%
CIE Mecauto, S.A.U. (3)	CIE Berriz, S.L.	Fabricación componentes automoción	Araba/Álava	-	100,00%
Gameko Fabricación de Componentes, S.A.	CIE Berriz, S.L.	Fabricación componentes automoción	Araba/Álava	-	100,00%
Grupo Componentes Vilanova, S.L.	CIE Berriz, S.L.	Fabricación componentes automoción	Barcelona	-	100,00%
Componentes de Automoción Recytec, S.L.U.	CIE Berriz, S.L.	Fabricación componentes automoción	Araba/Álava	-	100,00%
Componentes de Dirección Recylan, S.L.U.	CIE Berriz, S.L.	Fabricación componentes automoción	Navarra	-	100,00%
Nova Recyd, S.A.U.	CIE Berriz, S.L.	Fabricación componentes automoción	Araba/Álava	-	100,00%
Recyde, S.A.U.	CIE Berriz, S.L.	Fabricación componentes automoción	Gipuzkoa	-	100,00%
Recyde CZ, s.r.o.	CIE Berriz, S.L.	Fabricación componentes automoción	Chequia	-	100,00%
CIE Zdánice, s.r.o.	CIE Berriz, S.L.	Fabricación componentes automoción	Chequia	-	100,00%
Alcasting Legutiano, S.L.U.	CIE Berriz, S.L.	Fabricación componentes automoción	Araba/Álava	-	100,00%
Egaña 2, S.L.	CIE Berriz, S.L.	Fabricación componentes automoción	Bizkaia	-	100,00%
Inyectametal, S.A.	CIE Berriz, S.L.	Fabricación componentes automoción	Bizkaia	-	100,00%
Orbelan Plásticos, S.A.U.	CIE Berriz, S.L.	Fabricación componentes automoción	Gipuzkoa	-	100,00%
Transformaciones Metalúrgicas Norma, S.A.	CIE Berriz, S.L.	Fabricación componentes automoción	Gipuzkoa	-	100,00%
Plasfil Plásticos da Figueira, S.A. (*)	CIE Berriz, S.L.	Fabricación componentes automoción	Portugal	-	100,00%
CIE Stratis-Tratamentos, Ltda.	Plasfil Plásticos da Figueira, S.A.	Fabricación componentes automoción	Portugal	-	100,00%
CIE Metal CZ, s.r.o.	CIE Berriz, S.L.	Fabricación componentes automoción	Chequia	-	100,00%
CIE Plasty CZ, s.r.o.	CIE Berriz, S.L.	Fabricación componentes automoción	Chequia	-	100,00%
CIE Unitools Press, a.s.	CIE Berriz, S.L.	Fabricación componentes automoción	Chequia	-	100,00%
CIE Automotive Maroc, s.a.r.l. d'au	CIE Berriz, S.L.	Fabricación componentes automoción	Marruecos	-	100,00%
CIE Praga Louny, a.s.	CIE Berriz, S.L.	Fabricación componentes automoción	Chequia	-	100,00%
CIE Deutschland, GmbH	CIE Berriz, S.L.	Servicios e instalaciones	Alemania	-	100,00%
Leaz Valorización, S.L.U. (sin actividad)	CIE Berriz, S.L.	Gestión y valorización de residuos	Bizkaia	-	100,00%
CIE Compiègne, S.A.S.	CIE Berriz, S.L.	Fabricación componentes automoción	Francia	-	100,00%
Biosur Transformación, S.L.U.	CIE Berriz, S.L.	Biocombustibles	Huelva	-	100,00%
Gestión de Aceites Vegetales, S.L. (*) (2)	CIE Berriz, S.L.	Biocombustibles	Madrid	-	88,73%
Reciclado de Residuos Grasos, S.L.U. (2)	Gestión de Aceites Vegetales, S.L.	Biocombustibles	Madrid	-	88,73%
Recogida de Aceites y Grasas Maresme, S.L.U. (2)	CIE Berriz, S.L.	Biocombustibles	Barcelona	-	100,00%
Denat 2007, S.L.U.	CIE Berriz, S.L.	Fabricación componentes automoción	Pontevedra	-	100,00%
Industrias Amaya Tellería, S.A.U.	CIE Berriz, S.L.	Fabricación componentes automoción	Bizkaia	-	100,00%
MAR SK, s.r.o.	CIE Berriz, S.L.	Fabricación componentes automoción	Eslovaquia	-	100,00%
Autocom Componentes Automotivos do Brasil Ltda.	CIE Berriz, S.L.	Fabricación componentes automoción	Brasil	-	100,00%
GAT México, S.A. de C.V.	CIE Berriz, S.L.	Fabricación componentes automoción	México	-	100,00%
SC CIE Matricon, S.A.	CIE Berriz, S.L.	Fabricación componentes automoción	Rumanía	-	100,00%
CIE Automotive Parts (Shanghai) Co., Ltd.	CIE Berriz, S.L.	Fabricación componentes automoción	República Popular de China	-	100,00%
CIE Automotive Rus, LLC	CIE Berriz, S.L.	Fabricación componentes automoción	Rusia	-	100,00%
CIE Automotive Goiain, S.L.U.	CIE Berriz, S.L.	Fabricación componentes automoción	Araba/Álava	-	100,00%
CIE Porriño, S.L.U.	CIE Berriz, S.L.	Fabricación componentes automoción	Pontevedra	-	100,00%
Basquevolt, S.A.	CIE Berriz, S.L.	Desarrollo de baterías sostenibles	Araba/Álava	-	9,74%
Somaschini, SPA (*) (4)	CIE Berriz, S.L.	Fabricación componentes automoción	Italia	-	100,00%
Somaschini International, Inc (*)	Somaschini Automotive, SRL	Sociedad de cartera	EE. UU.	-	100,00%
Somaschini North America, LLC	Somaschini International, Inc	Fabricación componentes automoción	EE. UU.	-	100,00%

ANEXO I: RELACIÓN DE SOCIEDADES DEPENDIENTES, NEGOCIOS CONJUNTOS Y ASOCIADAS

Sociedad	Sociedad Matriz	Actividad	Domicilio	% Participación Efectivo en CIE Automotive Directo	% Participación Efectivo en CIE Automotive Indirecto
Somaschini Realty, LLC	Somaschini International, Inc	Sociedad patrimonial	EE. UU.	-	100,00%
Autometal, Ltda. (*)	CIE Berriz, S.L.	Fabricación componentes automoción	Brasil	-	100,00%
Durametal, Ltda.	Autometal, Ltda.	Fabricación componentes automoción	Brasil	-	84,88%
Autometal SBC Injeção e Pintura de Plásticos Ltda.	Autometal, Ltda.	Fabricación componentes automoción	Brasil	-	100,00%
Autometal Investimentos e Imóveis, Ltda. (*)	Autometal, Ltda.	Servicios e instalaciones	Brasil	-	100,00%
Gescrap-Autometal Comércio de Sucatas Ltda.	Autometal Investimentos e Imóveis, Ltda.	Comercio de chatarras	Brasil	-	30,00%
Jardim Sistemas Automotivos e Industriais, Ltda.	Autometal, Ltda.	Fabricación componentes automoción	Brasil	-	100,00%
Metalúrgica Nakayone, Ltda.	Autometal, Ltda.	Fabricación componentes automoción	Brasil	-	100,00%
Autometal Minas Cromação, Pintura e Injeção de Plásticos Ltda.	Autometal, Ltda.	Fabricación componentes automoción	Brasil	-	100,00%
CIE Autometal Salto Indústria e Comércio, Ltda.	Autometal, Ltda.	Fabricación componentes automoción	Brasil	-	100,00%
CIE Engrecon, Ltda. (1)	Autometal, Ltda.	Fabricación componentes automoción	Brasil	-	100,00%
CIE Autometal Piracicaba, Ltda. (1)	Autometal, Ltda.	Fabricación componentes automoción	Brasil	-	100,00%
CIE Automotive de México, S.A.P.I. de C.V. (*)	CIE Berriz, S.L.	Sociedad de cartera	México	-	100,00%
Pintura y Ensambles de México, S.A. de C.V.	CIE Automotive de México, S.A.P.I. de C.V.	Fabricación componentes automoción	México	-	100,00%
CIE Celaya, S.A.P.I. de C.V.	CIE Automotive de México, S.A.P.I. de C.V.	Fabricación componentes automoción	México	-	100,00%
Gescrap Autometal México, S.A. de C.V. (*)	CIE Automotive de México, S.A.P.I. de C.V.	Comercio de chatarras	México	-	30,00%
Soluciones de Gestión de Residuos Mexicana, S.A. de C.V.	Gescrap Autometal México, S.A. de C.V.	Servicios e instalaciones	México	-	29,70%
Ges Trading Nar, S.A. de C.V.	CIE Automotive de México, S.A.P.I. de C.V.	Servicios e instalaciones	México	-	30,00%
Pintura, Estampado y Montaje, S.A.P.I. de C.V.	CIE Automotive de México, S.A.P.I. de C.V.	Fabricación componentes automoción	México	-	100,00%
Maquinados Automotrices y Talleres Industriales de Celaya, S.A. de C.V.	CIE Automotive de México, S.A.P.I. de C.V.	Fabricación componentes automoción	México	-	100,00%
CIE Berriz México Servicios Administrativos, S.A. de C.V.	CIE Automotive de México, S.A.P.I. de C.V.	Servicios e instalaciones	México	-	100,00%
Nugar, S.A. de C.V.	CIE Automotive de México, S.A.P.I. de C.V.	Fabricación componentes automoción	México	-	100,00%
Maquinados de Precisión de México S. de R.L. de C.V.	CIE Automotive de México, S.A.P.I. de C.V.	Fabricación componentes automoción	México	-	100,00%
CIE Plásticos México, S.A. de C.V.	CIE Automotive de México, S.A.P.I. de C.V.	Fabricación componentes automoción	México	-	100,00%
CIE Metal Norte, S.A.P.I. de C.V.	CIE Automotive de México, S.A.P.I. de C.V.	Fabricación componentes automoción	México	-	100,00%
CIE Automotive USA, Inc (*)	CIE Automotive de México, S.A.P.I. de C.V.	Servicios e instalaciones	EE. UU.	-	100,00%
CIE Investments USA, Inc	CIE Automotive USA, Inc	Sociedad de cartera	EE. UU.	-	100,00%
Century Plastics, LLC (*)	CIE Automotive USA, Inc	Fabricación componentes automoción	EE. UU.	-	100,00%
Century Plastics Real State Holdings, LLC	Century Plastics, LLC	Sociedad patrimonial	EE. UU.	-	100,00%
Newcor, Inc (*)	CIE Automotive USA, Inc	Sociedad de cartera	EE. UU.	-	100,00%
Owosso Realty, LLC	Newcor, Inc	Sociedad patrimonial	EE. UU.	-	100,00%
Corunna Realty, Corp.	Newcor, Inc	Sociedad patrimonial	EE. UU.	-	100,00%
Clifford Realty, Corp.	Newcor, Inc	Sociedad patrimonial	EE. UU.	-	100,00%
Machine, Tool and Gear, Inc	Newcor, Inc	Fabricación componentes automoción	EE. UU.	-	100,00%

ANEXO I: RELACIÓN DE SOCIEDADES DEPENDIENTES, NEGOCIOS CONJUNTOS Y ASOCIADAS

Sociedad	Sociedad Matriz	Actividad	Domicilio	% Participación Efectivo en CIE Automotive Directo	% Participación Efectivo en CIE Automotive Indirecto
Rochester Gear, Inc	Newcor, Inc	Fabricación componentes automoción	EE. UU.	-	100,00%
Golde South Africa, LLC	CIE Automotive USA, Inc	Sociedad distribuidora	EE. UU.	-	100,00%
Golde Auburn Hills, LLC	CIE Automotive USA, Inc	Fabricación componentes automoción	EE. UU.	-	100,00%
Participaciones Internacionales Autometal Dos, S.L.U. (*)	CIE Berriz, S.L.	Sociedad de cartera	Bizkaia	-	100,00%
CIE Automotive India, Ltd. (*)	Participaciones Internacionales Autometal Dos S.L.U.	Fabricación componentes automoción	India	-	65,70%
CIE Galfor, S.A.U. (*)	CIE Automotive India, Ltd.	Fabricación componentes automoción	Ourense	-	65,70%
CIE Forging Germany GmbH	CIE Galfor, S.A.U.	Sociedad de cartera	Alemania	-	65,70%
CIE Legazpi, S.A.U.	CIE Galfor, S.A.U.	Fabricación componentes automoción	Gipuzkoa	-	65,70%
UAB CIE LT Forge	CIE Galfor, S.A.U.	Fabricación componentes automoción	Lituania	-	65,70%
Galfor Eólica, S.L.	CIE Galfor, S.A.U.	Producción y comercialización de electricidad	Ourense	-	16,43%
Metalcastello S.p.A.	CIE Galfor, S.A.U.	Fabricación componentes automoción	Italia	-	65,67%
BillForge de México, S.A. de C.V.	CIE Galfor, S.A.U.	Fabricación componentes automoción	México	-	65,70%
CIE Aluminium Casting India, Ltd. (*)	CIE Automotive India, Ltd.	Fabricación componentes automoción	India	-	65,70%
Sunseed Solar Pvt, Ltd	CIE Aluminium Casting India, Ltd.	Producción y comercialización de electricidad	India	-	17,40%
AMPIN Energy C&I Thirty One Pvt, Ltd. (1)	CIE Aluminium Casting India, Ltd.	Producción y comercialización de electricidad	India	-	26,22%
CIE Hosur, Ltd (*)	CIE Automotive India, Ltd.	Fabricación componentes automoción	India	-	65,70%
Ojaha Renewables Pvt, Ltd.	CIE Hosur, Ltd.	Producción y comercialización de electricidad	India	-	18,32%
Gescrap India Pvt. Ltd.	CIE Automotive India, Ltd.	Fabricación componentes automoción	India	-	19,71%
Clean Max Deneb Power, LLP	CIE Automotive India, Ltd.	Producción y comercialización de electricidad	India	-	17,08%
Sunbarn Renewables PvT., Ltd.	CIE Automotive India, Ltd.	Producción y comercialización de electricidad	India	-	17,16%
Renew Surya Alok Pvt, Ltd	CIE Automotive India, Ltd.	Producción y comercialización de electricidad	India	-	20,50%
Strongsun Solar Pvt, Ltd.	CIE Automotive India, Ltd.	Producción y comercialización de electricidad	India	-	17,97%
ReNew Green (MHK Two) Pvt, Ltd.	CIE Automotive India, Ltd.	Producción y comercialización de electricidad	India	-	20,50%
Amp Energy C& I Thirty Two Pvt, Ltd. (1)	CIE Automotive India, Ltd.	Producción y comercialización de electricidad	India	-	26,24%
Advanced Comfort Systems Ibérica, S.L.U.	CIE Automotive, S.A.	Fabricación componentes automoción	Ourense	100,00%	-
Advanced Comfort Systems France, S.A.S. (*)	CIE Automotive, S.A.	Fabricación componentes automoción	Francia	100,00%	-
Advanced Comfort Systems Romania, S.R.L.	Advanced Comfort Systems France, S.A.S.	Fabricación componentes automoción	Rumanía	-	100,00%
Advanced Comfort Systems México, S.A. de C.V.	Advanced Comfort Systems France, S.A.S.	Fabricación componentes automoción	México	-	100,00%
Advanced Comfort Systems Shanghai Co. Ltd. (*)	Advanced Comfort Systems France, S.A.S.	Fabricación componentes automoción	República Popular de China	-	100,00%
Wuhan Advanced Comfort Systems Co. Ltd.	Advanced Comfort Systems Shanghai Co. Ltd.	Fabricación componentes automoción	República Popular de China	-	100,00%
Autokomp Ingeniería, S.A.U. (*)	CIE Automotive, S.A.	Servicios e instalaciones	Bizkaia	100,00%	-
Forjas de Celaya, S.A. de C.V.	Autokomp Ingeniería, S.A.U.	Fabricación componentes automoción	México	-	100,00%
Nanjing Automotive Forging Co., Ltd.	Autokomp Ingeniería, S.A.U.	Fabricación componentes automoción	República Popular de China	-	50,00%
CIE Forjas Minas, Ltda.	Autokomp Ingeniería, S.A.U.	Fabricación componentes automoción	Brasil	-	100,00%

ANEXO I: RELACIÓN DE SOCIEDADES DEPENDIENTES, NEGOCIOS CONJUNTOS Y ASOCIADAS

Sociedad	Sociedad Matriz	Actividad	Domicilio	% Participación Efectivo en CIE Automotive Directo	% Participación Efectivo en CIE Automotive Indirecto
CIE Automotive Boroa, S.L.U.	CIE Automotive, S.A.	Servicios financieros	Bizkaia	100,00%	-
CIE Automotive Roof systems Korea Ltd.	CIE Automotive, S.A.	Fabricación componentes automoción	República de Corea	100,00%	-
CIE Roof Systems, S.L.U. (*)	CIE Automotive, S.A.	Sociedad de cartera	Bizkaia	100,00%	-
Golde Tianjin Co., Ltd.	CIE Roof Systems, S.L.U.	Fabricación componentes automoción	República Popular de China	-	100,00%
Golde Wuhan Co., Ltd.	CIE Roof Systems, S.L.U.	Fabricación componentes automoción	República Popular de China	-	100,00%
Golde Shandong Co., Ltd.	CIE Roof Systems, S.L.U.	Fabricación componentes automoción	República Popular de China	-	100,00%
CIE Golde Holding, S.L.U. (*)	CIE Roof Systems, S.L.U.	Sociedad de cartera	Bizkaia	-	100,00%
Golde Shanghai Co., Ltd.	CIE Golde Holding, S.L.U.	Fabricación componentes automoción	República Popular de China	-	100,00%
Golde Changchun Co., Ltd.	CIE Golde Holding, S.L.U.	Fabricación componentes automoción	República Popular de China	-	100,00%
CIE Golde Shanghai Innovation Co., Ltd.	CIE Golde Holding, S.L.U.	Centro tecnológico	República Popular de China	-	100,00%
Golde Netherlands, BV (*)	CIE Roof Systems, S.L.U.	Sociedad de cartera	Países Bajos	-	100,00%
Golde Mexico Holdings, LLC (*)	Golde Netherlands, BV	Sociedad de cartera	EE. UU.	-	100,00%
Automotive Mexico Body Systems, S. de R.L. de C.V.	Golde Mexico Holdings, LLC	Fabricación componentes automoción	México	-	100,00%
Golde Bengaluru India PvT Ltd.	CIE Roof Systems, S.L.U.	Centro tecnológico	India	-	100,00%
Roof Systems Germany, Gmbh	CIE Roof Systems, S.L.U.	Centro tecnológico	Alemania	-	100,00%
Golde Oradea, SRL	CIE Roof Systems, S.L.U.	Fabricación componentes automoción	Rumanía	-	100,00%
Golde Lozorno, Spol, s.r.o.	CIE Roof Systems, S.L.U.	Fabricación componentes automoción	Eslovaquia	-	100,00%
SIR S.A.S.	CIE Roof Systems, S.L.U.	Sociedad de cartera	Francia	-	100,00%
CIE Salgglas Üvegipari, Z.r.t.	CIE Roof Systems, S.L.U.	Fabricación componentes automoción	Hungría	-	100,00%
Shanghai Golde Automotive Parts Co., Ltd. (*)	CIE Roof Systems, S.L.U.	Fabricación componentes automoción	República Popular de China	-	50,00%
Golde Automotive Parts (Ningde) Co., Ltd. (en liquidación)	Shanghai Golde Automotive Parts Co., Ltd.	Fabricación componentes automoción	República Popular de China	-	50,00%
Golde Pune Automotive India Private Ltd.	CIE Roof Systems, S.L.U.	Fabricación componentes automoción	India	-	100,00%

(1) Sociedades incorporadas al perímetro de consolidación en 2025.

(2) Sociedades interrumpidas a 31 de diciembre de 2025.

(3) Sociedad Absorbente en la fusión por absorción llevada a cabo con la sociedad Mecanizaciones del Sur-Mecasur, S.A.U. (Sociedad Absorbida).

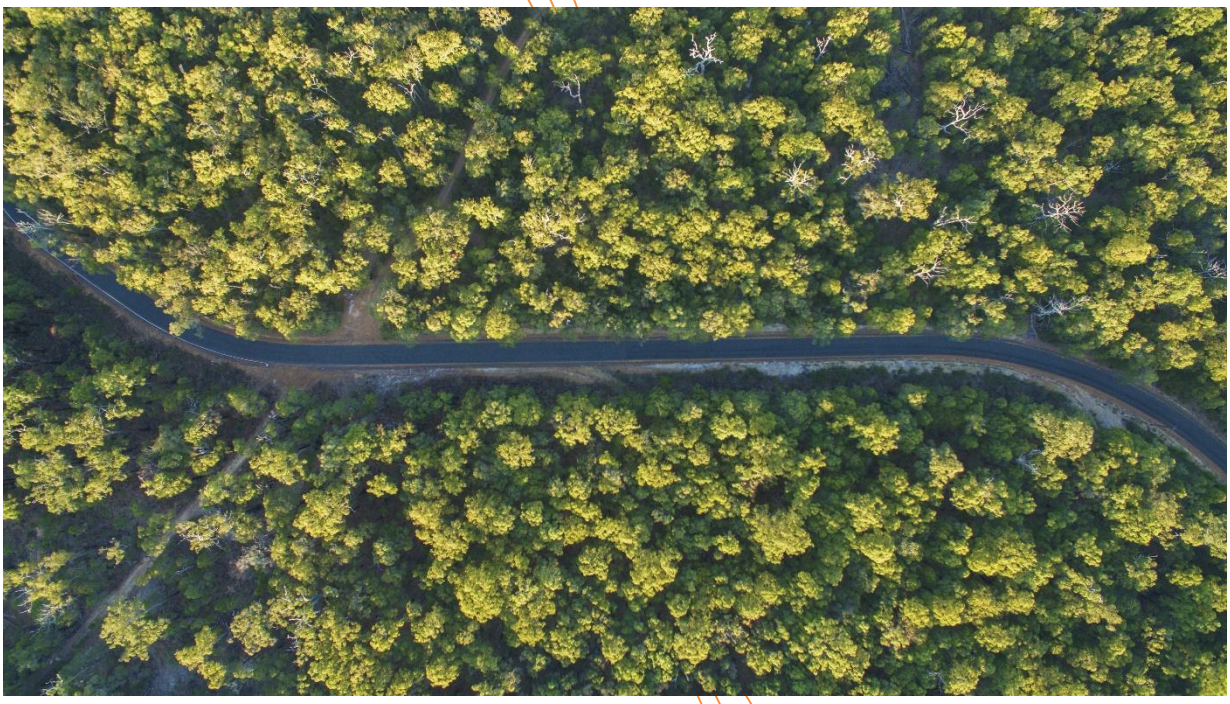
(4) Sociedad Absorbente en la fusión por absorción llevada a cabo con la sociedad Somaschini Automotive, SRL (Sociedad Absorbida).

(*) Sociedad dominante de todas las sociedades participadas que aparecen a continuación suya en el cuadro.

CIE Automotive

Grupo CIE Automotive

INFORME DE GESTIÓN CONSOLIDADO



MANAGING HIGH VALUE ADDED PROCESSES

INFORME DE GESTIÓN CONSOLIDADO DEL EJERCICIO 2025

1. EL GRUPO CIE AUTOMOTIVE

Este informe de gestión consolidado se ha preparado tomando en consideración la "Guía de recomendaciones para la elaboración de los informes de gestión de las entidades cotizadas", publicada por la CNMV en julio de 2013.

1.1 Perfil del Grupo

CIE Automotive (en adelante, "CIE" o "el Grupo", indistintamente) es un grupo industrial especialista en procesos de alto valor añadido que desarrolla su actividad en el negocio de componentes de automoción.

El negocio de componentes de automoción, que comprende el diseño, producción y distribución de servicios integrales, componentes y subconjuntos para el mercado global de la Automoción, es la actividad principal de CIE desde su fundación.

CIE Automotive es un grupo industrial internacional que gestiona procesos de alto valor añadido. Esta concepción de alto valor se aplica en la gestión, con una visión integral en todas las fases de la cadena de valor de sectores con buena proyección a largo plazo.

CIE Automotive diseña y fabrica globalmente componentes y subconjuntos en 111 centros productivos. Estas plantas están ubicadas en 16 países en 4 continentes siendo la multilocalización la opción elegida para el proceso de internacionalización, basada en la gestión descentralizada y liderada por equipos locales.

1.2 Unidades de Negocio - Componentes de automoción

CIE es un proveedor de servicios integrales, componentes y subconjuntos para el mercado de Automoción.

Desarrolla toda su línea de productos a través de siete procesos básicos o tecnologías: mecanizado, estampación y conformado de tubo, forja, plástico, inyección de aluminio, fundición de acero y sistemas de techo. Con ellos, se fabrican componentes y subconjuntos para todas las partes de un vehículo, tales como: motor y transmisión, chasis y conjuntos de dirección, y exterior e interior del vehículo.

Desde hace más de 25 años, tras su creación en 1996 e integrando más de un centenar de empresas, el progreso de CIE Automotive como proveedor de componentes y subconjuntos para la industria de Automoción se ha visto impulsado por ciclos de prosperidad económica y obstaculizado por otros de crisis, que el Grupo ha superado y sorteado gracias a los rasgos que definen su modelo de negocio: equilibrio geográfico, diversificación comercial, multitecnología, disciplina inversora y gestión descentralizada e integración de estándares ASG.

1.3 Misión, Visión y Valores

Misión:

CIE Automotive es un proveedor de componentes, conjuntos y subconjuntos para el mercado global de Automoción, proveedor global con presencia en 4 continentes y multitecnológico por su actuación basada en la utilización de 7 tecnologías, complementarias y diversos procesos asociados, así como con una visión integrada de toda la cadena de valor.

Contamos con un equipo comprometido con el desarrollo de un proyecto de automoción rentable que crece de forma sostenida desde hace más de 25 años que le posiciona como partner de referencia a través de la satisfacción de clientes con soluciones integrales, innovadoras y competitivas de alto valor añadido.

Buscamos la excelencia aportando valor a todos nuestros grupos de interés sobre la base de los siguientes compromisos:

- Garantizamos calidad y servicio.
- Somos un equipo participativo e innovador donde cada persona es un emprendedor y estamos orgullosos de pertenecer a él.
- Cuidamos del planeta contribuyendo a mejorar nuestro entorno y minimizando nuestro impacto ambiental.

Visión:

Aspiramos a convertirnos en el grupo industrial de referencia especialista en gestión de procesos de alto valor añadido suministrando las mejores soluciones para la movilidad del futuro. También buscamos convertirnos en el paradigma de empresa socialmente responsable por nuestro permanente compromiso y nuestra responsabilidad con las consecuencias y los impactos que se deriven de nuestras acciones, siendo estas:

- Ser climáticamente neutrales
- Convertirnos en tractores de la cadena del valor
- Ser referentes en la sociedad garantizando la integridad, la seguridad y la salud de personas.
- Excelencia en la gestión mediante la transparencia y la integridad, así como la generación de valor.

Valores:

Honestidad, equidad e integridad son la base de todos nuestros valores:

- Nos comprometemos con las cosas bien hechas.
- Innovamos como la respuesta a cualquier desafío.
- Ponemos el foco en las personas, sus familias y su entorno.
- Protegemos la diversidad, defendemos la equidad y promovemos la inclusión.
- Somos autocríticos y reconocemos.
- Protegemos el clima y las entidades locales donde nos encontramos, actuando desde lo local.
- Y como no, respetamos la legalidad.

Políticas Corporativas:

La sociedad promueve la creación de grupos de trabajo para avanzar en el desarrollo de aspectos concretos de su Sistema de gobierno corporativo en los que cuenta con la participación de representantes autorizados del grupo de interés afectado en cada caso, de profesionales de la Sociedad y de expertos externos en la materia del más alto nivel.

Para desarrollar su misión y avanzar en su visión, CIE Automotive guía sus actuaciones de acuerdo con sus valores corporativos, a través de una serie de Políticas Corporativas elaboradas por cada uno de los departamentos responsables, de obligado cumplimiento para todos los integrantes de la organización, aprobadas por primera vez por el Consejo de Administración en diciembre 2015 y que han sido desde entonces revisadas, actualizadas y nuevamente aprobadas en su mayoría entre 2019 y febrero 2024.

El marco ético se desarrolla en esta serie de políticas corporativas elaboradas por cada uno de los departamentos responsables, siendo de obligado cumplimiento para todos los integrantes de la compañía y que se estructuran en:

<u>Políticas Ambiental, Social y de buen Gobierno (ASG)</u>

- Política de Medio Ambiente
- Ambiental, Social y de buen Gobierno (ASG)
- Compras sostenibles
- Derechos Humanos
- Anticorrupción y fraude
- Acción social

<u>Políticas de Buen Gobierno</u>

- Sistema de Control Interno de la Información Financiera y Sistema de Control Interno de la Información No Financiera
- Control y gestión de riesgos

- Gobierno corporativo
- Política fiscal
- Información y comunicación a los accionistas y a los mercados
- Política de remuneración al accionista
- Política de selección de candidatos a consejero y diversidad en el Consejo de Administración
- Política de contratación y relaciones con el auditor de cuentas
- Política de Compliance y prevención de riesgos de Compliance
- Política de remuneración de los miembros del Consejo de Administración
- Política del Sistema Interno de Información
- Política de defensa de la competencia
- Política de tecnologías de la información y de riesgos de ciberseguridad

2. DESEMPEÑO ECONÓMICO Y FINANCIERO DEL PERIODO

2.1 Resumen del año

Contexto económico

La industria de la automoción continúa inmersa en una profunda transformación de su modelo productivo con el objetivo de avanzar en la descarbonización del parque automovilístico y, al mismo tiempo, incrementar los niveles de conectividad, digitalización y confort, todo ello en un entorno de fuerte presión para mantener precios contenidos. Tras la recuperación registrada en 2023 y la posterior desaceleración de la producción global durante 2024, el ejercicio 2025 se caracteriza por una normalización progresiva del mercado, marcada por dinámicas regionales diferenciadas y un entorno todavía condicionado por la incertidumbre macroeconómica.

Europa y Norteamérica siguen mostrando un crecimiento moderado, influido por unos tipos de interés que, aunque comienzan a estabilizarse, continúan afectando a la capacidad de compra del consumidor y a las decisiones de inversión. En este contexto, la transición hacia el vehículo eléctrico avanza a un ritmo más selectivo, con una mayor racionalización de la oferta, ajustes en la planificación industrial y una apuesta creciente por soluciones tecnológicas intermedias que faciliten la adopción gradual de nuevas motorizaciones.

El mercado de automóviles, en particular, atraviesa un cambio de ciclo marcado por la intensa guerra de precios en el segmento del vehículo eléctrico, el envejecimiento de la flota mundial y los bajos niveles de motorización en determinados países en desarrollo, factores que en conjunto están configurando un cambio de tendencia. A ello se suman los retos globales derivados del incremento de los costes financieros y de la desaceleración económica. No obstante, los expertos comienzan a señalar una moderación en la guerra de precios del vehículo eléctrico, así como un creciente interés por parte de los consumidores, apoyado además por los programas de incentivos y ayudas públicas implementados en varios países para fomentar su adopción.

Europa ha vuelto a ver disminuida su producción en un 1,1% hasta los 16,4 millones de vehículos producidos. Esta tendencia es principalmente la consecuencia de la incertidumbre en el mercado, así como el debilitamiento de la economía en la Eurozona y el auge de las importaciones de vehículos chinos.

La producción de vehículos decreció en Norteamérica un 1,2%, hasta los 15,3 millones de vehículos producidos. Entre otros, detrás de esta contracción de los volúmenes, se encuentran el estancamiento del mercado y la incertidumbre económica.

En el caso de Brasil, el mercado ha presentado un incremento moderado respecto al año anterior, con un 3,7% más de vehículos producidos hasta los 2,5 millones.

Al otro lado del globo, India ha aumentado en 2025 su fabricación de vehículos un 8,3%, hasta los 6,1 millones. La principal clave de esta evolución sigue siendo un nivel de motorización muy bajo y el amplio potencial de mercado que ofrece esta geografía.

China ha crecido un 10,0%, gracias especialmente a las exportaciones de marcas locales. En cualquier caso, la producción se ha visto favorecida por la prórroga de las reducciones fiscales para vehículos eléctricos hasta 2027.

Resultados del Grupo:

Pese a la negativa evolución de la demanda y la fluctuación de los tipos de cambio, CIE Automotive ha seguido creciendo en facturación a tipo de cambio constante en el ejercicio 2025, volviendo a alcanzar un resultado neto récord.

En este contexto complejo, las ventas han alcanzado los 3.958,3 millones de euros, un nivel ligeramente inferior al de 2024 derivado de la fluctuación de moneda, pero con un crecimiento del 3,8% a tipo de cambio constante. El resultado neto se ha elevado un 3,1% con respecto al año anterior hasta alcanzar los 335,8 millones de euros, todo ello con la consecución de márgenes operativos saludables incluso en el escenario de incertidumbre del mercado global demostrando la solidez del modelo de negocio y el acierto de la estrategia operativa en marcha.

Todas las líneas de la cuenta de resultados revelan la buena marcha del negocio. Así, el resultado bruto de explotación (EBITDA) se elevó un 2,5%, hasta situarse en 746,2 millones de euros, mientras que el resultado neto (EBIT) se ha mantenido en línea, 542,9 millones de euros.

Este año 2025, todas las áreas geográficas y divisiones han seguido contribuyendo a los buenos resultados del grupo, con márgenes de doble dígito. Por geografías, el resumen del año es el siguiente:

Europa:

Es el principal mercado de CIE Automotive con presencia en España, Francia, Alemania, Italia y Portugal en Europa Occidental y República Checa, Lituania, Rumanía, Hungría, y Eslovaquia en Europa Central y Oriental. Posee, además, una planta en Marruecos.

Las ventas de CIE Automotive en Europa se sitúan en 1.415,2 millones de euros, con un incremento del margen ventas/EBITDA hasta el 18,2%, pese a la disminución de la demanda en el mercado. El margen EBIT, del mismo modo, se ha visto incrementado hasta un 12,4%.

Norteamérica:

CIE Automotive dispone de centros productivos tanto en México como en EE.UU., que sirven al mercado de vehículos ligeros de Norteamérica y, en menor medida, a Brasil, Europa y Asia.

En 2025, las plantas de Norteamérica alcanzan una facturación de 1.174,4 millones de euros. Los buenos resultados son más reseñables considerando una disminución de la demanda. Por año consecutivo, CIE Automotive ha crecido por encima del mercado, obteniendo unos márgenes fortalecidos EBITDA y EBIT sobre ventas del 19,5% y 13,7% respectivamente.

Brasil:

Las plantas brasileñas de CIE Automotive se centran en la fabricación de componentes de plástico, estampación, forja, fundición de hierro, inyección de aluminio y mecanizado, siendo especialmente competitivas en tecnología de plástico, pintura body-color y cromado.

En 2025 CIE Automotive registra en Brasil unas ventas de 433,2 millones de euros – un crecimiento del 7,9% -, con un margen EBITDA del 19,8% y EBIT del 16,5%, mostrando claramente una posición fortalecida de sus plantas frente al mercado, que ha crecido en un 3,1%. Este crecimiento por encima de mercado ha venido también apoyado por las incorporaciones de CIE Engrecon y CIE Piracicaba durante el ejercicio 2025.

Asia:

El Grupo cuenta con varias plantas en Asia, una joint venture y un centro tecnológico. Su presencia en India proviene de la alianza con el grupo indio Mahindra & Mahindra Ltd., mientras que la presencia en China se reforzó con la incorporación de las compañías del negocio de techos solares de Golde. India es uno de los motores de desarrollo de la región y China, el principal productor de coches del mundo.

En India, CIE Automotive ha facturado en 2025 668,1 millones de euros mejorando los ya elevados márgenes operativos (EBITDA 18,2% y EBIT 14,5%). Los excelentes márgenes están relacionados con las medidas adoptadas para mejorar la eficiencia.

En China, las ventas de CIE Automotive han ascendido a 267,3 millones de euros, con elevados márgenes EBITDA (19,8%) y EBIT (14,3%), en un mercado con un crecimiento sólido, pero muy dinámico donde la producción del coche eléctrico por parte de productores locales está marcando una tendencia importante en este mercado. Pese a los buenos resultados de la compañía, su comportamiento ha resultado menos dinámico que el del mercado, debido a la menor exposición a los OEM chinos, que están impulsando el mercado.

Magnitudes Financieras del Grupo consolidado

(Miles de euros)	2025	2024
Ventas	3.958.253	3.960.555
EBITDA	746.196	727.876
Resultado neto	335.782	325.660
Patrimonio neto	1.847.673	1.913.941
Deuda Financiera Neta	912.836	1.005.064

El desglose de estos resultados por cada uno de los segmentos de operación es como sigue:

	31 de diciembre de 2025					
Miles de euros	NORTE AMÉRICA	BRASIL	ASIA	FORJAS CIE EUROPA	RESTO EUROPA	TOTAL
Importe de la cifra de negocio	1.174.416	433.217	935.400	290.264	1.124.956	**3.958.253**
EBITDA (*)	**228.456**	**85.949**	**174.492**	**38.647**	**218.652**	**746.196**

	31 de diciembre de 2024					
Miles de euros	NORTE AMÉRICA	BRASIL	ASIA	FORJAS CIE EUROPA	RESTO EUROPA	TOTAL
Importe de la cifra de negocio	1.217.531	401.364	939.966	306.779	1.094.915	**3.960.555**
EBITDA (*)	**228.701**	**79.565**	**174.058**	**49.454**	**196.098**	**727.876**

(*) El EBITDA (beneficio bruto de explotación) resulta de sumar las amortizaciones y deterioros del ejercicio al beneficio de explotación.

CIRCUNSTANCIAS IMPORTANTES OCURRIDAS TRAS EL CIERRE DEL EJERCICIO

A la fecha de formulación de estas Cuentas Anuales Consolidadas, no se han producido hechos significativos posteriores al cierre del ejercicio 2025 que puedan tener impactos significativos en los estados financieros del periodo finalizado el 31 de diciembre de 2025.

2.2 Evolución previsible del Grupo

Entorno de mercado

Según el Fondo Monetario Internacional (FMI), se espera que el crecimiento económico mundial se mantenga resiliente en 2026, con unas previsiones que sitúan el crecimiento del PIB global en torno al 3,3 % en 2026, manteniendo prácticamente el ritmo estimado para 2025 y con una ligera moderación hacia el 3,2 % en 2027. Este escenario refleja una revisión moderadamente al alza para 2026 respecto a previsiones anteriores y pone de relieve un contexto de fuerzas equilibradas pero divergentes en la economía global.

En el sector de automoción, el ejercicio 2025 ha sido un año de crecimiento moderado, habiéndose producido 93,0 millones de vehículos, lo que ha supuesto un crecimiento del 3,9% sobre los volúmenes de producción de 2024 gracias a los mercados emergentes.

Tendencias de la industria automotriz

En un contexto de profunda transformación estructural del sector, que afecta tanto a la demanda como a la oferta y configura un entorno altamente dinámico y competitivo, los fabricantes de componentes desempeñan un papel clave en la evolución del ecosistema de automoción, acompañando a los OEM en la adaptación a las principales megatendencias derivadas de las exigencias regulatorias, tecnológicas, sociales y geopolíticas. Estas tendencias pueden sintetizarse en los siguientes ámbitos:

1. *Cambio climático y transición energética*. La descarbonización continúa siendo un eje prioritario de la agenda regulatoria global, impulsando la electrificación del parque automovilístico en un contexto de mayor pragmatismo tecnológico, donde conviven distintas soluciones (vehículos eléctricos, híbridos y motores de alta eficiencia) bajo un enfoque de neutralidad tecnológica. Asimismo, la reducción de la huella ambiental se extiende a toda la cadena de valor, incluyendo procesos productivos y materiales sostenibles.

2. *Cambio demográfico y evolución de la demanda*. El crecimiento poblacional y el bajo nivel de motorización en economías emergentes, especialmente en Asia, siguen desplazando el potencial de expansión hacia estas regiones. En mercados desarrollados, el envejecimiento y la urbanización modifican los patrones de consumo, si bien el vehículo privado mantiene un papel relevante junto a nuevas soluciones de movilidad.

3. *Transformación tecnológica y digitalización*. La industria avanza hacia plataformas electrificadas y arquitecturas electrónicas centralizadas, con creciente protagonismo del vehículo definido por software, la conectividad y los sistemas avanzados de asistencia a la conducción. Paralelamente, la digitalización y automatización de los procesos productivos refuerzan la eficiencia y flexibilidad industrial.

4. *Reconfiguración geopolítica*. Las políticas industriales, los incentivos a la producción local y el incremento de medidas comerciales están favoreciendo una mayor regionalización de la producción. La creciente competitividad de fabricantes asiáticos y la reconfiguración de las cadenas globales de valor están redefiniendo el equilibrio del sector.

5. *Cambios sectoriales y presión competitiva*. La electrificación, la mejora en seguridad y confort y la experiencia de usuario siguen siendo ejes estratégicos, en un entorno de creciente presión competitiva y ajuste de precios, especialmente en el segmento eléctrico, que exige elevados niveles de eficiencia operativa y disciplina financiera.

6. *Transformación de la cadena de suministro*. La cadena de suministro evoluciona hacia modelos más resilientes y regionalizados, combinando externalización selectiva con mayor integración vertical en ámbitos estratégicos como baterías y software. La digitalización y la exigencia tecnológica y financiera están impulsando procesos de concentración y mayor especialización entre proveedores.

2.3 Estrategia del negocio

En 2021 CIE comenzó el despliegue de su Plan Estratégico 2025, una nueva estrategia integral para dar respuesta a las tendencias del mercado de automoción e inquietudes de los grupos de interés y que marcaba los objetivos a seguir en todos los aspectos de su actividad.

Este Plan Estratégico 2025 establecía por primera vez una serie de compromisos globales en materia Ambiental, Social y de Buen Gobierno, a cuya consecución debían contribuir el conjunto de las plantas del Grupo bajo el impulso y supervisión de las áreas transversales corporativas.

Los objetivos marcados y compromisos financieros de este plan estratégico se describen más adelante y tienen en cuenta la evolución de las principales tendencias del mercado automotriz.

- Plan estratégico operativo. Los compromisos del plan estratégico buscaban incrementar las ventas unos 20 puntos porcentuales por encima del crecimiento del mercado, superando en 2025 un margen EBITDA sobre ventas del 19%, y con una inversión de 1.000 millones de euros en el periodo, un 5% anual de las ventas.

La estrategia operativa giraría en torno a las siguientes líneas de trabajo:

- *Electrificación*: La evidente tendencia hacia los coches eléctricos hizo que CIE Automotive se propusiera incrementar su presencia en el powertrain electrificado para posicionarse en el mercado con nuevos componentes de alto valor añadido, relacionados fundamentalmente con el motor y la electrónica de potencia, las cajas de cambios y las baterías. Asimismo, este objetivo está directamente relacionado a la mitigación del impacto ambiental y era parte del camino a recorrer para contribuir a minimizar su afección en el cambio climático.
- *Industria 4.0*: CIE Automotive en su búsqueda de la fabricación inteligente, desarrolla e implanta distintas herramientas de la industria 4.0, que interactúan y se retroalimentan entre sí, además de capacidades de sensorización, que le permiten captar datos y analizarlos a través de algoritmos. Esto derivara en un aumento en la eficiencia de los procesos, reduciendo el uso de recursos y su impacto ambiental, consiguiendo desde una reducción del número de prototipos a realizar, de consumos de energía y materias primas, hasta el rechazo y la generación de chatarra.
- *Confort*: La división de techos de CIE Automotive, trabaja en un mercado en crecimiento, apoyado por el desarrollo de la conducción eléctrica y autónoma.
- *Internacionalización*: CIE Automotive a lo largo de su historia ha ido ampliando sus posiciones geográficas hasta convertirse en un proveedor global de referencia en todas las regiones en las que actúa y cada uno de los mercados del automóvil. Este posicionamiento geográfico es garantía de éxito y seguirá reforzándose día a día, con una presencia cada día más equilibrada entre las diferentes regiones, ganando peso en zonas de mayor potencial de crecimiento como China, India, México o Brasil. La compañía tiene una visión tecnológica global, pero adapta la estrategia concreta de cada una de sus divisiones a las diferentes áreas geográficas, en función de la realidad de los distintos mercados.

- Plan estratégico ASG 2025. Publicado en noviembre 2021, supuso el éxito de integración de aspectos Ambientales, Sociales y de buen Gobierno a la estrategia de CIE. Se definieron cuatro líneas de trabajo transversales a la organización afectando a las diferentes áreas de negocio:
  - *Cultura CIE*: Identificar, potenciar, retener y atraer el talento mediante la colaboración con las universidades y centros de formación del entorno en nuevas tecnologías. Participando activamente en el planteamiento y supervisión de retos de formación DUAL.
  - *Compromiso ético*: Respeto, cumplimiento y desarrollo del marco ético. Alineación de sus actuaciones con el Código de Conducta de CIE Automotive y aplicación de estándares de ética equivalentes, incluyendo Anticorrupción, Soborno y Conflictos de Interés.
  - *Ecoeficiencia*: Eficiencia en la producción y mejora del impacto medioambiental. El uso eficiente de los materiales lleva años siendo la base de la sostenibilidad y la competitividad de CIE Automotive. Por ello, las iniciativas de mejora de las ratios de uso de materia prima frente al peso final del producto y la reducción de peso de los componentes son proyectos troncales año a año del road map tecnológico.
  - *Escucha activa*: Proactividad y comunicación continua con nuestros grupos de interés con el objetivo de satisfacer sus expectativas.

Cumplimiento del Plan Estratégico 2021-2025

Tras cinco años de ejecución disciplinada, el Grupo ha cumplido íntegramente los compromisos operativos, financieros y ASG establecidos en el Plan. Este cumplimiento se ha alcanzado en un entorno sectorial exigente y volátil, lo que valida la consistencia del modelo industrial del Grupo, su capacidad de ejecución y su disciplina financiera.

- Cumplimiento operativo:
  - *Crecimiento superior al mercado*: incremento acumulado de ventas 25 puntos porcentuales por encima del crecimiento del mercado en el periodo,

- *Rentabilidad*: margen EBITDA del 18,9% en 2025, consolidando niveles de excelencia operativa.
- *Inversión*: 1.058 millones de euros invertidos en el quinquenio, equivalentes aproximadamente al 5% anual sobre ventas.
- *Generación de caja*: conversión media del 66,9% del EBITDA en flujo de caja operativo, con más de 2.200 millones de euros generados en el periodo.
- *Solidez financiera*: reducción progresiva de la deuda financiera neta, reforzando la estructura de balance.

- Cumplimiento ASG:
  - En el marco del Plan Estratégico ASG 2025, el Grupo ha cumplido los compromisos ambientales, sociales y de buen gobierno definidos, apoyado en un sistema de seguimiento basado en 79 KPIs. En el periodo 2021-2025 se ha logrado una reducción acumulada del 18,7% en la intensidad de emisiones de CO_2 y del 41,9% en la intensidad energética, superando los objetivos establecidos, así como un 81,9% de residuos reciclados en 2025. En el ámbito social, el 100% de las plantas del perímetro definido cuentan con la certificación ISO 45001 y el 77% de las compras se realizaron a proveedores locales. En materia de financiación sostenible, el 68% de la deuda financiera bruta y el 100% de la deuda financiera neta están vinculadas a criterios sostenibles, reflejando la integración efectiva de los criterios ASG en la gestión del Grupo.

Nueva etapa estratégica

La ejecución íntegra del Plan 2021-2025 sitúa al Grupo en una posición de fortaleza operativa y financiera para abordar la siguiente etapa estratégica.

En este contexto, CIE Automotive ha definido un nuevo marco de actuación para el periodo 2026-2027, orientado a:

- Mantener la excelencia en márgenes.
- Consolidar niveles elevados de generación de caja.
- Reducir el endeudamiento.
- Reforzar la política de retribución al accionista.
- Focalizar la estrategia en crecimiento inorgánico selectivo.

De este modo, CIE Automotive afronta el nuevo ciclo estratégico apoyándose en una base industrial sólida, una estructura financiera robusta y un modelo de gestión contrastado, manteniendo su compromiso con la creación sostenida de valor a largo plazo.

3. GESTION DEL RIESGO

CIE Automotive está expuesto a determinados riesgos que gestiona a través de un Sistema de Gestión de Riesgos (SGR), que le permiten identificar, evaluar y dar respuesta a eventuales contingencias en el desarrollo de su actividad que, de materializarse, podrían dificultar la consecución de los objetivos corporativos.

Esta política, cuya supervisión recae en la Comisión de Auditoría y Cumplimiento, identifica los distintos tipos de riesgos a los que se enfrenta la sociedad -entre ellos, los financieros o económicos, los pasivos contingentes y otros riesgos fuera del balance-, fija el nivel de riesgo que considera aceptable y establece las medidas oportunas para mitigar su impacto en caso de que llegara a materializarse. Para ponerla en práctica, la compañía cuenta con sistemas de información y control interno.

El procedimiento de gestión global de gestión de riesgos de CIE Automotive está basado en la metodología ISO 31000, un proceso de ciclo continuo en nueve fases: comunicación; establecimiento del contexto; identificación de riesgos; análisis de riesgos; evaluación de riesgos; tratamiento del riesgo; supervisión de riesgos; actualización y actuaciones ante incumplimientos.

Anualmente, se elabora un Mapa de Riesgos Corporativo, que contempla y valora no solo los riesgos inherentes a los países, mercados y negocios donde opera, sino también al funcionamiento interno de la compañía.

Factores de riesgo

Las actividades del Grupo están expuestas a diversos riesgos financieros: riesgo de mercado (incluyendo riesgo de tipo de cambio, riesgo por tipo de interés en los flujos de efectivo y riesgo de precio), riesgo de crédito, riesgo de liquidez y riesgo de precio de materias primas. El programa de gestión de riesgo global del Grupo se centra en la incertidumbre de los mercados financieros, y trata de minimizar los efectos potenciales adversos sobre la rentabilidad financiera del Grupo. El Grupo emplea instrumentos financieros derivados para cubrir determinadas exposiciones al riesgo.

En sentido amplio, la gestión de riesgos financieros tiene por objeto el control de las incidencias generadas por variaciones en los tipos de cambio e interés y precios de materias primas. La gestión, cuya responsabilidad es de la Dirección Financiera del Grupo, se concreta en la contratación de instrumentos financieros que permitan, en la medida de lo posible, que la participación en entornos favorables de movimiento de tipos de cambio e interés sea compatible con la limitación en parte o en su totalidad de los perjuicios debidos a un entorno desfavorable.

a) Riesgo de mercado

(i) Riesgo de tipo de cambio

La presencia del Grupo CIE Automotive en el mercado internacional, impone al Grupo la necesidad de articular una política de gestión del riesgo de tipo de cambio. El objetivo fundamental es reducir el impacto negativo que sobre su actividad en general y sobre su cuenta de resultados en particular tiene la variabilidad de los tipos de cambio, de modo que sea posible protegerse de movimientos adversos y en su caso aprovechar una evolución favorable.

Para articular tal política, el Grupo CIE Automotive utiliza el concepto de Ámbito de Gestión. Bajo este concepto se engloban todos aquellos flujos a cobrar/pagar en divisa distinta al euro, que se materializarán a lo largo de un determinado período de tiempo. El Ámbito de Gestión, incorpora los activos y pasivos en moneda extranjera, así como los compromisos en firme o altamente probables por compras o ventas en monedas distintas al euro. Los activos y pasivos en moneda extranjera son objeto de gestión sea cual sea su alcance temporal, mientras que los compromisos en firme por compras o ventas que forman parte del Ámbito de Gestión serán objeto de la misma si su prevista incorporación al balance tiene lugar en un período no superior a 18 meses.

Una vez definido el Ámbito de Gestión, el Grupo asume para la gestión de riesgos la utilización de una serie de instrumentos financieros que permitan en algunos casos cierto grado de flexibilidad. Básicamente estos instrumentos serán los siguientes:

- Compra/venta de divisas a plazo: Se fija con ello un tipo de cambio conocido a una fecha concreta, que puede además ser objeto de ajuste temporal para su adecuación y aplicación a los flujos de efectivo.
- Otros instrumentos: Se podrán también utilizar otros instrumentos derivados de cobertura, que exigirán para su contratación de una aprobación específica por parte del órgano de dirección correspondiente, a quien se habrá informado previamente respecto a si cumple o no los requisitos precisos para ser considerado como instrumento de cobertura y por lo tanto ser susceptible de aplicación la regla de contabilidad de cobertura.

La protección frente a la pérdida de valor por tipo de cambio de las inversiones en países con monedas distintas del euro se está orientando siempre que sea posible mediante el endeudamiento en la divisa de los propios países si el mercado tiene profundidad suficiente, o en moneda fuerte como el dólar donde la correlación con la moneda local sea significativamente superior al euro. Correlación, coste estimado y profundidad del mercado para deuda y para derivados determinarán la política en cada país.

El Grupo posee varias inversiones en operaciones en el extranjero, cuyos activos netos están expuestos al riesgo de conversión de moneda extranjera. El riesgo de tipo de cambio sobre los activos netos de estas operaciones en el extranjero del Grupo se gestiona, principalmente, mediante coberturas realizadas a través de recursos ajenos (préstamos) denominados en la correspondiente moneda extranjera.

Este riesgo para el resto de los activos en otras monedas extranjeras por operaciones en países fuera del entorno euro se trata de minorar, básicamente, a través de endeudamiento en las citadas monedas.

(ii) Riesgo de precio

La exposición del Grupo al riesgo de precio de los títulos de capital debido a las inversiones mantenidas por el Grupo y clasificadas en el balance consolidado a valor razonable con cambios en resultados o en patrimonio neto, no resulta significativa debido al escaso peso de estas inversiones sobre el total de activos y los fondos propios del Grupo.

(iii) Riesgo de tipo de interés

La existencia en el Grupo de endeudamiento bancario referenciado a tipo de interés variable, en una gran parte, da lugar a que el Grupo se vea sometido al riesgo de variación de los tipos de interés, afectando tal variación de forma directa a la cuenta de resultados. El objetivo genérico de la estrategia será reducir el impacto negativo de subidas en los tipos de interés, y aprovechar en la medida de lo posible el impacto positivo de posibles descensos de los tipos de interés.

Para cumplir este objetivo, la estrategia de gestión se articula mediante instrumentos financieros que permitan esta flexibilidad. Se contempla expresamente la posibilidad de contratar cobertura por partes identificables y mesurables de los flujos, que permita en su caso el cumplimiento del test de efectividad que demuestre que el instrumento de cobertura reduce el riesgo del elemento cubierto en la parte asignada y no es incompatible con la estrategia y los objetivos establecidos.

El Ámbito de Gestión contempla los préstamos recogidos en el Balance del Grupo o de cualquiera de sus sociedades. En ocasiones, pueden darse circunstancias en que las coberturas contratadas cubran préstamos ya comprometidos en fase final de formalización y cuyo principal debe ser protegido de un alza de tipos de interés.

Para la gestión de este riesgo, el Grupo utilizará instrumentos financieros derivados que puedan ser considerados como instrumentos de cobertura y por lo tanto puedan ser susceptibles de ser aplicadas las reglas de contabilidad restringidas a tales instrumentos. La norma contable correspondiente (NIIF 9), no especifica el tipo de derivados que pueden ser considerados o no instrumentos de cobertura a excepción de las opciones emitidas o vendidas. Sí específica, sin embargo, cuáles son las condiciones necesarias para tal consideración. A semejanza de lo referido en la gestión de riesgos de tipo de cambio, cualquier instrumento derivado financiero del que se sospeche que no cumple las condiciones necesarias para ser considerado como instrumento de cobertura habrá de contar para su contratación con la aprobación expresa del órgano de dirección correspondiente. A modo de referencia, los instrumentos de cobertura de utilización básica serán los siguientes:

- Swap de tipo de interés: A través de este derivado, el Grupo convierte la referencia variable de tipo de interés de un préstamo en una referencia fija, bien sea por el total o por un importe parcial del préstamo, afectando a toda o a una parte de la vida del mismo.
- Otros instrumentos: A semejanza de los comentados en el apartado correspondiente a tipos de cambio, se podrán también utilizar otros instrumentos derivados de cobertura, que exigirán para su contratación de una aprobación específica por parte del órgano de dirección correspondiente. Se habrá informado previamente respecto a si cumple o no los requisitos precisos para ser considerado como instrumento de cobertura y por lo tanto ser susceptible de aplicación la regla de contabilidad de cobertura.

b) Riesgo de liquidez

Una gestión prudente del riesgo de liquidez implica el mantenimiento de suficiente efectivo y la disponibilidad de financiación mediante un importe suficiente de facilidades de crédito. En este sentido, la estrategia del Grupo es la de mantener la flexibilidad necesaria en la financiación mediante la disponibilidad de líneas de crédito comprometidas. Adicionalmente, y en función de las necesidades de liquidez, el Grupo procede a utilizar instrumentos financieros de liquidez (factoring sin recurso y venta de activos financieros representativos de deudas a cobrar por medio de las cuales, generalmente, se traspasan los riesgos y beneficios de las cuentas a cobrar).

La Dirección realiza un seguimiento de las previsiones de la reserva de liquidez del Grupo, así como de la evolución de la Deuda Financiera Neta.

El Departamento de Tesorería del Grupo estima que las acciones en curso permitirán evitar situaciones de falta de liquidez. En este sentido, se estima que la generación de caja en el ejercicio 2026 permitirá atender los pagos previstos del ejercicio sin requerir aumento de la deuda financiera neta.

El Departamento de Tesorería del Grupo hace un seguimiento de las previsiones de necesidades de liquidez del Grupo con el fin de asegurar que cuenta con suficiente efectivo para cumplir las necesidades operativas al tiempo que mantiene suficiente disponibilidad de las facilidades de crédito no utilizados en todo momento para que el Grupo no incumpla los límites ni los índices ("covenants") establecidos por la financiación.

El Grupo mantiene una política de diversificación de sus mercados financieros y fuentes de financiación, como herramienta de eliminación de riesgos de liquidez y flexibilidad, lo que ha permitido internacionalizar el *pool* de bancos.

Si bien la magnitud del fondo de maniobra considerada aisladamente no es un parámetro clave para la comprensión de los estados financieros del Grupo, éste gestiona de manera activa el fondo de maniobra a través del circulante neto operativo y de la deuda financiera neta corriente y no corriente, sobre la base de la solidez, calidad y estabilidad de las relaciones con sus clientes y proveedores, así como una monitorización exhaustiva de su situación con las entidades financieras, con las cuales en muchos casos renueva automáticamente sus créditos en curso.

Una de las líneas estratégicas del Grupo es la optimización y máxima saturación de los recursos dedicados al negocio. Por ello el Grupo presta especial atención al circulante neto operativo invertido en el mismo. En esta línea y como en años anteriores, se siguen realizando importantes esfuerzos dirigidos a controlar y reducir los plazos de cobro de clientes y otros deudores, a optimizar las cuentas a pagar con el apoyo de operativas bancarias de movilización de recursos, así como minimizar las existencias a través de una gestión logística e industrial excelente que permita suministros JIT (Just In Time) a los clientes del Grupo.

En paralelo, la Dirección del Grupo controla eficientemente el ejercicio de pago de los gastos y el ejercicio de realización de los activos circulantes, realizando un seguimiento exhaustivo de las previsiones de tesorería, con el fin de asegurar que cuenta con suficiente efectivo para cumplir las necesidades operativas al tiempo que mantiene suficiente disponibilidad de las facilidades de crédito no utilizados en todo momento para que el Grupo no incumpla los límites ni los índices ("covenants") establecidos por la financiación. Por lo tanto, se estima que la generación de tesorería en el ejercicio 2026 cubrirá suficientemente las necesidades para hacer frente a los compromisos en el corto plazo, evitando con las acciones en curso cualquier situación de tensión en la posición de tesorería.

c) Riesgo de crédito

Los riesgos de crédito se gestionan por grupos de clientes. El riesgo de crédito que surge del efectivo y equivalentes al efectivo, instrumentos financieros derivados y depósitos con bancos e instituciones financieras se considera insignificante por la calidad crediticia de los bancos con los que opera el Grupo. En circunstancias puntuales que determinen riesgos concretos de liquidez en estas instituciones financieras, se registran si fuera necesario, las oportunas correcciones valorativas para cubrir estos riesgos.

Adicionalmente, cada unidad de gestión mantiene políticas concretas para la gestión de este riesgo de crédito de sus clientes, teniendo en cuenta la posición financiera, experiencia pasada y otros factores relativos a los mismos.

Con relación al límite de crédito de los clientes, se debe señalar que la política del Grupo es no mantener concentración de operaciones superiores al 10% de su volumen de actividad en clientes o plataformas de fabricación individuales.

Por otra parte, históricamente se consideraba que, por las características de los clientes del Grupo, los saldos a cobrar con vencimiento menor de 60 días no tenían riesgo de crédito. El Grupo sigue considerando buena la calidad crediticia de estos saldos pendientes, si bien se determina de acuerdo con la pérdida esperada.

d) Riesgo de precio de materias primas

El Grupo no se encuentra expuesto de forma significativa a las variaciones de sus precios de las materias primas. En aquellas sociedades donde este riesgo puede aparecer en situaciones específicas de los mercados (plantas que utilizan materias primas con precios cotizados), el riesgo se gestiona mediante acuerdos de repercusión de la financiación de precios a los clientes aplicada a la coyuntura actual.

e) Factores de riesgo climático

El Departamento Corporativo de Ingeniería, Calidad y Medioambiente es el responsable de establecer las directrices y coordinar con las plantas las acciones relativas al plan de transición para la mitigación del cambio climático, que se engloba en el Plan Estratégico 2025 del Grupo.

Tal y como se muestra en el apartado *E1 – 1 – 14* del Estado de Información No Financiero Consolidado e Información sobre Sostenibilidad, incluido como documento separado al Informe de Gestión Consolidado, este plan contiene tanto una parte operacional como una de ASG. El plan es revisado periódicamente en su vertiente medioambiental por el departamento de Ingeniería, Calidad y Medioambiente del Grupo, reflejado en el Plan de Gestión Medioambiental 2024 y reforzado con el Plan de Descarbonización 2025. Dentro de esas revisiones periódicas, en el ejercicio 2025 se han analizado los siguientes puntos:

- La Gobernanza del Grupo en el área de medioambiente y, especialmente, el cambio climático, incluyendo la comunicación de los puntos relacionados con desempeño medioambiental.
- Evaluación de dependencias, Impactos, Riesgos y Oportunidades, con enfoque de análisis de resiliencia.
- Objetivos y métricas.
- Emisiones por geografía y tecnología.
- Respuesta del Grupo CIE Automotive.
- Plan de Acción.

En el apartado *ESRS 2 – SBM-3– 19b* del Estado de Información No Financiero Consolidado e Información sobre Sostenibilidad se puede encontrar información más detallada de cómo se gestionan los Impactos, Riesgos y Oportunidades (IROs). El análisis de IROs se realiza con un enfoque único. De esta forma, el proceso es único, bien sea un análisis general, relacionado con el cambio climático, o con otras áreas como los recursos hídricos. Para ello, al plan de transición para la mitigación del cambio climático se le dota de características adicionales como la proactividad en el estudio, e incluye herramientas como análisis de vulnerabilidad, sensibilidad y planes o acciones de adaptación. El proceso está totalmente integrado en el Grupo y es transversal, involucrando diferentes instancias y órganos, desde el Consejo de Administración a las unidades operativas.

En este sentido, el Grupo mantiene actualizada su Política de Medioambiente, donde se reconocía alineado con los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Así, el Grupo desarrolla productos y procesos bajo conceptos de ecodiseño, orientados a la eficiencia, proporcionando recursos necesarios para la mejora continua a través de la prevención y preservación, la minimización de riesgos, la reducción de la huella ambiental, el uso eficiente de los recursos naturales, la minimización de residuos, la circularidad de los materiales y la colaboración de las personas que intervienen en los procesos. De forma adicional, el Grupo está alineado con la Agenda 2030 de Naciones Unidas al establecer unos objetivos ambientales a cumplir por cada una de las plantas y regiones donde opera, basados en los estándares de *Global Reporting Initiative.*

En diciembre de 2022 el Grupo se comprometió a establecer objetivos, en un plazo de 24 meses, alineados con la limitación del calentamiento global a 1.5ºC, en línea con el Acuerdo de París, y el objetivo "net-zero" para 2050, basados en la ciencia. A cierre del ejercicio 2024 el Grupo había cumplido este compromiso, sumándose a un grupo de 235 empresas del sector de la automoción y componentes con objetivos aprobados por "Science Based Targets initiative" (SBTi). Con los últimos datos disponibles, únicamente 35 de estas empresas, incluyendo a CIE Automotive, se encuentran alineadas con el cumplimiento de ambos objetivos.

A continuación, se detallan los planes de acción establecidos para hacer frente a cada uno de los riesgos relacionados con el clima que tienen impacto en las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo.

Los riesgos derivados de la transición a economías bajas en carbono

Las autoridades y gobiernos de diferentes países han puesto en marcha políticas para luchar contra el cambio climático que han afectado de diferente manera en los distintos países donde opera el Grupo. Todas estas políticas y actuaciones han sido parte del análisis realizado por el Grupo a la hora de realizar el Plan de Transición, así como el análisis de doble materialidad. Estas políticas consisten, básicamente, en fomentar el consumo de energía sostenible en la producción industrial mediante incentivos fiscales y operativos, mientras que, en otros casos, se ha penalizado o se han dejado de promover el uso de energías que suponen un impacto directo en el clima.

En lo relativo a la industria del automóvil, se ha conseguido reducir las emisiones contaminantes de los vehículos, si bien las últimas regulaciones para luchar contra el cambio climático –las más restrictivas en Europa y China– están obligando a los fabricantes y a sus proveedores a implantar soluciones adicionales para reducir su huella ambiental, así como potenciar la electrificación de sus plataformas de vehículos. Durante los últimos años, el Grupo ha ido adaptando su proceso productivo, así como los bienes producidos a un entorno cambiante, demostrando su resiliencia ante los retos que ofrece la lucha contra el cambio climático.

El Grupo tiene marcado como objetivo anticiparse a las medidas anteriormente citadas, habiendo puesto en marcha determinados planes de acción que permiten mitigar de forma anticipada el impacto de las nuevas políticas, regulaciones y tendencias que ha supuesto el cambio climático y materializar la capacidad de adaptación del Grupo. Las líneas de trabajo establecidas tienen como ejes principales las acciones sobre los bienes producidos y actuaciones sobre su proceso productivo, y se resumen como sigue:

- Sustitución de combustibles no renovables
- Compra de electricidad renovable
- Eficiencia energética vía iniciativas de Industria 4.0
- Reducción del ratio peso bruto vs peso neto
- Proyectos de circularidad
- Cálculo de Huella de Carbono de productos clave
- Digitalización de la gestión de datos de medioambiente
- Proyecto Supply Chain Race2Zero
- Ecodiseño
- Modelo de gestión integral *CIE Automotive*
- Implantación de un sistema de gestión medioambiental
- Durabilidad de materiales y productos auxiliares
- Reparabilidad, reutilización y fin de vida de vehículos
- Gobernanza e implicación de la alta dirección
- Incremento en la circularidad del agua
- Mejora en los sistemas de tratamiento de agua

- Actuaciones sobre los bienes producidos

En el contexto de un entorno cambiante y cada vez más consciente de los efectos del cambio climático global, el Grupo lleva adaptando la venta de sus bienes a los nuevos retos en el ámbito climático y ambiental, y se encuentran directamente relacionadas con las últimas tendencias del sector de automoción. En este sentido, el Grupo está inmerso en una transformación tecnológica, destinada a reducir su huella corporativa, así como de los bienes que produce. Para lograr estos objetivos, el Grupo desarrolla distintas tecnologías que aportan la eficiencia y flexibilidad necesarias para afrontar todos los retos con volúmenes y escenarios cambiantes.

La diversidad tecnológica también permite focalizar las inversiones en aquellas tecnologías más demandadas por el mercado en cada circunstancia. Actualmente, el mercado está apostando por la electrificación de vehículos y más del 80% de los componentes y subconjuntos que produce el Grupo pueden ser utilizados en cualquier tipo de vehículo (combustión, eléctrico, híbrido). Pese a este considerable porcentaje de polivalencia en los bienes que produce, el Grupo se ha propuesto aprovechar la oportunidad que ofrece la descarbonización del transporte para posicionarse en nuevos productos de alto valor añadido. Estos productos están relacionados con el motor y la electrónica de potencia, las cajas de cambio y las baterías.

De forma adicional, la apuesta tecnológica del Grupo para cumplir estos objetivos medioambientales se centra en la ecoeficiencia y circularidad, el aligeramiento de los vehículos, la mejora de la experiencia del usuario (reducción del ruido, integración de luz, etc.), la apuesta por vehículos eléctricos y autónomos y en la Industria 4.0 como clave de competitividad y ecoeficiencia, teniendo siempre como meta el camino hacia la descarbonización del transporte.

Estas acciones están ligadas de manera natural a la reducción del impacto ambiental y mitigación del cambio climático. Para aquellos productos que todavía no tienen un sustituto claro en los vehículos de cero emisiones, el Grupo ha definido una estrategia con diferentes planes de actuación.

Así, el espíritu de adaptación y flexibilidad del Grupo en los productos que comercializa, junto con la capacidad de estar siempre alineado con las nuevas tendencias de mercado, son la principal medida del Grupo para hacer frente a cualquier riesgo de mercado sobre sus bienes, así como los que pueden derivar de la transición a economías bajas en carbono.

- Actuaciones sobre el proceso productivo

Algunas de las actuaciones ambientales sobre el proceso productivo, que forman parte de las mencionadas anteriormente, para la realización de los bienes que vende al mercado han sido las siguientes:

a) *Inversiones ambientales*: el Grupo adapta sus instalaciones productivas a las condiciones exigidas por la legislación ambiental de los países donde está localizado. En consecuencia, el Grupo realiza inversiones destinadas a la minimización del impacto medioambiental, protección y mejora de medioambiente; e incurre en gastos derivados de actuaciones medioambientales, que corresponden básicamente a los gastos ordinarios por la retirada de residuos, consultoría, mediciones y certificaciones ambientales.

   La adaptación e incorporación de inversiones que cumplen con las exigencias más actuales en materia medioambiental supone una mitigación directa del riesgo derivado de la transición a economías bajas en carbono en la recuperación del valor de sus activos productivos.

b) *Eficiencia energética*: la mejora de eficiencia energética es objetivo prioritario para el Grupo, ya que contribuye a disminuir su impacto ambiental, además de implicar una mejora directa en la competitividad. Las principales líneas de actuación consisten en el ahorro de energía y el control de las emisiones. En esta línea, el Grupo contrata energía limpia para el funcionamiento de sus instalaciones allá donde esta opción esté disponible; y con la misma filosofía de reducir sus emisiones y su factura energética, se han instalado paneles fotovoltaicos en diferentes instalaciones de Europa, donde, además, se han firmado contratos de suministro de energía verde para consumo propio; e India, donde se ha seguido invirtiendo en nuevas plantas productoras de energía solar.

   En este sentido, se espera que los planes de acción llevados a cabo por el Grupo en materia de eficiencia supondrán, en el medio y largo plazo, una mejora en el margen sobre los bienes que produce.

c) *Consumo de agua y recursos materiales*: en el proceso productivo del Grupo se lleva a cabo un uso intensivo de agua. Con el propósito de reducir al máximo los vertidos, se dispone de sistemas e instalaciones propias para el tratamiento del agua, su recirculación y su recuperación. En cuanto a las materias primas, el Grupo somete a revisión constante todos los procesos para hacer un uso responsable de las materias primas. Una muestra de estas prácticas es la reducción del peso bruto de los productos que fabrica, y que implica la disminución del consumo de energía y otros productos necesarios para el proceso de producción.

   Al igual que en el caso de los planes de acción de eficiencia energética, se estima que estas acciones supondrán también una mejora sobre los márgenes de los bienes producidos.

d) *Control de la contaminación y gestión de residuos*: los sistemas de gestión ambiental del Grupo se basan en la norma IS14001, y aseguran que la contaminación no supere los niveles establecidos por la normativa vigente. De otro lado, el sistema de reciclado del Grupo permite la reincorporación de materias primas recicladas a su proceso productivo. Aquellos materiales que no pueden ser reciclados son recogidos por gestores especializados que priorizan su reciclado sobre su depósito en vertederos.

El riesgo de la afección en los márgenes de la adaptación a economías bajas en carbono

Se puede producir una presión de costes sobre los productores de automóviles. Durante la fase de despliegue de vehículos más sostenibles, el coste final será mayor y, para mantener los volúmenes de venta, existe el riesgo de una mayor presión de costes sobre los proveedores de componentes.

Frente a este tipo de escenarios y riesgos, el modelo del Grupo se revela muy eficaz. La diversificación comercial hace que la dependencia de un proyecto o su renovación sea baja, con lo que la libertad para invertir en los proyectos se presenta como clave. A esto se une otro de los ejes del Grupo, la disciplina inversora, que lleva a un análisis detallado de los proyectos con análisis de sensibilidad de volumen, evitando que proyectos con volúmenes menores a los anunciados inicialmente impacten de manera definitiva en los retornos.

El Grupo no solo se adapta a la economía baja en carbono mediante el producto final que ofrece al mercado, sino también adaptando su proceso productivo, que se refleja, por ejemplo, en la contratación de energía limpia para el funcionamiento de sus instalaciones Así, en España el 100% de la energía consumida es energía verde, lo que ha supuesto un ahorro de emisiones.

El riesgo físico directo que supone el cambio climático en el proceso productivo y operaciones de un negocio

Las instalaciones productivas del Grupo, así como de los clientes a los que provee, no se encontraban localizadas en áreas o zonas geográficas donde se prevea un riesgo climático inminente.

No obstante, el Grupo es consciente de la impredecibilidad de los efectos del cambio climático y monitoriza los impactos que cualquier circunstancia adversa pueda generar en la valoración de los activos del Grupo, y, por tanto, en sus Cuentas Anuales Consolidadas. En este sentido, el Grupo está expuesto a riesgos físicos cuyos posibles impactos gestiona en función de la tipología de cada uno de ellos:

a) *Riesgos de estrés hídrico*: son los riesgos que pueden resultar en la falta de abastecimiento de agua.

b) *Riesgos físicos agudos*: son los riesgos que surgen de la ocurrencia de fenómenos climáticos agudos. Estos riesgos accidentales están cubiertos por la póliza global de Responsabilidad Civil. Para reforzar la gestión de riesgos ambientales y de seguridad, el Grupo ha iniciado un proyecto de colaboración con los departamentos técnicos de sus compañías aseguradoras, donde se evalúan y monetizan los riesgos y se establece un plan de eliminación, o en su caso, de mitigación.

c) *Riesgos físicos crónicos*: son riesgos que provocan cambios graduales con impacto más perdurable, como, por ejemplo, el aumento de temperaturas medias, el aumento del nivel del mar o periodos prolongados de calor.

   Aunque las instalaciones productivas del Grupo no se encuentren amenazados directamente por el efecto de estos riesgos físicos crónicos, existen unos objetivos ambientales establecidos a cumplir en todas las plantas y regiones donde opera.

d) *Protección de la biodiversidad*: debido a la localización de sus instalaciones productivas, mayoritariamente en polígonos industriales, la afección de sus actividades a la biodiversidad no es considerada significativa.

4. MEDIOAMBIENTE

CIE Automotive está fuertemente comprometida con la sostenibilidad ambiental, siendo esto una prioridad en el desarrollo de sus actividades y su estrategia empresarial. El cambio climático es un reto en el que CIE trabaja proactivamente desde hace años en su camino hacia *"net-zero"* a través de diversas iniciativas que repercuten positivamente en disminuir su huella ambiental.

El apartado de Información Ambiental contenido en el Estado de Información No Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad desarrollados más adelante expone los objetivos, estrategias y líneas de trabajo llevadas a cabo en materia de gestión ambiental por el Grupo.

5. RECURSOS HUMANOS

Las personas contribuyen uno de los principales activos de CIE Automotive que basa su cultura en valores como la igualdad, diversidad, equidad, inclusión, el trabajo en equipo y el desarrollo del talento.

A cierre del ejercicio, la plantilla del Grupo ha incrementado en 1.560 personas hasta quedar situada en 25.890 empleados.

La distribución del personal al 31 de diciembre de 2025 y 2024 entre mujeres y hombres es la siguiente:

	2025			2024		
	Mujeres	Hombres	Total (*)	Mujeres	Hombres	Total (*)
TOTAL	**5.456**	**20.435**	**25.891**	**5.292**	**19.038**	**24.330**

(*) A 31 de diciembre de 2025 y 2024 dos de los miembros del Consejo de Administración son, a su vez, ejecutivos del Grupo.

En el apartado relativo a Información Social del Estado de Información No Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad que forma parte de este Informe se detalla toda la información relativa a la plantilla del Grupo.

6. ACTIVIDAD EN MATERIA DE I+D

CIE Automotive es proactiva en la transformación tecnológica, busca de manera continua aportar el mayor valor añadido a sus productos con la garantía de innovación, competitividad y diferenciación, siguiendo las tendencias de mercado. Con este propósito, trabaja en diferentes líneas para materializar las oportunidades que genera el actual escenario y mitigar o eliminar los riesgos que surgen.

Especialmente relevante son las nuevas tecnologías en las plantas que aportan la flexibilidad, agilidad y capacidad de reacción necesarias para afrontar todos los retos con volúmenes y escenarios cambiantes.

Líneas de trabajo 2025

CIE Automotive está inmersa en una transformación tecnológica, que le permitirá reducir su huella corporativa y la de sus productos y mejorar su eficiencia para competir en un mercado competitivo y cambiante. En 2025 siguió innovando e invirtiendo aproximadamente el 2% de su beneficio neto para cumplir los objetivos previstos en su Plan Estratégico 2025. Sus 10 centros de investigación y desarrollo y las Áreas de Ingeniería e I+D trabajan en proyectos de desarrollo, innovación y mejora, siguiendo una hoja de ruta basada en 4 líneas estratégicas: ecoeficiencia, industria 4.0, nuevos conceptos de movilidad y electrificación. Se introducen criterios de ecodiseño de producto y proceso, durabilidad, reparabilidad y reducción de impacto ambiental desde las fases más tempranas del producto con un enfoque de ciclo de vida y teniendo en cuenta la cadena de valor. La innovación también tiene un papel crucial para conseguir el objetivo de *"net-zero"*.

El Grupo ha seguido desarrollando iniciativas a corto, medio y largo plazo, de manera que algunas de ellas están llegando ya al mercado y otros se irán de manera paulatina. El trabajo en el área tecnológica se encarga en el Plan Estratégico 2025 y desarrolla cinco de las ocho líneas de actuación fijadas:

- Aligeramiento del vehículo: la reducción del peso de los componentes tiene impacto directo en el consumo del vehículo y por tanto en las emisiones de los vehículos de combustión y autonomía de los eléctricos. CIE desarrolla proyectos de I+D e ingeniería en busca de su máxima optimización.
- Electrificación: el avance tecnológico en este ámbito posiciona a CIE Automotive como agente clave en la mitigación del impacto ambiental y es parte del camino a recorrer para contribuir a minimizar el cambio climático.
- Confort: la línea de innovación para la incorporación de criterios de circularidad mediante el uso de nuevos materiales basados en fibras naturales y con mayor porcentaje de material reciclado tiene un mercado importante en el área de confort y se entronca, a su vez, en la ecoeficiencia.
- Industria 4.0: Sensorización, captura, análisis y visualización de los parámetros de las variables críticas de proceso.
- Ecoeficiencia: el uso eficiente de los materiales, que lleva años siendo la base de sostenibilidad y competitividad del Grupo.

Como miembro destacado de la industria de componentes de automoción, CIE Automotive trabaja por una ordenación justa y responsable de su actividad en beneficio del sector, de sus grupos de interés y de la sociedad.

Por ello mantiene su presencia en los foros regionales, nacionales e internacionales, (miembros de la Junta directiva del clúster de Automoción del País Vasco ACICAE, miembros de la junta directiva de la Asociación nacional de fabricantes de componentes SERNAUTO, miembros de la comisión ejecutiva del centro tecnológico TECNALIA, seguimos participando en los foros de I+D+i e Industriales como EGVIA, etc.).

7. OPERACIONES CON ACCIONES PROPIAS

A 31 de diciembre de 2025 y 2024 el capital social de la Sociedad está representado por 119.807.484 acciones ordinarias, representadas mediante anotaciones en cuenta, de 0,25 euros de valor nominal cada una, totalmente desembolsadas, admitidas a cotización en la Bolsa de Madrid.

El saldo de acciones propias en cartera existente en la Sociedad a cierre de 2025 asciende a 1.191.479 títulos siendo como sigue el movimiento de las acciones propias en el ejercicio:

	31 de diciembre de 2025	
	Número de acciones	Importe (Miles de euros)
Saldo inicial	**62.048**	**1.570**
Adquisiciones del ejercicio	1.593.485	39.435
(Ventas) del ejercicio	(464.054)	(11.367)
Saldo final	**1.191.479**	**29.638**

Durante el ejercicio 2025, la Sociedad ha adquirido un importe neto de 1.129.431 acciones propias de forma directa, hasta un total de 1.191.479 títulos (0,99 % del total de los derechos de voto emitidos por la Sociedad) que se suman a la participación indirecta resultante del acuerdo de equity swap suscrito en el ejercicio 2018 con Banco Santander, S.A. para la adquisición de 2.000.000 acciones (equivalentes al 1,67% del total de los derechos de voto). Durante el ejercicio 2024, la Sociedad adquirió un importe neto de 14.531 acciones propias de forma directa, hasta un total de 62.048 títulos (0,05% del total de los derechos de voto emitidos por la Sociedad) que se sumaban a la participación indirecta resultante del acuerdo de equity swap suscrito en el ejercicio 2018 con Banco Santander, S.A. para la adquisición de 2.000.000 de acciones (equivalentes al 1,67% del total de los derechos de voto).

Asimismo, dejando sin efecto el acuerdo adoptado por la Junta General de Accionistas de 8 de mayo de 2024 en lo no ejecutado, la Junta General de Accionistas ha aprobado con fecha 7 de mayo de 2025 una autorización para que la Sociedad dominante, directamente o a través de cualquiera de sus sociedades filiales, y durante un plazo máximo de cinco años desde la celebración de la Junta General de Accionistas, pueda adquirir, en cualquier momento, y cuantas veces lo estime oportuno, acciones de CIE Automotive, S.A., por cualquiera de los medios admitidos en derecho, incluso con cargo a beneficios del ejercicio y/o reservas de libre disposición, así como a que se puedan enajenar o amortizar posteriormente las mismas, todo ello de conformidad con el artículo 146 y concordantes de la Ley de Sociedades de Capital.

Bajo este marco de autorización, con fecha 7 de mayo de 2025, la Junta General de Accionistas de la Sociedad dominante ha aprobado un programa de recompra de acciones propias con objeto de reducción de hasta un máximo del 10% del capital social mediante la amortización de acciones propias, reservándose el derecho a finalizar dicho programa con anterioridad a la fecha límite de vigencia conforme a los términos acordados.

Por otra parte, con fecha 7 de mayo de 2025, la Junta General de Accionistas de la Sociedad dominante ha aprobado una oferta pública voluntaria parcial de adquisición de acciones sobre un máximo de 11.591.517 de sus propias acciones, representativas del 9,675% de su capital social y que se dirige a todos los accionistas de CIE Automotive, S.A. La contraprestación ofrecida es de 24,00 euros por acción, satisfecha al contado en el momento de la liquidación.

Tras la autorización de la oferta pública voluntaria de acciones por parte de la Comisión Nacional de Mercados y Valores con fecha 13 de junio de 2025, desde el 18 de junio hasta el 2 de julio, se ha procedido a la ejecución de esta Oferta Pública de Acciones de CIE Automotive, S.A. Con fecha 8 de julio de 2025 los resultados de esta oferta pública han sido comunicados, siendo el número final de las acciones adquiridas a sus accionistas de 1.138.292 títulos, que representan el 9,82% del total de la oferta y el 0,95% del capital social de la Sociedad dominante. El pago de estas adquisiciones se ha realizado con fecha 11 de julio de 2025 y ha ascendido a 27,3 millones de euros.

8. PERIODO MEDIO DE PAGO A PROVEEDORES

La información relativa a los aplazamientos de pago efectuados a proveedores por las sociedades consolidadas españolas en operaciones comerciales del ejercicio 2025 y 2024, de acuerdo con las obligaciones establecidas en la Ley 15/2010, de 5 de julio, es la siguiente:

Días	**2025**	**2024**
Periodo medio de pago a proveedores	79	80
Ratio de operaciones pagadas	83	83
Ratio de operaciones pendiente de pago	71	75
Pagos en miles de euros	**2025**	**2024**
Pagos realizados	396.149	460.374
Pagos pendientes	212.922	203.509

Adicionalmente, y de acuerdo con las obligaciones requeridas en la Ley 18/2022 de creación y crecimiento de empresas, se informa de que el importe total de pagos realizados en un periodo inferior al máximo establecido por la Ley 5/2010 ha ascendido a 167.684 miles de euros (198.892 miles de euros en 2024) y 19.580 facturas (19.933 facturas en 2024), lo que supone un 42% sobre el total de pagos realizados y un 33% sobre el total de facturas (43% y 32%, respectivamente, en 2024).

Si bien algunas compañías han excedido el plazo a proveedores nacionales establecido en la Ley 15/2010, el Grupo ha puesto en marcha una serie de medidas focalizadas esencialmente en la identificación de las desviaciones a través del seguimiento y análisis periódico de las cuentas a pagar con proveedores, de la revisión y mejora de los procedimientos internos de gestión de proveedores así como el cumplimiento, y en su caso actualización, de las condiciones definidas en las operaciones comerciales sujetas a la normativa aplicable.

9. INFORMACIÓN BURSÁTIL

Cotización

La acción de CIE Automotive se revaluó un 17%, alcanzando una cotización de 29,75 euros a 31 de diciembre de 2025. En un contexto macroeconómico y sectorial complejo, CIE Automotive presenta excelentes resultados en el ejercicio 2025, que confirman su resistencia y fortalecen su posición como una de las empresas más rentables de la industria. A pesar del entorno desafiante, CIE Automotive ha demostrado un desempeño superior al sector, frente al rendimiento más desfavorable del índice Stoxx Europe 600 Automobiles & Parts (5% negativo). Esta resiliencia refleja la solidez de su modelo de negocio y su capacidad para generar valor de manera sostenida.

En el transcurso del año persistió el desfase entre los fundamentales de CIE Automotive y su cotización. El precio de la acción se mantuvo significativamente por debajo de su potencial, fijado en más de 33 euros por el consenso de los analistas que sigue a la compañía.

Retribución a los accionistas

CIE Automotive volvió a cumplir con su compromiso de destinar un tercio de su beneficio a los accionistas en 2025. La compañía distribuyó 109,6 millones de euros en dividendos correspondientes al ejercicio anterior, realizando dos pagos de 0,46 euros brutos por acción, el primero el 7 de enero y el segundo el 15 de julio.

En línea con su política de retribuciones, el Consejo de Administración, en la reunión celebrada el 12 de diciembre, acordó el pago de un dividendo a cuenta con cargo a los resultados del ejercicio 2025 de 0,47 euros por acción. El desembolso se ha producido el 7 enero de 2026.

10. ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA CONSOLIDADO E INFORMACIÓN SOBRE SOSTENIBILIDAD

De conformidad con lo establecido en la Ley 11/2018, de 28 de diciembre en materia de información no financiera y diversidad, el Grupo CIE Automotive ha elaborado el "ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA" relativo al ejercicio 2025, incluyendo adicionalmente la información sobre sostenibilidad que permita cumplir con todos los requerimientos que el marco de la CSRD y sus Normas Europeas de Información sobre Sostenibilidad (NEIS) contemplan, así como la información relativa a la Taxonomía de la UE conforme a lo establecido en el artículo 8 del Reglamento (UE) 2020/852, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020.

Este informe forma parte, según lo establecido en el artículo 44 del Código de Comercio, del presente Informe de Gestión Consolidado y se muestra como anexo a continuación.

11. INFORME ANUAL DE GOBIERNO CORPORATIVO E INFORME DE RETRIBUCIÓN A CONSEJEROS

A fin de garantizar la transparencia, tanto el marco legal definido por la Sociedad como el Informe Anual de Gobierno Corporativo y el Informe Anual de Retribuciones de los Consejeros están disponibles en la página web corporativa www.cieautomotive.com, en línea con las especificaciones técnicas y jurídicas establecidas por la Comisión Nacional del Mercado de Valores en su Circular 3/2015, de 23 de junio.

Adicionalmente, y formando parte del presente Informe de Gestión Consolidado, tanto el Informe Anual de Gobierno Corporativo como el Informe Anual de Retribuciones de los Consejeros se incorporan por referencia y podrán ser consultados en la web de la Comisión Nacional de Mercado de valores tras su publicación por parte del Grupo:

https://www.cnmv.es/portal/Consultas/EE/InformacionGobCorp.aspx?TipoInforme=1&nif=A-20014452

https://www.cnmv.es/portal/Consultas/EE/InformacionGobCorp.aspx?TipoInforme=6&nif=A-20014452

Estado de Información No Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025

ÍNDICE

1. Información general

1.1 NEIS 2 Requisitos generales

1.1.1 Base para la elaboración

1.1.1.1 RD BP-1: Base general para la elaboración del estado de sostenibilidad

1.1.1.2 RD BP-2: Información relativa a circunstancias específicas

1.1.2. Gobernanza

1.1.2.1 RD GOV-1: El papel de los órganos de administración, dirección y supervisión

1.1.2.2 RD GOV-2: Información facilitada a los órganos de administración, dirección y supervisión de la empresa y cuestiones de sostenibilidad abordadas por ellos

1.1.2.3 RD GOV-3: Integración del rendimiento relacionado con la sostenibilidad en sistemas de incentivos

1.1.2.4 RD GOV-4: Declaración sobre la diligencia debida

1.1.2.5 RD GOV-5: Gestión de riesgos y controles internos de la divulgación de información sobre sostenibilidad

1.1.3. Estrategia

1.1.3.1 RD SBM–1: Estrategia, modelo de negocio y cadena de valor

1.1.3.2 RD SBM-2: Intereses y opiniones de las partes interesadas

1.1.3.3 RD SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio

1.1.4 Gestión de impactos, riesgos y oportunidades

1.1.4.1 Información sobre el proceso de evaluación de materialidad 1.1.4.1.1 RD IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales

1.1.4.1.2 RD IRO-2: Requisitos de divulgación establecidos en las NEIS cubiertos por el estado de sostenibilidad de la empresa

1.1.4.2 Requisito mínimo de divulgación de las políticas y actuaciones

1.1.4.2.1 Requisito mínimo de divulgación – Políticas MDR-P: Políticas adoptadas para gestionar las cuestiones de sostenibilidad materiales

1.1.4.2.2 Requisito mínimo de divulgación- Actuaciones MDR-A: Actuaciones y recursos en relación con las cuestiones de sostenibilidad materiales

1.1.5 Parámetros y metas

1.1.5.1 Requisito mínimo de divulgación - Parámetros MDR-M: Parámetros en relación con las cuestiones de sostenibilidad materiales

1.1.5.2 Requisito mínimo de divulgación - Metas MDR-T: Seguimiento de la eficacia de las políticas y actuaciones a través de metas

2. Información ambiental

2.1. Divulgaciones de conformidad con el artículo 8 del Reglamento 2020/852 (Reglamento sobre taxonomía)

2.1.1 Cumplimiento del Reglamento UE 2020/852 relativo a la taxonomía climática

2.1.2 Tabla Anexo II Reglamento delegado (UE) 2021/2178

2.2 Cambio climático (NEIS E1)

2.2.1. Gobernanza

2.2.1.1 RD relacionado con NEIS 2 GOV-3: Integración del rendimiento relacionado con la sostenibilidad en sistemas de incentivos

2.2.2 Estrategia

2.2.2.1 RD E1-1: Plan de transición para la mitigación del cambio climático

2.2.2.2 RD relacionado con NEIS 2 SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio

2.2.3. Gestión de impactos, riesgos y oportunidades

2.2.3.1 RD relacionado con NEIS 2 IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales relacionados con el clima

2.2.3.2 RD E1-2: Políticas relacionadas con la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo

2.2.3.3 RD E1-3: Actuaciones y recursos en relación con las políticas en materia de cambio climático

2.2.4. Parámetros y metas

2.2.4.1 RD E1-4: Metas relacionadas con la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo

2.2.4.2 RD E1-5: Consumo y combinación energéticos

2.2.4.3 RD E1-6: Emisiones de GEI brutas de alcance 1, 2 y 3 y emisiones de GEI totales

2.2.4.4 RD E1-7: Absorciones de GEI y proyectos de mitigación de GEI financiados mediante créditos de carbono

2.2.4.5 RD E1-8: Sistema de fijación del precio interno del carbono

2.2.4.6 RD E1-9: Efectos financieros previstos de los riesgos físicos y de transición materiales y oportunidades potenciales relacionadas con el cambio climático
2.3 Contaminación (NEIS E2)
2.3.1 Gestión de impactos, riesgos y oportunidades
2.3.1.1 RD relacionado con NEIS 2 IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales relacionados con la contaminación
2.3.1.2 RD E2-1: Políticas relacionadas con la contaminación
2.3.1.3 RD E2-2: Actuaciones y recursos relacionados con la contaminación
2.3.2 Parámetros y metas
2.3.2.1 RD E2-3: Metas relacionadas con la contaminación
2.3.2.2 RD E2-4: Contaminación del aire
2.3.2.4 RD E2-6: Efectos financieros previstos de los impactos, los riesgos y las oportunidades relacionados con la contaminación
2.4 Recursos hídricos y marinos (NEIS E3)
2.4.1 Gestión de impactos, riesgos y oportunidades
2.4.1.1 RD relacionado con NEIS 2 IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales relacionados con los recursos hídricos
2.4.1.2 RD E3-1: Políticas relacionadas con los recursos hídricos
2.4.1.3 RD E3-2: Actuaciones y recursos relacionados con los recursos hídricos
2.4.2 Parámetros y metas
2.4.2.1 RD E3-3: Metas relacionadas con los recursos hídricos
2.4.2.2 RD E3-4: Consumo de agua
2.4.2.3 RD E3-5: Efectos financieros previstos de los impactos, los riesgos y las oportunidades relacionados con los recursos hídricos
2.5 Uso de los recursos y economía circular (NEIS E5)
2.5.1 Gestión de impactos, riesgos y oportunidades
2.5.1.1 RD relacionado con NEIS 2 IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales relacionados con el uso de los recursos y la economía circular
2.5.1.2 RD E5-1: Políticas relacionadas con el uso de los recursos y la economía circular
2.5.1.3 RD E5-2: Actuaciones y recursos relacionados con el uso de los recursos y la economía circular
2.5.2 Parámetros y metas
2.5.2.1 RD E5-3: Metas relacionadas con el uso de los recursos y la economía circular
2.5.2.2. RD E5-4: Entradas de recursos
2.5.2.3 RD E5-5: Salidas de recursos
2.5.2.4 RD E5-6: Efectos financieros previstos de los impactos, los riesgos y las oportunidades relacionados con el uso de los recursos y la economía circular

3. Información Social
3.1. Personal propio (NEIS S1)
3.1.1. Estrategia
3.1.1.1. RD relacionado con ESRS 2 SBM-2 – Intereses y opiniones de las partes interesadas
3.1.1.2. RD relacionado con ESRS 2 SBM-3 – Impactos materiales, riesgos y oportunidades y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio
3.1.2. Gestión de impactos, riesgos y oportunidades
3.1.2.1. RD S1-1 – Políticas relacionadas con la propia fuerza laboral
3.1.2.2. RD S1-2 – Procesos para involucrar a los propios trabajadores y representantes de los trabajadores sobre los impactos
3.1.2.3. RD S1-3 – Procesos para remediar los impactos negativos y canales para que los propios trabajadores planteen preocupaciones
3.1.2.4. RD S1-4 – Actuar sobre los impactos materiales en la propia fuerza laboral, y enfoques para mitigar los riesgos materiales y buscar oportunidades materiales relacionadas con la propia fuerza laboral, y la efectividad de esas acciones
3.1.3. Métricas y objetivos
3.1.3.1. RD S1-5 – Objetivos relacionados con la gestión de impactos negativos materiales, el impulso de impactos positivos y la gestión riesgos y oportunidades materiales
3.1.3.2. RD S1-6 – Características de los empleados de la entidad

3.1.3.3. RD S1-7 – Características de los trabajadores no asalariados en la propia fuerza laboral de la entidad
3.1.3.4. RD S1-8 – Cobertura de negociación colectiva y diálogo social
3.1.3.5. RD S1-9 – Métricas de diversidad
3.1.3.6. RD S1-10 – Salarios adecuados
3.1.3.7. RD S1-11 – Protección social
3.1.3.8. RD S1-12 – Personas con discapacidad
3.1.3.9. RD S1-13 – Métricas de formación y desarrollo de habilidades
3.1.3.10. RD S1-14 – Métricas de salud y seguridad
3.1.3.11. RD S1-15 – Métricas de conciliación laboral
3.1.3.12. RD S1-16 – Métricas de retribución (brecha salarial y retribución total)
3.1.3.13. RD S1-17 – Incidentes, quejas e impactos graves relacionados con los derechos humanos
3.2. Trabajadores de la Cadena de Valor (NEIS S2)
3.2.1. Estrategia
3.2.1.1. RD relacionado con ESRS 2 SBM-2 Intereses y opiniones de las partes interesadas
3.2.1.2. RD relacionado con ESRS 2 SBM-3 Impactos materiales, riesgos y oportunidades y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio
3.2.2. Gestión de impactos, riesgos y oportunidades
3.2.2.1. RD S2-1 – Políticas relacionadas con los trabajadores de la cadena de valor
3.2.2.2. RD S2-2 – Procesos para colaborar con los trabajadores de la cadena de valor en materia de impactos
3.2.2.3. RD S2-3 – Procesos para remediar los impactos negativos y canales para que los trabajadores de la cadena de valor planteen preocupaciones
3.2.2.4. RD S2-4 – Adopción de medidas relacionadas con los impactos negativos materiales sobre los trabajadores de la cadena de valor, enfoques para gestionar los riesgos materiales y aprovechar las oportunidades materiales relacionados con los trabajadores de la cadena de valor y la eficacia de dichas actuaciones
3.2.3. Métricas y objetivos
3.2.3.1. RD S2-5 – Objetivos relacionados con la gestión de impactos negativos materiales, avanzando impactos positivos y gestionando riesgos materiales y oportunidades
3.3. Clientes (*Información específica de la entidad*)
3.3.1. RD SBM-2: Intereses y opiniones de las partes interesadas
3.3.2 RD SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio
3.3.3 RD IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales
3.3.4 Políticas MDR-P: Políticas adoptadas para gestionar las cuestiones de divulgación
3.3.5 Actuaciones MDR-A: Actuaciones y recursos en relación con las cuestiones de sostenibilidad materiales
3.3.6 Metas MDR-T: Seguimiento de la eficacia de las políticas y actuaciones a través de metas
3.3.7 Parámetros MDR-M: Parámetros en relación con las cuestiones de sostenibilidad materiales

4. Información de Gobernanza
4.1. Conducta empresarial (NEIS G1)
4.1.1. Gobernanza
4.1.1.1. RD ESRS2 GOV-1 – El rol de los cuerpos administrativos, de supervisión y de gestión
4.1.2. Gestión de impactos, riesgos y oportunidades
4.1.2.1. RD relacionado con ESRS 2 IRO-1 Descripción de los procesos para identificar y evaluar impactos materiales, riesgos y oportunidades
4.1.2.2. RD G1-1 – Cultura corporativa y políticas de conducta empresarial y cultura corporativa
4.1.2.3. RD G1-2 – Gestión de las relaciones con proveedores
4.1.2.4. RD G1-3 – Prevención y detección de corrupción y soborno
4.1.3. Métricas y objetivos
4.1.3.1. RD G1-4 – Incidentes confirmados de corrupción o soborno
4.1.3.2. RD G1-5 – Influencia política y actividades de los grupos de presión
4.1.3.3. RD G1-6 – Prácticas de pago

5. Indicadores de la Ley 11/2018 no recogidos en las Normas Europeas de Información en materia de Sostenibilidad

6. Tabla de trazabilidad de indicadores derivados de los requerimientos de la Ley 11/2018 y de la Directiva (UE) 2022/2464 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre Información Corporativa en Materia de Sostenibilidad

1. Información general

1.1 NEIS 2 Requisitos generales

1.1.1 Base para la elaboración

1.1.1.1 RD BP-1: Base general para la elaboración del Estado de Sostenibilidad

NEIS 2-BP-1– 5 a)	*La empresa divulgará la siguiente información*: ***a) si el Estado de Sostenibilidad se ha elaborado en base consolidada o individual;***

Este informe es el Estado de Información No Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad de CIE Automotive 2025, y se presenta como un anexo dentro del Informe de Gestión Consolidado, que ofrece información sobre la actividad en materia de sostenibilidad de CIE Automotive S.A. y de sus sociedades participadas durante el ejercicio en los países donde tiene presencia. De este alcance se excluye la empresa conjunta (*Joint Venture*) china SAMAP, al ser ésta consolidada por puesta en equivalencia.

NEIS 2-BP-1–5 b) i	*La empresa divulgará la siguiente información*: ***b) para estados de sostenibilidad consolidados: i. una confirmación de que el alcance de la consolidación es el mismo que para el estado financiero o, en su caso, una declaración de que la empresa informante no está obligada a elaborar estados financieros o de que dicha empresa prepara información consolidada sobre sostenibilidad de conformidad con el artículo 48 decies de la Directiva 2013/34/UE****; y*

El perímetro de la información que se incluye en el Estado de Información No Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad se refiere al perímetro financiero considerado en la Cuentas Anuales Consolidadas de CIE Automotive para el ejercicio 2025.

NEIS 2-BP-1-5 b) ii	*La empresa divulgará la siguiente información*: ***b) para estados de sostenibilidad consolidados: ii. cuando proceda, una indicación de qué empresas filiales incluidas en la consolidación están exentas de la presentación de información individual o consolidada en materia de sostenibilidad de conformidad con el artículo 19 bis o el artículo 29 bis, apartado 8, de la Directiva 2013/34/UE.***

En virtud de lo dispuesto en la Información Corporativa en Materia de Sostenibilidad (CSRD, por sus siglas en inglés) y las Normas Europeas de Información en materia de Sostenibilidad (NEIS), las siguientes subsidiarias quedan exentas de la obligación de publicar un Estado de Información No Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad independiente:

a) Subsidiarias dentro de la Unión Europea que cumplen con la CSRD pero cuyos datos están incorporados en el Estado de Información No Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad consolidado del grupo.
b) Subsidiarias en España sujetas a la Ley 11/2018 en materia de Información No Financiera y Diversidad, exentas hasta la entrada en vigor plena de la CSRD en 2024.
c) Subsidiarias fuera del ámbito de aplicación de la CSRD.

En CIE Automotive no hay ninguna filial o subsidiaria a la que le aplican estos puntos citados con anterioridad.

NEIS 2-BP-1–5 c) AR 1	*La empresa divulgará la siguiente información****: c) en qué medida el Estado de Sostenibilidad abarca las fases anteriores y posteriores de la Cadena de Valor de la empresa (véase la NEIS 1, sección 5.1. Empresa informante y Cadena de Valor);***

Para el presente informe, se ha tenido en cuenta la Cadena de Valor de CIE Automotive, tanto aguas arriba, considerando los proveedores productivos, entre los que se encuentran aquellos de materias primas, y que constituyen la amplia mayoría de la cadena de suministros del Grupo; así como aguas abajo, donde englobamos a los clientes fabricantes de automóviles (OEM por sus siglas en inglés: *Original Equiment Manufacturer*) y Tier 1.



NEIS 2-BP-1–5 d)	*La empresa divulgará la siguiente información*: ***d) si la empresa ha optado por omitir un elemento de información concreto sobre propiedad intelectual, know-how o resultados de la innovación (véase el NEIS 1, sección 7.7. Información clasificada y sensible e información sobre propiedad intelectual, know-how o resultados de la innovación); y***

En la elaboración del Estado de Información No Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad 2025, CIE Automotive no ha omitido ningún elemento de información concreto sobre propiedad intelectual, know-how o resultados de la innovación, según se recoge en el *NEIS 1, sección 7.7. Información clasificada y sensible e información sobre propiedad intelectual, know-how o resultados de la innovación.*

NEIS 2-BP-1–5 e)	*La empresa divulgará la siguiente información*: ***e) en el caso de las empresas establecidas en un Estado miembro de la UE que permita la exención de la divulgación de acontecimientos inminentes o cuestiones en curso de negociación, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 19 bis, apartado 3, y el artículo 29 bis, apartado 3, de la Directiva 2013/34/UE, si la empresa se ha acogido a dicha exención.***

En la elaboración del Estado de Información No Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad 2025, CIE Automotive no se ha acogido a la exención de la divulgación de acontecimientos inminentes o cuestiones en curso de negociación, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 19 bis, apartado 3, y el artículo 29 bis, apartado 3, de la Directiva 2013/34/UE.

1.1.1.2 RD BP-2: Información relativa a circunstancias específicas

NEIS 2-BP-2–9 a)	*Cuando la empresa se haya desviado de los horizontes temporales a medio o largo plazo definidos en la sección 6.4 del NEIS 1, Definición de corto, medio y largo plazo a efectos de información, describirá*: ***a) sus definiciones de los horizontes temporales a medio o largo plazo.***

CIE Automotive ha considerado los siguientes horizontes temporales, alineados con la sección 6.4 del indicador NEIS 1:

- Corto plazo: el mismo período adoptado por la compañía como período de referencia en sus estados financieros, es decir, el período de reporte del año fiscal 2025.
- Medio plazo: desde el final del período de referencia a corto plazo definido en la letra a), hasta cinco años después;
- Largo plazo: más de cinco años.

Sin embargo, tal y como se recoge en el apartado *1.1.2.5RD GOV-5*: *Gestión de riesgos y controles internos de la divulgación de información sobre sostenibilidad* indicador *NEIS 2-GOV-5-36 e)*, el horizonte temporal para los riesgos climáticos varía, considerando para éstos el horizonte temporal en 2050, en línea con el objetivo temporal de neutralidad climática establecido por la compañía en base a los objetivos de la Unión Europea.

NEIS 2-BP- 2–9 b)	*Cuando la empresa se haya desviado de los horizontes temporales a medio o largo plazo definidos en la sección 6.4 del NEIS 1, Definición de corto, medio y largo plazo a efectos de información, describirá:* ***b) los motivos para aplicar estas definiciones.***

Tal y como se recoge en el apartado *2.2.2.2. RD relacionado con NEIS 2 SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio* en el indicador *NEIS 2 – SBM-3– 19 b) AR 7 y 13*, para dotar de más robustez al análisis se han incluido diferentes horizontes temporales y escenarios de evolución climática.

Tres horizontes climáticos: optimista, tendencial y pesimista, y tres escenarios temporales:

- Actual o corto plazo: 2020-2025.
- Medio plazo: 2030.
- Largo plazo: 2050.

En relación al horizonte actual o corto plazo, tal y como se recoge en la respuesta al indicador *NEIS 2 – SBM-3– 19 b) AR 7 y 13*, no se señala el año en curso 2025 sino un periodo 2020-2025, dado que muchas de las variables y parámetros no son accesibles para el 2025, o no es accesible en 2025 en todas las zonas geográficas, por ello se usa el dato más cercano a 2025 que sea accesible en todas las zonas geográficas, pudiendo en el peor de os casos referirse a 2020.

NEIS 2-BP-2–10 a); b); c); d)	*Cuando los parámetros incluyan datos sobre las fases anteriores o posteriores de la Cadena de Valor estimados utilizando fuentes indirectas, como datos sectoriales medios u otras variables sustitutivas, la empresa: a) indicará los parámetros; b) describirá la base para la elaboración; c) describirá el grado de exactitud resultante; d) en su caso, describirá las actuaciones previstas para mejorar la exactitud en el futuro (véase el NEIS 1, capítulo 5. Cadena de Valor).*

A lo largo de este Estado de Información No Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad se incluirá lo que este indicador requiere allá donde se incluyan datos sobre las fases anteriores o posteriores de la Cadena de Valor estimados utilizando fuentes indirectas, como datos sectoriales medios u otras variables sustitutivas.

Los indicadores de sostenibilidad incluidos en este Estado de Información No Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad se basan en datos primarios, secundarios o modelizados, según corresponda. En aquellos casos donde no es posible obtener datos directos, se han empleado estimaciones basadas en tendencias de datos reales, información sectorial o análisis de expertos, cumpliendo con los criterios cualitativos definidos por las Normas Europeas de Información en materia de Sostenibilidad (NEIS).

Algunos ejemplos incluyen el uso de datos indirectos para indicadores de emisiones a lo largo de la Cadena de Valor. Toda la información será referenciada y detallada allá donde corresponda a lo largo de este informe.

En el contexto de un reporte en evolución, se anticipa que las metodologías de cálculo y los datos disponibles mejoren en los próximos años. Esto podría conllevar ajustes en los datos históricos o las trayectorias proyectadas para reflejar mejor la información más reciente y fiable, sobre todo en relación con la información de Cadena de Valor.

NEIS 2-BP-2–11 a); b) i; b) ii	*De conformidad con el NEIS 1, sección 7.2. Fuentes de estimación e incertidumbre del resultado, la empresa: a) indicará los parámetros cuantitativos y los importes monetarios que haya divulgado y que estén sujetos a un alto grado de incertidumbre de medida; b) en relación con cada parámetro cuantitativo e importe monetario indicados:* *i. divulgará información sobre las fuentes de incertidumbre de medida (por ejemplo, la dependencia del importe con respecto al resultado de un acontecimiento futuro, a una técnica de medición o a la disponibilidad y la calidad de los datos de las fases anteriores y posteriores de la Cadena de Valor de la entidad); y* *ii. divulgará las hipótesis, aproximaciones y juicios de los que parte la entidad para llevar a cabo la medición*

Tal y como se indica en el indicador *NEIS 2-BP-2–10 a); b); c); d)*, a lo largo de este Estado de Información No Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad se incluirá lo que este indicador requiere allá donde se incluyan fuentes de estimación e incertidumbre del resultado.

Algunos ejemplos incluyen el uso de datos indirectos para indicadores de emisiones a lo largo de la Cadena de Valor. Toda la información será referenciada y detallada allá donde corresponda a lo largo de este informe.

En el contexto de un reporte en evolución, se anticipa que las metodologías de cálculo y los datos disponibles mejoren en los próximos años. Esto podría conllevar ajustes en los datos históricos o las trayectorias proyectadas para reflejar mejor la información más reciente y fiable, sobre todo en relación con la información de Cadena de Valor.

NEIS 2-BP-2–13 a); b); c)	*Cuando se produzcan cambios en la preparación y presentación de información sobre sostenibilidad en comparación con el período o períodos de referencia anteriores (véase el NEIS 1, sección 7.4. Cambios en la preparación o presentación de información sobre sostenibilidad), la empresa: a) explicará los cambios y las razones de los mismos, incluido el motivo por el que el parámetro sustituido proporciona información más útil; b) divulgará cifras comparativas revisadas, a menos que sea imposible hacerlo. Cuando resulte impracticable ajustar la información comparativa de uno o varios períodos anteriores, la empresa informará de este hecho; y c) divulgará la diferencia entre la cifra indicada en el período anterior y la cifra comparativa revisada.*

A lo largo de este Estado de Información No Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad se incluirá lo que este indicador requiere cuando se produzcan cambios en la preparación y presentación de información sobre sostenibilidad en comparación con el período o períodos de referencia anteriores.

Tal y como se recoge en el indicador *NEIS 2-IRO-2-59*, dado que en 2025 no ha habido modificaciones sustanciales en la actividad de la compañía en relación a la estructura organizativa y operativa, ni cambios materiales en los factores externos, y siguiendo las directrices de la EFRAG a este respecto, CIE Automotive confirma que el resultado del análisis de doble materialidad del ejercicio 2024 sigue siendo pertinente para el ejercicio 2025, con lo que en la elaboración de la declaración de sostenibilidad se utilizarán las conclusiones alcanzadas anteriormente. Por lo tanto, se mantiene en 2025 el mismo análisis de Impactos, Riesgos y Oportunidades (IROs).

Hay que destacar el seguimiento y aprobación que en 2024 hizo la Comisión ASG del análisis de doble materialidad, fuente de la identificación de los impactos, riesgos y oportunidades (IROs) materiales en el ámbito de la sostenibilidad, facilitando la integración de este entendimiento en los mecanismos de gestión de la compañía, válido para 2025.

NEIS 2-BP-2–14 a); b); c)	*Cuando la empresa detecte errores de períodos anteriores de importancia relativa (véase el NEIS 1, sección 7.5. Información sobre errores de períodos anteriores), divulgará: a) la naturaleza del error de períodos anteriores de importancia relativa; b) en la medida de lo posible, la corrección de cada período anterior incluido en el Estado de Sostenibilidad; y c) si la corrección del error no es posible, las circunstancias que llevaron a la existencia de dicha condición.*

A lo largo de este Estado de Información No Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad se incluirá lo que este indicador requiere cuando la empresa detecte errores de períodos anteriores de importancia relativa.

NEIS 2-BP-2- 15	*Cuando la empresa incluya en su Estado de Sostenibilidad información derivada de otra legislación que exija que la empresa divulgue información sobre sostenibilidad, o de normas y marcos generalmente aceptados acerca de la información sobre sostenibilidad (véase el NEIS 1, sección 8.2. Contenido y estructura de los estados de sostenibilidad), además de la información prescrita por los NEIS, informará de este hecho. En caso de aplicación parcial de otras normas o marcos de información, la empresa facilitará una referencia precisa a los apartados de la norma o marco aplicado.*

CIE Automotive ha incluido en el Estado de Información No Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad información sobre sostenibilidad derivada de la Ley 11/2018, de 28 de diciembre, de Información No Financiera y Diversidad, además de la información prescrita por la Directiva de la Unión Europea sobre Información Corporativa en Materia de Sostenibilidad (CSRD, por sus siglas en inglés).

Esta información viene incluida en el apartado *6. Indicadores* de la Ley 11/2018 no recogidos en las Normas Europeas de Información en materia de Sostenibilidad (NEIS).

NEIS 2-BP-2- 16	*Cuando la empresa incorpore información por referencia (véase el NEIS 1, sección 9.1. Incorporación por referencia), divulgará una lista de los requisitos de divulgación establecidos en el NEIS, o los puntos de datos específicos exigidos por un requisito de divulgación, que se hayan incorporado por referencia.*

A lo largo de este Estado de Información No Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad se incorporan referencias cruzadas entre los diferentes requisitos de información de las NEIS, así como, cuando corresponda, referencias cruzadas con las Cuentas Anuales Consolidadas correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025.

1.1.2 Gobernanza

1.1.2.1 RD GOV-1: El papel de los órganos de administración, dirección y supervisión

NEIS 2-GOV-1 –21 a)	*La empresa divulgará la siguiente información sobre la composición y diversidad de los miembros de sus órganos de administración, dirección y supervisión*: ***a) el número de miembros ejecutivos y no ejecutivos;***

En base a la NEIS 2 Apéndice C - Requisitos de divulgación/aplicación establecidos en las NEIS temáticas que son aplicables conjuntamente con la NEIS 2, esta información se incluye en este informe dentro del apartado de la *NEIS G1 4.1.1.1. NEIS2 GOV-1 – El rol de los cuerpos administrativos, de supervisión y de gestión*, indicadores *NEIS 2 – GOV-1–5 a)* y *NEIS 2 – GOV-1–5 b)*.

NEIS 2-GOV-1 –21 b)	*La empresa divulgará la siguiente información sobre la composición y diversidad de los miembros de sus órganos de administración, dirección y supervisión*: ***b) representación de los asalariados y otros trabajadores;***

En base a la NEIS 2 Apéndice C - Requisitos de divulgación/aplicación establecidos en las NEIS temáticas que son aplicables conjuntamente con la NEIS 2, esta información se incluye en este informe dentro del apartado *4.1.1.1.* NEIS 2 *GOV-1 – El rol de los cuerpos administrativos, de supervisión y de gestión*, indicadores *NEIS 2 – GOV-1–5 a) y NEIS 2 – GOV-1–5 b)*.

NEIS 2-GOV-1 –21 c)	*La empresa divulgará la siguiente información sobre la composición y diversidad de los miembros de sus órganos de administración, dirección y supervisión*: ***c) experiencia en relación con los sectores, productos y ubicaciones geográficas de la empresa;***

En base a la NEIS 2 Apéndice C - Requisitos de divulgación/aplicación establecidos en las NEIS temáticas que son aplicables conjuntamente con la NEIS 2, esta información se incluye en este informe dentro del apartado *4.1.1.1. NEIS 2 GOV-1 – El rol de los cuerpos administrativos, de supervisión y de gestión*, indicador *NEIS 2 – GOV-1–5 b)*.

NEIS 2-GOV-1 –21 d)	*La empresa divulgará la siguiente información sobre la composición y diversidad de los miembros de sus órganos de administración, dirección y supervisión*: ***d) porcentaje por género y otros aspectos relacionados con la diversidad que la empresa tenga en cuenta. La diversidad de género del consejo de administración se calculará como una proporción media del número de mujeres que forman parte del consejo de administración, en comparación con el número de hombres.***

A cierre de ejercicio 2025, el Consejo de Administración de CIE Automotive se compone de 12 consejeros, de los que cinco son mujeres y siete hombres. Por ello, el porcentaje por género femenino es del 42%.

En base a la NEIS 2 Apéndice C - Requisitos de divulgación/aplicación establecidos en las NEIS temáticas que son aplicables conjuntamente con la NEIS 2, el detalle de las personas que componen el Consejo de Administración se incluye en este informe dentro del apartado *4.1.1.1. NEIS2 GOV-1 – El rol de los cuerpos administrativos, de supervisión y de gestión*, indicador *NEIS 2 – GOV-1–5 b)*.

NEIS 2-GOV-1 –21 e)	*La empresa divulgará la siguiente información sobre la composición y diversidad de los miembros de sus órganos de administración, dirección y supervisión*: ***e) el porcentaje de miembros independientes del consejo. En el caso de las empresas con un consejo unitario, esto corresponde al porcentaje de miembros independientes no ejecutivos del consejo. En el caso de las empresas con un consejo dual, esto corresponde al porcentaje de miembros independientes del consejo.***

A cierre de ejercicio 2025, el Consejo de Administración de CIE Automotive se compone de 12 consejeros, de los que tres son independientes, dos ejecutivos y siete dominicales. Por ello, el porcentaje de consejeros independientes es del del 25%.

En base a la NEIS 2 Apéndice C - Requisitos de divulgación/aplicación establecidos en las NEIS temáticas que son aplicables conjuntamente con la NEIS 2, el detalle de las personas que componen el Consejo de Administración se incluye en este informe dentro del apartado *4.1.1.1. NEIS2 GOV-1 – El rol de los cuerpos administrativos, de supervisión y de gestión*, indicador *NEIS 2 – GOV-1–5 a)*.

NEIS 2-GOV-1 - 22 a)	*La empresa divulgará la siguiente información sobre las funciones y responsabilidades de los órganos de administración, dirección y supervisión*: ***a) la identidad de los órganos de administración, dirección y supervisión (como un comité del consejo de administración o similar) o de la persona o personas dentro de un órgano responsable de la supervisión de los impactos, los riesgos y las oportunidades;***

En base a la NEIS 2 Apéndice C - Requisitos de divulgación/aplicación establecidos en las NEIS temáticas que son aplicables conjuntamente con la NEIS 2, el detalle de las personas que componen el Consejo de Administración se incluye en este informe dentro del apartado *4.1.1.1. NEIS2 GOV-1 – El rol de los cuerpos administrativos, de supervisión y de gestión*, indicador *NEIS 2 – GOV-1–5 a)*.

NEIS 2-GOV-1 – 22 b) AR 3	*La empresa divulgará la siguiente información sobre las funciones y responsabilidades de los órganos de administración, dirección y supervisión*: ***b) la manera en que las responsabilidades de cada órgano o persona en materia de impactos, riesgos y oportunidades se reflejan en el mandato de la empresa, los mandatos del consejo de administración y otras políticas conexas;***

CIE Automotive incorpora consideraciones Ambientales Sociales y de buen Gobierno (ASG) en todas sus decisiones empresariales, desde la planificación estratégica hasta la ejecución operativa. Con este enfoque, no solo responde a las demandas de sus clientes y a la creciente regulación en materia de sostenibilidad, sino que garantiza el crecimiento rentable en el largo plazo, al impulsar la eficiencia y la innovación para minimizar sus impactos negativos.

La supervisión de la gestión en ASG y Sostenibilidad recae en la Comisión ASG del Consejo de Administración, que delega en el Comité Transversal ASG el seguimiento del desempeño en la aplicación de los principios. Esta monitorización se realiza mediante indicadores ASG que miden la evolución de las diferentes áreas. Los indicadores se incluyen en los planes de gestión de cada planta y sirven para monitorizar la evolución del Plan Estratégico ASG 2025 en los aspectos ligados a la sostenibilidad.

Hay que destacar el seguimiento y aprobación que en 2024 hizo la Comisión ASG del análisis de doble materialidad, fuente de la identificación de los impactos, riesgos y oportunidades (IROs) materiales en el ámbito de la sostenibilidad, facilitando la integración de este entendimiento en los mecanismos de gestión de la compañía, válido para 2025.

Funciones de la Comisión ASG

La Comisión tiene carácter de órgano interno de carácter informativo y consultivo, sin funciones ejecutivas, con facultades de información, asesoramiento y propuesta dentro de su ámbito de actuación.

A tal efecto, serán competencias de la Comisión las siguientes:

i. Promover la existencia de un Código de Conducta en la Sociedad, proponer su aprobación al Consejo de Administración y sus posteriores modificaciones, así como promover cualquier cuestión relevante para la promoción del conocimiento y cumplimiento del Código de Conducta.
ii. Emitir los informes que, en el ámbito de las materias de su competencia, resulten oportunos en relación con las denuncias que se reciban por la Sociedad a través del canal ético o de denuncias o cualquier otro análogo que se establezca.

iii. Revisar periódicamente las políticas en materia medioambiental, incluido el cambio climático, social y de gobierno corporativo y proponer al Consejo de Administración, para su aprobación o elevación a la Junta General de Accionistas, las modificaciones y actualizaciones que contribuyan a su desarrollo y mejora continua.
iv. Conocer, impulsar, orientar y supervisar la estrategia y actuación del gobierno corporativo en materia de sostenibilidad e informa sobre ello al Consejo de Administración.
v. Supervisar el cumplimiento de los requerimientos legales y de las normas del gobierno corporativo.
vi. Supervisar y evaluar los procesos de relación con los distintos grupos de interés.
vii. Evaluar y revisar los planes de la Sociedad en ejecución de las políticas ASG y realizar el seguimiento de su grado de cumplimiento.
viii. Informar acerca de la ejecución por parte de las entidades de naturaleza fundacional vinculadas al Grupo de las actividades de interés general y ASG que les sean encomendadas.
ix. Informar, con carácter previo a su aprobación, del Informe Anual de Gobierno Corporativo de la Sociedad, recabando para ello los informes de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento y de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones en relación con los apartados de dicho informe que sean propios de sus competencias, y del Informe Anual.
x. Las demás funciones que pudiera acordar el Consejo de Administración de la Sociedad.

Es importante destacar que el Consejo de Administración es el responsable último ante todos los grupos de interés de la existencia y funcionamiento del Sistema de Gestión de Riesgos (SGR) de la compañía, garantiza su existencia y diseño, y lo supervisa mediante las actividades realizadas por la Comisión de Auditoría y Cumplimiento.

Funciones de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento

La Comisión de Auditoría y Cumplimiento tiene la función de asistir al Consejo de Administración de la Sociedad en la supervisión de los estados financieros y no financieros, así como en el ejercicio de la función de control de CIE Automotive, S.A. y las sociedades que forman parte de su Grupo.

A tal efecto, serán competencias de la Comisión las siguientes:

i. Revisar periódicamente la política de riesgos y proponer su modificación y actualización al Consejo de Administración.
ii. Aprobar la política relativa a la contratación del auditor de cuentas.
iii. Informar a la Junta General de Accionistas sobre cuestiones que en ella planteen los accionistas en materia de su competencia.
iv. Supervisar la eficacia del control interno de la Sociedad y de su Grupo, así como de su sistema de gestión de riesgos financieros y no financieros, incluidos los fiscales y los relacionados con la corrupción.
v. Velar en general porque las políticas y sistemas establecidos en materia de control interno se apliquen de modo efectivo en la práctica.
vi. Analizar, junto con los auditores de cuentas, las debilidades significativas del sistema de control interno detectadas en el desarrollo de la auditoría.
vii. Supervisar el proceso de elaboración y presentación de la información financiera y no financiera preceptiva.
viii. Proponer al Consejo de Administración, para su sometimiento a la Junta General de Accionistas, el nombramiento, reelección o sustitución de los auditores de cuentas, así como las condiciones de su contratación, de acuerdo con la normativa aplicable, y recibir regularmente de éstos información sobre el plan de auditoría y su ejecución, además de preservar su independencia en el ejercicio de sus funciones.
ix. Supervisar la actividad de las áreas de Compliance y Auditoría Interna, que dependerán funcionalmente de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento, y velar por su independencia.
x. Proponer la selección, nombramiento y cese de los responsables de los servicios de Compliance y Auditoría Interna; proponer el presupuesto de esos servicios; aprobar la orientación y el plan de trabajo anual, asegurándose de que su actividad esté enfocada principalmente en los riesgos relevantes; recibir información periódica sobre sus actividades; y verificar que la Alta Dirección tenga en cuenta las conclusiones y recomendaciones de sus informes.
xi. Establecer las oportunas relaciones con los auditores de cuentas para recibir información sobre aquellas cuestiones que puedan poner en riesgo su independencia, para su examen por la Comisión, y cualesquiera otras relacionadas con el proceso de desarrollo de la auditoría de cuentas, así como aquellas otras comunicaciones previstas en la legislación de auditoría de cuentas y en las restantes normas de auditoría.

xii. En todo caso, deberá recibir anualmente de los auditores de cuentas la confirmación escrita de su independencia en relación con la Sociedad o entidades vinculadas a esta directa o indirectamente, así como la información de los servicios adicionales de cualquier clase prestados y los correspondientes honorarios percibidos de estas entidades por los citados auditores de cuentas, o por las personas o entidades vinculadas a estos de acuerdo con lo dispuesto en la legislación sobre auditoría de cuentas

xiii. Emitir anualmente, con carácter previo al informe de auditoría de cuentas, un informe en el que se expresará una opinión sobre la independencia de los auditores de cuentas. Este informe deberá pronunciarse, en todo caso, sobre la prestación de los servicios adicionales a que hace referencia el apartado anterior, en los términos establecidos por la ley.

xiv. Informar previamente al Consejo de Administración respecto de la información financiera y no financiera que, por su condición de cotizada, la Sociedad deba hacer pública periódicamente, debiendo asegurarse de que los estados financieros intermedios se formulan con los mismos criterios contables que las cuentas anuales y, a tal fin, considerar la procedencia de una revisión limitada del auditor de cuentas.

xv. Informar al Consejo de Administración, con carácter previo a la adopción por este de la correspondiente decisión, sobre la creación o adquisición de participaciones en entidades de propósito especial o domiciliadas en países o territorios que tengan la consideración de paraísos fiscales, así como cualesquiera otras transacciones u operaciones de naturaleza análoga que, por su complejidad, pudieran menoscabar la transparencia del Grupo.

xvi. La supervisión en general del funcionamiento del canal ético o de denuncias o cualquier otro análogo que se establezca, recibiendo periódicamente información sobre el funcionamiento del canal (al menos, el número de denuncias recibidas, su origen, tipología y los resultados de las investigaciones junto con las medidas y líneas de actuación propuestas o adoptadas), proponiendo las acciones oportunas para mejorar su funcionamiento y reducir el riesgo de irregularidades en el futuro y pudiendo involucrar a otras comisiones, a la función de auditoría interna (incluyendo al responsable de cumplimiento normativo) o a un asesor externo cuando, por su trascendencia o complejidad, se considere oportuno.

xvii. Las demás funciones que pudiera acordar el Consejo de Administración de la Sociedad o le vengan atribuidas por la legislación societaria o contable en vigor en cada momento.

NEIS 2-GOV-1 – 22 c) i AR 4	*La empresa divulgará la siguiente información sobre las funciones y responsabilidades de los órganos de administración, dirección y supervisión*: ***c) una descripción de la función que desempeña la dirección en los procesos, controles y procedimientos de gobernanza utilizados para controlar, gestionar y supervisar los impactos, los riesgos y las oportunidades, en particular:*** ***i. si dicha función se delega en un puesto o comité de gestión específico y cómo se ejerce la supervisión de ese cargo o comité;***

Es importante destacar que el Consejo de Administración es el responsable último ante todos los grupos de interés de la existencia y funcionamiento del Sistema de Gestión de Riesgos (SGR) de la compañía, garantiza su existencia y diseño, y lo supervisa mediante las actividades realizadas por la Comisión de Auditoría y Cumplimiento.

Tal y como se recoge en el indicador *NEIS 2-GOV-1 –22 b) AR 3*, es la Comisión de Auditoría y Cumplimiento la responsable de supervisar el proceso de elaboración y presentación de la información financiera y no financiera preceptiva. No obstante, la supervisión de la gestión en ASG y Sostenibilidad recae en la Comisión ASG del Consejo de Administración, que delega en el Comité Transversal ASG el seguimiento del desempeño en la aplicación de los principios. Esta monitorización se realiza mediante indicadores ASG que miden la evolución de las diferentes áreas. Los indicadores se incluyen en los planes de gestión de cada planta y sirven para monitorizar la evolución del Plan Estratégico ASG 2025 en los aspectos ligados a la sostenibilidad.

Hay que destacar el seguimiento y aprobación que en 2024 hizo la Comisión ASG del análisis de doble materialidad, fuente de la identificación de los impactos, riesgos y oportunidades (IROs) materiales en el ámbito de la sostenibilidad, facilitando la integración de este entendimiento en los mecanismos de gestión de la compañía, y progresando así hacia la efectiva gestión de los mismos. Este análisis es válido para el ejercicio 2025.

La responsabilidad social del conglomerado industrial se extiende a su cadena de suministro. Así, CIE Automotive cuenta con una Plataforma de Proveedores destinada a gestionar y evaluar los aspectos ASG.

Toda la información se consolida en un cuadro de mando global ASG, alojado en la intranet corporativa del grupo, y su evolución es reportada a la Comisión ASG y al CEO, quien responsabiliza al Comité Transversal ASG del seguimiento de cada indicador.

El Consejo de Administración y Comité de Dirección están implicados en la lucha contra el cambio climático. La máxima responsabilidad en las actividades relacionadas con el medioambiente recae en el Consejo de Administración. Dentro del Consejo, el representante en materia medioambiental es la Comisión ASG. La presidenta de esta comisión tiene experiencia y conocimiento sobre el cambio climático.

Por su parte, el CEO de la compañía está involucrado en el crecimiento sostenible y es el responsable último de la consecución del Plan Estratégico, que integra el Plan ASG. El Comité ASG es un órgano con funciones de información y propuesta a la Comisión ASG de CIE Automotive.

NEIS 2-GOV-1 – 22 c) ii	*La empresa divulgará la siguiente información sobre las funciones y responsabilidades de los órganos de administración, dirección y supervisión*: ***c) una descripción de la función que desempeña la dirección en los procesos, controles y procedimientos de gobernanza utilizados para controlar, gestionar y supervisar los impactos, los riesgos y las oportunidades, en particular:*** ***ii. información sobre las líneas de información a los órganos de administración, dirección y supervisión;***

Toda la información en materia de sostenibilidad del Plan Estratégico ASG 2025 se consolida en un cuadro de mando global ASG, alojado en la intranet corporativa del grupo, y su evolución es reportada a la Comisión ASG y al CEO, quien responsabiliza al Comité Transversal ASG del seguimiento de cada indicador.

Esta monitorización se realiza mediante indicadores ASG que miden la evolución de las diferentes áreas. Los indicadores se incluyen en los planes de gestión de cada planta y sirven para monitorizar la evolución del Plan Estratégico ASG 2025 en los aspectos ligados a la sostenibilidad.

Hay que destacar el seguimiento y aprobación que en 2024 hizo la Comisión ASG del análisis de doble materialidad, fuente de la identificación de los impactos, riesgos y oportunidades (IROs) materiales en el ámbito de la sostenibilidad, facilitando la integración de este entendimiento en los mecanismos de gestión de la compañía, y progresando así hacia la efectiva gestión de los mismos. Este análisis es válido para el ejercicio 2025.

Por último, cabe resaltar nuevamente que el Consejo de Administración es el responsable último ante todos los grupos de interés de la existencia y funcionamiento del Sistema de Gestión de Riesgos (SGR) de la compañía, garantiza su existencia y diseño, y lo supervisa mediante las actividades realizadas por la Comisión de Auditoría y Cumplimiento, que tal y como se recoge en el indicador *NEIS 2-GOV-1 –22 b) AR 3*, es esta comisión la responsable de supervisar el proceso de elaboración y presentación de la información financiera y no financiera preceptiva.

No obstante, la supervisión de la gestión en ASG y Sostenibilidad recae en la Comisión ASG del Consejo de Administración, que delega en el Comité Transversal ASG el seguimiento del desempeño en la aplicación de los principios. Esta monitorización se realiza mediante indicadores ASG que miden la evolución de las diferentes áreas. Los indicadores se incluyen en los planes de gestión de cada planta y sirven para monitorizar la evolución del Plan Estratégico ASG 2025 en los aspectos ligados a la sostenibilidad.

NEIS 2-GOV-1 – 22 c) iii	*La empresa divulgará la siguiente información sobre las funciones y responsabilidades de los órganos de administración, dirección y supervisión*: ***c) una descripción de la función que desempeña la dirección en los procesos, controles y procedimientos de gobernanza utilizados para controlar, gestionar y supervisar los impactos, los riesgos y las oportunidades, en particular:*** ***iii. si se aplican controles y procedimientos específicos a la gestión de impactos, riesgos y oportunidades y, en caso afirmativo, cómo se integran en otras funciones internas;***

La monitorización del cumplimiento del Plan Estratégico ASG 2025 en materia de sostenibilidad se realiza mediante indicadores ASG (Ambiental, Social y Buen Gobierno) que miden la evolución de las diferentes áreas. Los indicadores se incluyen en los planes de gestión de cada planta y sirven para monitorizar la evolución del Plan Estratégico ASG 2025 en los aspectos ligados a la sostenibilidad.

Estos indicadores están ligados al cumplimiento de determinados controles que mitigan determinados riesgos en materia de sostenibilidad que están incluidos dentro del Mapa de Riesgos general de la compañía, mapa que se actualiza de manera anual.

Hay que destacar el seguimiento y aprobación que en 2024 hizo la Comisión ASG del análisis de doble materialidad, fuente de la identificación de los impactos, riesgos y oportunidades (IROs) materiales en el ámbito de la sostenibilidad, facilitando la integración de este entendimiento en los mecanismos de gestión de la compañía, y progresando así hacia la efectiva gestión de los mismos. Este análisis es válido para el ejercicio 2025.

NEIS 2-GOV-1 – 22 d)	*La empresa divulgará la siguiente información sobre las funciones y responsabilidades de los órganos de administración, dirección y supervisión*: ***d) la manera en que los órganos de administración, dirección y supervisión y la alta dirección ejecutiva supervisan el establecimiento de metas relacionadas con los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales, así como la manera en que supervisan los avances hacia su consecución.***

El Consejo de Administración es el responsable último ante todos los grupos de interés de la existencia y funcionamiento del Sistema de Gestión de Riesgos (SGR) de la compañía, garantiza su existencia y diseño, y lo supervisa mediante las actividades realizadas por la Comisión de Auditoría y Cumplimiento.

Tal y como se recoge en el indicador *NEIS 2-GOV-1 –22 b) AR 3*, es la Comisión de Auditoría y Cumplimiento la responsable de supervisar el proceso de elaboración y presentación de la información financiera y no financiera preceptiva. No obstante, la supervisión de la gestión en ASG (Ambiental, Social y Buen Gobierno) y Sostenibilidad recae en la Comisión ASG del Consejo de Administración, que delega en el Comité Transversal ASG el seguimiento del desempeño en la aplicación de los principios. Esta monitorización se realiza mediante indicadores ASG que miden la evolución de las diferentes áreas. Los indicadores se incluyen en los planes de gestión de cada planta y sirven para monitorizar la evolución del Plan Estratégico 2025 en los aspectos ligados a la sostenibilidad.

Toda la información se consolida en un cuadro de mando global ASG, alojado en la intranet corporativa del grupo, y su evolución es reportada a la Comisión ASG y al CEO, quien responsabiliza al Comité Transversal ASG del seguimiento de cada indicador.

Las metas incluidas en el Plan Estratégico ASG 2025, publicado en 2021, no están directamente relacionados con los impactos, riesgos y oportunidades materiales identificadas durante el análisis de doble materialidad. Sin embargo, sí se tendrán en cuenta de cara al nuevo Plan Estratégico en materia de sostenibilidad a elaborar y publicar.

NEIS 2-GOV-1 – 23 a) AR 5	*La información incluirá una descripción de la manera en que los órganos de administración, dirección y supervisión determinan si se dispone de las capacidades y los conocimientos especializados adecuados, o si se desarrollarán, para supervisar las cuestiones de sostenibilidad, en particular*: ***a) los conocimientos especializados en materia de sostenibilidad que los órganos, en su conjunto, poseen directamente o pueden aprovechar, por ejemplo, mediante el acceso a expertos o la formación;***

En base a la NEIS 2 Apéndice C - Requisitos de divulgación/aplicación establecidos en las NEIS temáticas que son aplicables conjuntamente con la NEIS 2, el detalle de las personas que componen el Consejo de Administración se incluye en este informe dentro del apartado *4.1.1.1. NEIS2 GOV-1 – El rol de los cuerpos administrativos, de supervisión y de gestión*, indicador *NEIS 2 – GOV-1–5 a)*.

Es de destacar que, durante el año 2023, por primera vez se puso el foco en la formación de los miembros del Consejo en materias relativas a la sostenibilidad en general, el buen Gobierno y en la nueva regulación en materia de reporting, taxonomía y ambiental, sin dejar atrás los aspectos sociales. Se impartió una sesión específica a la totalidad de los miembros, otra más general ubicada en una plataforma de formación al resto de la organización y una exclusiva a los miembros de la Comisión ASG junto con los integrantes del Comité Transversal ASG. Todo ello en línea con el compromiso de la compañía por avanzar por senda firme en estos aspectos integrados en su modelo de negocio y en la estrategia corporativa.

En 2024, para dar continuidad, CIE Automotive impartió formación a todas las personas que forman la compañía, incluidos los miembros del Consejo de Administración, en el ámbito del Código de Conducta Profesional, que además de ser la piedra angular de donde emanan todas las políticas y procedimientos corporativos del Grupo, es el documento en el que se encuentran las pautas de conducta que se espera de las personas que forman la compañía, incluidas las relativas a sostenibilidad.

En 2025, no sólo se ha mantenido la formación en el ámbito del Código de Conducta Profesional, sino que se ha comenzado un nuevo proyecto de formación global en el ámbito de prevención de la corrupción, identificación y cómo proceder ante conflictos de interés, que será obligatorio para todas las personas que forman la compañía, incluidos los miembros del Consejo de Administración.

NEIS 2-GOV-1 – 23 b)	*La información incluirá una descripción de la manera en que los órganos de administración, dirección y supervisión determinan si se dispone de las capacidades y los conocimientos especializados adecuados, o si se desarrollan, para supervisar las cuestiones de sostenibilidad, en particular:* ***b) la relación que guardan dichas capacidades y conocimientos con los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales de la empresa.***

En base a la NEIS 2 Apéndice C - Requisitos de divulgación/aplicación establecidos en las NEIS temáticas que son aplicables conjuntamente con la NEIS 2, el conocimiento y experiencia de las personas que componen el Consejo de Administración se incluye en este informe dentro del apartado *4.1.1.1. NEIS2 GOV-1 – El rol de los cuerpos administrativos, de supervisión y de gestión*, indicador *NEIS 2 – GOV-1–5 a)*.

El Consejo de Administración es el responsable último ante todos los grupos de interés de la existencia y funcionamiento del Sistema de Gestión de Riesgos (SGR) de la compañía, garantiza su existencia y diseño, y lo supervisa mediante las actividades realizadas por la Comisión de Auditoría y Cumplimiento.

Tal y como se recoge en el indicador *NEIS 2-GOV-1 –22 b) AR 3*, es la Comisión de Auditoría y Cumplimiento la responsable de supervisar el proceso de elaboración y presentación de la información financiera y no financiera preceptiva. No obstante, la supervisión de la gestión en ASG (Ambiental, Social y Buen Gobierno) y Sostenibilidad recae en la Comisión ASG del Consejo de Administración, que delega en el Comité Transversal ASG el seguimiento del desempeño en la aplicación de los principios. Esta monitorización se realiza mediante indicadores ASG que miden la evolución de las diferentes áreas. Los indicadores se incluyen en los planes de gestión de cada planta y sirven para monitorizar la evolución del Plan Estratégico 2025 en los aspectos ligados a la sostenibilidad.

El Consejo de Administración y Comité de Dirección están implicados en la lucha contra el cambio climático. La máxima responsabilidad en las actividades relacionadas con el medioambiente recae en el Consejo de Administración. Dentro del Consejo, el representante en materia medioambiental es la Comisión ASG. La presidenta de esta comisión tiene experiencia y conocimiento sobre el cambio climático.

Por su parte, el CEO de la compañía está involucrado en el crecimiento sostenible y es el responsable último de la consecución del Plan Estratégico, que integra el Plan Estratégico ASG 2025. El Comité ASG es un órgano con funciones de información y propuesta a la Comisión ASG de CIE Automotive.

Es importante resaltar que, a la hora de la elaboración del análisis de doble materialidad, no sólo se ha requerido la supervisión y aprobación del resultado por parte de la Comisión ASG, sino que además se les ha hecho partícipes desde el comienzo del proyecto, aportando valor de manera activa mediante su conocimiento del sector y de la compañía, así como vía sus conocimientos en esta materia adquiridos a lo largo de su dilatada carrera profesional. Esta aportación la han realizado tanto durante las tres reuniones internas de la Comisión ASG donde se ha abordado el proyecto, así como mediante la realización de entrevistas individuales con el consultor externo que ha apoyado a CIE Automotive en el análisis de doble materialidad.

1.1.2.2 RD GOV-2: Información facilitada a los órganos de administración, dirección y supervisión de la empresa y cuestiones de sostenibilidad abordadas por ellos

NEIS 2-GOV-2 – 26 a)	*La empresa divulgará la siguiente información: a) si, por quién y con qué frecuencia se informa a los órganos de administración, dirección y supervisión, incluidos sus comités pertinentes, de los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales (véase el requisito de divulgación IRO–1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales relativa de la presente Norma), de la aplicación de la diligencia debida y de los resultados y la eficacia de las políticas, actuaciones, parámetros y metas adoptados para abordarlos;*

CIE Automotive implementó, actualiza y mejora un Sistema de Control y Gestión de Riesgos (SGR) con el objetivo de mitigar los riesgos que, en caso de materializarse, podrían amenazar sus metas estratégicas. Del mismo modo, el SGR es un sistema donde ya se está trabajando para incluir también la gestión de impactos y oportunidades que afectan o pueden afectar a la compañía. Este modelo, desarrollado en su Política de Control y Gestión de Riesgos, sigue la metodología de la norma ISO 31000.

El SGR de CIE Automotive garantiza de manera razonable la prevención, identificación, evaluación y seguimiento continuo de todos los impactos, riesgos y oportunidades significativos, abarcando aspectos estratégicos, operacionales, financieros, Ambientales, Sociales y de Buen Gobierno (ASG), así como de Compliance. Si bien el SGR actual tiene el foco principal puesto en la gestión de los riesgos de la compañía, se va a proceder a su mejora para que también incluya la gestión de los impactos y las oportunidades.

Estos riesgos, aprobados de manera anual por el Consejo de Administración, se gestionan de acuerdo con los niveles de apetito y tolerancia establecidos. El modelo, enmarcado en la Política de Control y Gestión de Riesgos, sigue la metodología ISO 31000 y está bajo la responsabilidad directa del Consejo de Administración, que delega su supervisión y correcto funcionamiento en la Comisión de Auditoría y Cumplimiento, y que cuenta con la participación de la Comisión ASG en aquellos ámbitos directamente relacionados con la sostenibilidad.

Si bien en 2024 se destacó la participación de la Presidenta de la Comisión ASG, e incluso del Presidente y también del CEO de la compañía, en la elaboración del análisis de doble materialidad, en 2025 se ha seguido una dinámica de supervisión de los resultados en las diferentes comisiones de Consejo celebradas. Comisiones en las que, tal y como sucedió en 2024, miembros de la Alta Dirección y del Equipo Directivo estuvieron presentes donde el tema principal era supervisar los resultados y acciones del análisis de doble materialidad realizado en 2024.

De maneral anual se elabora un Mapa de Riesgos general, en el que han participado cerca de 300 personas en 2025. Todos los implicados han respondido considerando el alcance de cada uno de los riesgos dentro del horizonte temporal 2026-2030, salvo en el caso del riesgo climático cuyo horizonte es 2050, y para su ámbito geográfico y tecnológico, por lo que hay personas que pueden valorar un riesgo para más de una región y más de una tecnología.

Este proceso está coordinado por el Órgano de Compliance, quien anualmente presenta el resultado a la Comisión de Auditoría y Cumplimiento para su supervisión y aprobación, y posteriormente, esta informa al Consejo de Administración. Además, este Mapa de Riesgos también se presenta a la Comisión ASG a modo informativo.

En línea con los ejercicios anteriores, el análisis del contexto internacional y nacional donde opera la compañía, tomando como referentes estudios y análisis como los del World Economic Forum, es la base para elaborar el Mapa de Riesgos global, por región, por tecnología, y por región y tecnología, donde se muestra una estimación en euros del impacto en el EBITDA de la posible materialización de cada riesgo, según los parámetros definidos, así como la evolución de los principales riesgos en los últimos dos años en todas las categorías detalladas. El mapa muestra también el total de controles lanzados en el ejercicio a cada región y tecnología, pudiendo llegar a ver el cumplimiento de control interno por planta con el detalle de controles, responsables y evidencias específicas. Todo el proceso está monitorizado por la herramienta de gestión interna SAP GRC.

NEIS 2-GOV-2 – 26 b)	*La empresa divulgará la siguiente información: b) el modo en que los órganos de administración, dirección y supervisión tienen en cuenta los impactos, los riesgos y las oportunidades a la hora de supervisar la estrategia de la empresa, sus decisiones sobre operaciones importantes y su proceso de gestión de riesgos, incluido si han considerado las compensaciones asociadas a dichos impactos, riesgos y oportunidades;*

Los miembros del Consejo de Administración de CIE Automotive, la Alta Dirección, el Equipo de Dirección y el personal propio tienen la responsabilidad de implantar la Política de Control y Gestión de Riesgos en su ámbito de gestión y de coordinar sus actuaciones de respuesta a los impactos, riesgos y oportunidades con aquellas otras direcciones y departamentos afectados, en su caso.

En este contexto, los roles y responsabilidades de cada uno de los miembros de la organización que intervienen en el Sistema de Gestión de Riesgos (en adelante, SGR), sistema donde ya se está trabajando para incluir también la gestión de impactos y oportunidades, son los siguientes:

Órgano	Responsabilidades
Consejo de Administración *(a través de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento)*	✓ Responsable último ante todos los grupos de interés de la existencia y funcionamiento del SGR. ✓ Garantizar la existencia y el diseño del SGR. ✓ Supervisión del SGR mediante las actividades realizadas por la Comisión de Auditoría y Cumplimiento.
Órgano de Compliance	✓ Responsable de diseñar e implantar el funcionamiento del SGR. ✓ Definir la metodología, procedimientos y criterios de CIE Automotive para la identificación, valoración, clasificación, aprobación y respuesta de riesgos. ✓ Responsable de la elaboración del mapa de riesgos. ✓ Diseñar los controles para prevenir o mitigar los riesgos identificados, y supervisar su cumplimiento. ✓ Informar periódicamente a la Comisión de Auditoría y Cumplimiento sobre la evolución de los riesgos, así como el funcionamiento general del SGR.
Departamento de Auditoría Interna	✓ Evaluar la eficacia del SGR e informar periódicamente a la Comisión de Auditoría y Cumplimiento y Alta Dirección y Equipo de Dirección de las debilidades detectadas y del calendario asignado a las medidas propuestas para su corrección, así como proponer recomendaciones para su mejora.
Alta Dirección y Equipo de Dirección	✓ Identificar y evaluar los impactos, riesgos y oportunidades. ✓ Garantizar la implementación y transmitir una cultura enfocada a riesgos en la empresa. ✓ Definir, establecer y/o modificar el nivel de tolerancia al riesgo, que será compartido con el Consejo de Administración para su aprobación. ✓ Aprobar los planes y acciones propuestos por el Órgano de Compliance que puedan considerarse necesarios para afrontar los riesgos identificados. ✓ Realizar un proceso de autoevaluación dinámico que contenga la información acerca del cumplimiento de las políticas, procedimientos, de los controles existentes y de los riesgos derivados de sus actividades diarias. ✓ Informar al Órgano de Compliance anualmente sobre la evolución de los riesgos, las medidas de prevención adoptadas y las adicionales que se proponen.
Resto de personal propio	✓ Responsables de identificar riesgos que amenacen el cumplimiento de sus objetivos y de comunicarlos al responsable de área. ✓ Colaborar con los responsables de área en la valoración y clasificación del riesgo, así como proponer planes de acción para afrontar los riesgos identificados y colaborar en la ejecución de los mismos.

Matriz de segregación de funciones del SGR:

	Consejo de Administración	Órgano de Compliance	Departamento de Auditoría Interna	Alta Dirección y Equipo de Dirección	Resto de personal propio
Identificación de riesgos		X		X	X
Evaluación de riesgos		X		X	
Tratamiento del riesgo		X			
Supervisión de riesgos	X	X	X		
Actualización		X		X	
Incumplimientos			X		X

NEIS 2-GOV-2 – 26 c)	*La empresa divulgará la siguiente información: c) una lista de los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales abordados por los órganos de administración, dirección y supervisión o sus comités pertinentes durante el período de referencia.*

A continuación, se muestra la lista de los impactos, los riesgos y las oportunidades (IROs) materiales abordados por los órganos de administración, dirección y supervisión o sus comités pertinentes durante el período de referencia. Estos IROs van a ser gestionados directamente por la Alta Dirección y el Equipo Directivo y formarán parte del nuevo Plan Estratégico de Sostenibilidad a elaborar una vez en 2025 finaliza el actual Plan Estratégico ASG 2025.

Categoría	NEIS	Tema	Subtema	Subsubtema	Descripción del IRO
Impacto	E1	Cambio climático	Mitigación del cambio climático	N/A	Uso de materiales respetuosos con el medioambiente, como bobinas de acero verdes o resinas recicladas.
Impacto	E1	Cambio climático	Adaptación al cambio climático	N/A	Generación de emisiones de gases de efecto invernadero asociadas a procesos de producción de materiales que son intensivos en energía. Este sería el caso de la producción de materiales como las bobinas de acero y los lingotes de aluminio.
Impacto	E1	Cambio climático	Mitigación del cambio climático	N/A	Contribución a la descarbonización del transporte mediante la fabricación de componentes para vehículos eléctricos.
Impacto	E1	Cambio climático	Energía	N/A	Reducción de emisiones contaminantes a través de la autogeneración de energía verde.
Impacto	E2	Contaminación	Contaminación del aire	N/A	Contaminación del aire asociada a la generación de emisiones de alcance 3.
Impacto	E2	Contaminación	Contaminación del aire	N/A	Incremento de la huella ambiental de la empresa debido a la comercialización de componentes fabricados en otras ubicaciones geográficas para cumplir con los requisitos de ciertos clientes.
Impacto	E2	Contaminación	Contaminación del agua	N/A	Reducción el consumo de agua potable como resultado del incremento del uso de agua reciclada.
Impacto	E2	Contaminación	Contaminación del aire	N/A	Reducción de las emisiones de alcance 1 y 2 como resultado del uso de energía renovable y la autogeneración de energía para el abastecimiento de las instalaciones de la compañía.
Impacto	E5	Economía circular	Entradas de recursos, incluido el uso de recursos	N/A	Uso de materiales reciclados es los procesos productivos que incluyen aluminio.
Impacto	E5	Economía circular	Entradas de recursos, incluido el uso de recursos	N/A	Uso de embalajes retornables que permita la reutilización de los mismos para otros productos reduciendo así los residuos y alargando su ciclo de vida.
Impacto	E5	Economía circular	Entradas de recursos, incluido el uso de recursos	N/A	Reutilización interna de retornos procedentes de los diferentes procesos productivos de la compañía a través de sistema de reciclado propios.
Impacto	E5	Economía circular	Salidas de recursos relacionadas con productos y servicios	N/A	Desarrollo de productos bajo los criterios de ecodiseño y con enfoque de ciclo de vida lo que mejora la reparabilidad de los productos, su desmontaje y separación, aumentando así su reciclabilidad.
Impacto	E5	Economía circular	Salidas de recursos relacionadas con productos y servicios	N/A	Recirculación de agua proveniente del procesado de materiales a elevadas temperaturas a través de sistemas e instalaciones propias para el tratamiento del agua.

Categoría	NEIS	Tema	Subtema	Subsubtema	Descripción del IRO
Impacto	E5	Economía circular	Entradas de recursos, incluido el uso de recursos	N/A	Reducción del volumen de materiales empleados en los procesos de producción como resultado de la reducción del peso bruto de los productos fabricados por la compañía.
Impacto	ES	Clientes	Seguridad personal de los usuarios y de los consumidores finales	Seguridad de la persona	Diseño de piezas más robustas que incidan en el aumento de la seguridad de los vehículos.
Impacto	G1	Conducta empresarial	Cultura corporativa	N/A	Alta protección de los datos de los OEMs, incluyendo la información relativa a moldes de piezas y prototipos.
Impacto	G1	Conducta empresarial	Gestión de las relaciones con proveedores, incluidas las prácticas de pago	N/A	Contribución al desarrollo de los procesos de los proveedores mediante el establecimiento de partners.
Impacto	G1	Conducta empresarial	Cultura corporativa	N/A	Fomento de una cultura corporativa con altos estándares éticos, de transparencia e integridad.
Impacto	G1	Conducta empresarial	Cultura corporativa	N/A	Promoción de una cultura corporativa que incluya como eje vertebrador el respeto de los DDHH a través de la sensibilización y formación de los profesionales.
Impacto	G1	Conducta empresarial	Corrupción y soborno	Prevención y detección	Existencia de casos de corrupción, fraude, soborno y blanqueo de capitales, entre otras prácticas ilícitas.
Impacto	G1	Conducta empresarial	Corrupción y soborno	Prevención y detección	Ineficacia del canal de ético para la detección y persecución de prácticas ilícitas.
Impacto	G1	Conducta empresarial	Corrupción y soborno	Prevención y detección	Incumplimiento de los principios del Código Ético y pérdida de la confianza de los grupos de interés de la compañía.
Impacto	G1	Conducta empresarial	Gestión de las relaciones con proveedores, incluidas las prácticas de pago	N/A	Relaciones con los proveedores basadas en la objetividad, la transparencia y el trato justo no discriminatorio.
Impacto	G1	Conducta empresarial	Protección de los denunciantes	N/A	Coacciones económicas o sociales hacia los trabajadores de la compañía o de la cadena de valor ejercidas por figuras de poder de la compañía como consecuencia de quejas presentadas.
Impacto	S1	Fuerza de trabajo propia	Condiciones de trabajo (propias)	Empleo seguro	Estabilidad laboral y financiera de los trabajadores gracias a oportunidades de empleo estables y a largo plazo.

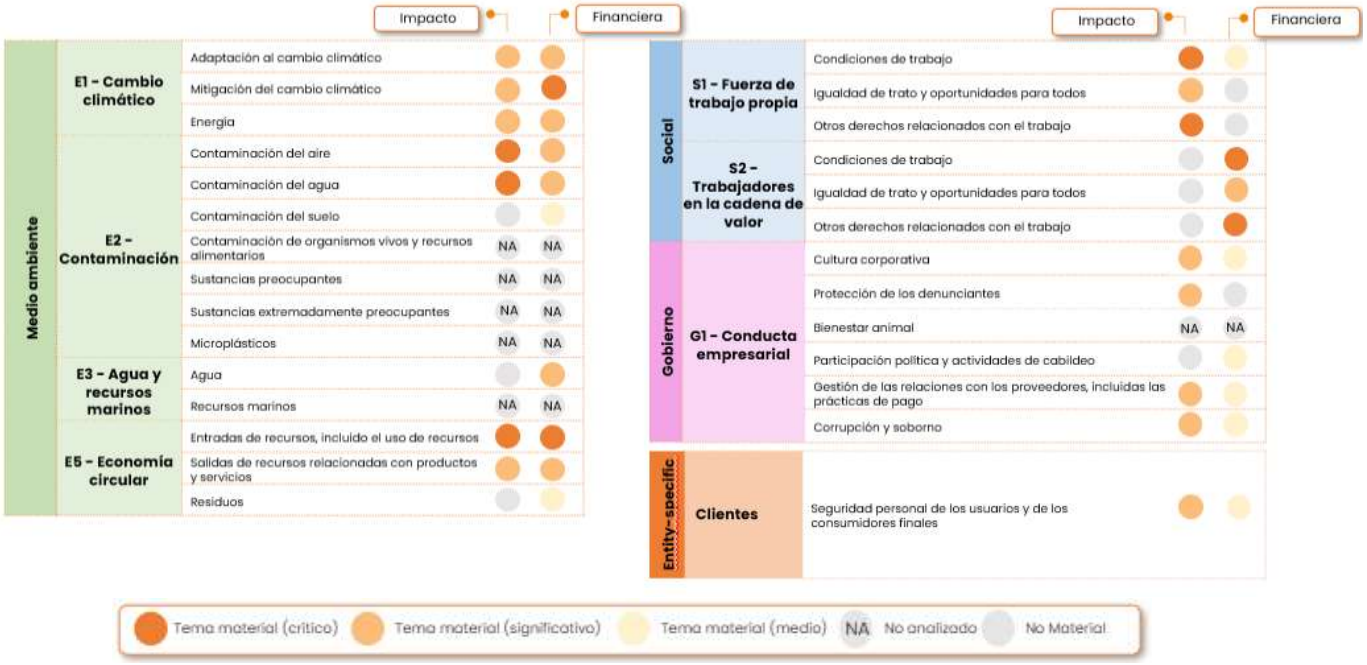
Categoría	NEIS	Tema	Subtema	Subsubtema	Descripción del IRO
Impacto	S1	Fuerza de trabajo propia	Igualdad de trato y oportunidades para todos (propias)	Capacitación y desarrollo de habilidades	Políticas de formación que fomentan el desarrollo y la carrera profesional.
Impacto	S1	Fuerza de trabajo propia	Igualdad de trato y oportunidades para todos (propias)	Medidas contra la violencia y el acoso en el lugar de trabajo	Casos de violencia o acoso por discriminación (racial, de género o sexual) en la compañía.
Impacto	S1	Fuerza de trabajo propia	Igualdad de trato y oportunidades para todos (propias)	Diversidad	Falta de representación de mujeres en los niveles directivos y ejecutivos de la compañía.
Impacto	S1	Fuerza de trabajo propia	Otros derechos relacionados con el trabajo	Trabajo forzoso	Trabajadores vulnerables, especialmente transfronterizos, debido a prácticas de esclavitud moderna en las instalaciones de la compañía.
Impacto	S1	Fuerza de trabajo propia	Otros derechos relacionados con el trabajo	Trabajo infantil	Desprotección de la infancia debido a casos de trabajo infantil en las plantas de la compañía.
Riesgo y Oportunidad	N/A	Estratégico			Interrupciones de la cadena de suministro como consecuencia de conflictos geopolíticos, desastres naturales o crisis sanitarias.
Riesgo y Oportunidad	E1	Cambio climático			Aumento del precio de los derechos de emisión.
Riesgo y Oportunidad	E1	Cambio climático			Desarrollo de la legislación ambiental que imponga objetivos más rigurosos de mitigación y adaptación al cambio climático.
Riesgo y Oportunidad	N/A	Estratégico			Desarrollo de la legislación de reporting de información no financiera que obligue a publicar datos e información sensible y/o confidencial sobre la compañía.
Riesgo y Oportunidad	E1	Cambio climático			Diferentes grados de madurez de los proveedores en cuestiones ASG, como por ejemplo uso de energías renovables, huella de carbono, derechos de los trabajadores, etc.
Riesgo y Oportunidad	E1	Cambio climático	Adaptación al cambio climático	N/A	Efectos financieros derivados de: Acompañamiento de los proveedores de la compañía en la adopción de sistemas de gestión ambiental, lo que facilita la trazabilidad y el control de los datos ASG en la cadena de valor aguas arriba.
Riesgo y Oportunidad	E1	Cambio climático	Mitigación del cambio climático	N/A	Efectos financieros derivados de: Contribución a la descarbonización del transporte mediante la fabricación de componentes para vehículos eléctricos.
Riesgo y Oportunidad	E1	Cambio climático	Energía	N/A	Efectos financieros derivados de: Reducción de emisiones contaminantes a través de la autogeneración de energía verde.
Riesgo y Oportunidad	E1	Cambio climático	Mitigación del cambio climático	N/A	Efectos financieros derivados de: Generación de emisiones ligadas a los data centers de la compañía.
Riesgo y Oportunidad	E2	Contaminación	Contaminación del aire	N/A	Efectos financieros derivados de: Incremento de la huella ambiental de la empresa debido a la comercialización de

Categoría	NEIS	Tema	Subtema	Subsubtema	Descripción del IRO
					componentes fabricados en otras ubicaciones geográficas para cumplir con los requisitos de ciertos clientes.
Riesgo y Oportunidad	E2	Contaminación	Contaminación del suelo	N/A	Efectos financieros derivados de: Contaminación del suelo a través de la erosión química del terreno durante el proceso extractivo de materias primas.
Riesgo y Oportunidad	E2	Contaminación	Contaminación del agua	N/A	Efectos financieros derivados de: Aumento de la eutrofización del agua de mar como resultado de los vertidos provenientes del agua no reciclada.
Riesgo y Oportunidad	E2	Contaminación	Contaminación del agua	N/A	Efectos financieros derivados de: Aumento de la ecotoxicidad del agua dulce como resultado de los residuos no reciclados en los procesos productivos.
Riesgo y Oportunidad	E2	Contaminación	Contaminación del aire	N/A	Efectos financieros derivados de: Reducción de las emisiones de alcance 1 y 2 como resultado del uso de energía renovable y la autogeneración de energía para el abastecimiento de las instalaciones de la compañía.
Riesgo y Oportunidad	E3	Agua y recursos marinos	Agua	Extracciones de agua	Efectos financieros derivados de: Disminución del volumen y de la calidad de fuentes de agua cercanas a las plantas como resultado del uso intensivo de este recurso, especialmente en aquellos procesos industriales en los que se requiere el procesamiento de materiales a altas temperaturas.
Riesgo y Oportunidad	E3	Agua y recursos marinos	Agua	Consumo de agua	Efectos financieros derivados de: Mayor consumo de agua como resultado del aumento de la producción de productos ligados a tecnologías intensivas en agua.
Riesgo y Oportunidad	E5	Economía circular	Residuos	N/A	Efectos financieros derivados de: Generación de residuos tóxicos como resultado del proceso de extracción de materias primas.
Riesgo y Oportunidad	E5	Economía circular	Residuos	N/A	Efectos financieros derivados de: Generación de residuos asociados al uso de plásticos técnicos.
Riesgo y Oportunidad	E5	Economía circular	Entradas de recursos, incluido el uso de recursos	N/A	Efectos financieros derivados de: Reutilización interna de retornos procedentes de los diferentes procesos productivos de la compañía a través de sistema de reciclado propios.
Riesgo y Oportunidad	E5	Economía circular	Residuos	N/A	Efectos financieros derivados de: Venta de residuos de acero no reciclables a proveedores locales para su reutilización.
Riesgo y Oportunidad	E5	Economía circular	Salidas de recursos relacionadas con productos y servicios	N/A	Efectos financieros derivados de: Desarrollo de productos bajo los criterios de ecodiseño y con enfoque de ciclo de vida lo que mejora la reparabilidad de los productos, su desmontaje y separación, aumentando así su reciclabilidad.
Riesgo y Oportunidad	ES	Clientes	Seguridad personal de los usuarios y de los consumidores finales	Seguridad de la persona	Efectos financieros derivados de: Diseño de piezas más robustas que incidan en el aumento de la seguridad de los vehículos.
Riesgo y Oportunidad	G1	Conducta empresarial	Cultura corporativa	N/A	Efectos financieros derivados de: Incremento de las demandas de los OEMs en materia de seguridad de la información.
Riesgo y Oportunidad	G1	Conducta empresarial	Gestión de las relaciones con proveedores, incluidas las prácticas de pago	N/A	Efectos financieros derivados de: Contribución al desarrollo de los procesos de los proveedores mediante el establecimiento de *partners*.

Categoría	NEIS	Tema	Subtema	Subsubtema	Descripción del IRO
Riesgo y Oportunidad	G1	Conducta empresarial	Participación política y lobby	N/A	Efectos financieros derivados de: Colaboración con las Administraciones Públicas como Grupo de Interés clave para la consecución de la mejora de los servicios para las comunidades.
Riesgo y Oportunidad	G1	Conducta empresarial	Cultura corporativa	N/A	Efectos financieros derivados de: Promoción de una cultura corporativa que incluya como eje vertebrador el respeto de los DDHH a través de la sensibilización y formación de los profesionales.
Riesgo y Oportunidad	G1	Conducta empresarial	Participación política y lobby	N/A	Efectos financieros derivados de: Promoción de cuestiones ASG a través de la participación en asociaciones y clúster clave del sector de la automoción.
Riesgo y Oportunidad	G1	Conducta empresarial	Corrupción y soborno	Prevención y detección	Efectos financieros derivados de: Casos de corrupción en los que se ven involucrados trabajadores de la compañía y autoridades locales
Riesgo y Oportunidad	G1	Conducta empresarial	Corrupción y soborno	Prevención y detección	Efectos financieros derivados de: Casos de corrupción e incumplimiento de requerimientos por parte de los clientes (OEMs).
Riesgo y Oportunidad	G1	Conducta empresarial	Gestión de las relaciones con proveedores, incluidas las prácticas de pago	N/A	Efectos financieros derivados de: Relaciones con los proveedores basadas en la objetividad, la transparencia y el trato justo no discriminatorio.
Riesgo y Oportunidad	S1	Fuerza de trabajo propia	Condiciones de trabajo (propias)	Conciliación laboral	Efectos financieros derivados de: Conciliación laboral como resultado de condiciones laborales que incluyan horarios flexibles y medidas para combatir los excesos de jornada.
Riesgo y Oportunidad	S1	Fuerza de trabajo propia	Condiciones de trabajo (propias)	Salud y seguridad	Efectos financieros derivados de: Fallecimientos como resultado de accidentes durante la jornada de trabajo.
Riesgo y Oportunidad	S1	Fuerza de trabajo propia	Condiciones de trabajo (propias)	Empleo seguro	Efectos financieros derivados de: Pérdida de puestos de trabajo y disminución en la generación de valor como resultado de *downsizing* en plantas de la compañía.
Riesgo y Oportunidad	S1	Fuerza de trabajo propia	Condiciones de trabajo (propias)	Empleo seguro	Efectos financieros derivados de: Aumento de la inseguridad laboral como consecuencia de la externalización de operaciones a los denominados BRICs.
Riesgo y Oportunidad	S2	Trabajadores en la cadena de valor	Otros derechos relacionados con el trabajo	Trabajo forzoso	Efectos financieros derivados de: Desprotección de trabajadores vulnerables, especialmente transfronterizos, debido a prácticas de esclavitud moderna en las instalaciones de los proveedores.
Riesgo y Oportunidad	S2	Trabajadores en la cadena de valor	Otros derechos relacionados con el trabajo	Trabajo infantil	Efectos financieros derivados de: Desprotección de la infancia debido a la presencia de trabajo infantil en las instalaciones de los proveedores.
Riesgo y Oportunidad	S2	Trabajadores en la cadena de valor	Condiciones de trabajo de cadena de valor	Libertad sindical	Efectos financieros derivados de: Vulneración del derecho de libertad sindical de los trabajadores de la cadena de valor derivado de la falta de control de compromisos éticos por parte de la compañía.
Riesgo y Oportunidad	S2	Trabajadores en la cadena de valor	Condiciones de trabajo de cadena de valor	Salud y seguridad	Efectos financieros derivados de: Descenso de la tasa de accidentabilidad en la cadena de valor gracias a la eficiencia del seguimiento y de los controles llevados a cabo a los proveedores en el marco de los contratos con la compañía.

Categoría	NEIS	Tema	Subtema	Subsubtema	Descripción del IRO
Riesgo y Oportunidad	S2	Trabajadores en la cadena de valor	Igualdad de trato y oportunidades para todos de cadena de valor	Diversidad	Efectos financieros derivados de: Aumento de la diversidad e inclusión de los trabajadores de la cadena de valores como resultado de la influencia de la compañía para mejorar las políticas en materia ASG.
Riesgo y Oportunidad	S2	Trabajadores en la cadena de valor	Igualdad de trato y oportunidades para todos de cadena de valor	Medidas contra la violencia y el acoso en el lugar de trabajo	Efectos financieros derivados de: Casos de violencia o acoso por discriminación (racial, de género o sexual) en las instalaciones de las empresas de la cadena de valor.

Además, a continuación, se muestra a modo tabla los resultados finales del análisis de doble materialidad realizado en 2024 y validado en este 2025, señalando qué temas son materiales, así como su importancia.



1.1.2.3 RD GOV-3: Integración del rendimiento relacionado con la sostenibilidad en sistemas de incentivos

NEIS 2-GOV-3–29 a) AR 7	*La empresa divulgará la siguiente información sobre los sistemas de incentivos y las políticas de remuneración vinculados a cuestiones de sostenibilidad para los miembros de los órganos de administración, dirección y supervisión de la empresa, si existen*: ***a) una descripción de las principales características del sistema de incentivos***

En 2025, los miembros de la Alta Dirección de la empresa disponían de un sistema de incentivos vinculado a cuestiones de sostenibilidad. La sostenibilidad en CIE Automotive se ha medido por medio del cumplimiento de los objetivos e indicadores del Plan Estratégico ASG 2025.

NEIS 2-GOV-3–29 b)	*La empresa divulgará la siguiente información sobre los sistemas de incentivos y las políticas de remuneración vinculados a cuestiones de sostenibilidad para los miembros de los órganos de administración, dirección y supervisión de la empresa, si existen*: ***b) si el rendimiento se evalúa en relación con metas o incidencias concretas relacionadas con la sostenibilidad y, en ese caso, cuáles****;*

El rendimiento se evalúa en relación con metas e incidencias concretas relacionadas con los objetivos e indicadores del Plan Estratégico ASG 2025.

NEIS 2-GOV-3–29 c)	*La empresa divulgará la siguiente información sobre los sistemas de incentivos y las políticas de remuneración vinculados a cuestiones de sostenibilidad para los miembros de los órganos de administración, dirección y supervisión de la empresa, si existen*: ***c) si los parámetros de rendimiento relacionados con la sostenibilidad se tienen en cuenta como índices de referencia del rendimiento o se incluyen en las políticas de remuneración, y de qué manera.***

El grado de cumplimiento de los objetivos e indicadores del Plan Estratégico ASG 2025 se tiene en cuenta como índices de referencia del rendimiento en materia de sostenibilidad.

NEIS 2-GOV-3–29 d)	*La empresa divulgará la siguiente información sobre los sistemas de incentivos y las políticas de remuneración vinculados a cuestiones de sostenibilidad para los miembros de los órganos de administración, dirección y supervisión de la empresa, si existen*: ***d) El porcentaje de la remuneración variable que depende de las metas o impactos relacionadas con la sostenibilidad****.*

En 2025, el porcentaje de la remuneración variable que depende de las metas o impactos relacionadas con la sostenibilidad ha sido del 10% sobre el total de los incentivos, que son un porcentaje de la remuneración bruta, porcentaje que varía en función de la responsabilidad de cada miembro de la Alta Dirección.

NEIS 2-GOV-3–29 e)	*La empresa divulgará la siguiente información sobre los sistemas de incentivos y las políticas de remuneración vinculados a cuestiones de sostenibilidad para los miembros de los órganos de administración, dirección y supervisión de la empresa, si existen*: ***e) el nivel de la empresa en el que se aprueban y actualizan las condiciones de los sistemas de incentivos****.*

El Consejero Delegado es el nivel de la empresa en el que se aprueba y actualizan las condiciones de los sistemas de incentivos ligados a la sostenibilidad.

1.1.2.4 RD GOV-4: Declaración sobre la diligencia debida

NEIS 2-GOV-4-30; 32 AR 8-AR 10	*La empresa proporcionará una correspondencia que explique cómo y dónde se refleja su aplicación de los principales aspectos y etapas del proceso de diligencia debida en su estado de sostenibilidad, a fin de permitir una representación de las prácticas reales de la empresa con respecto a la diligencia debida.*

ELEMENTOS ESENCIALES DE LA DILIGENCIA DEBIDA	APARTADOS DEL ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA CONSOLIDADO E INFORMACIÓN SOBRE SOSTENIBILIDAD
a) Integración la diligencia debida en la gobernanza, la estrategia y el modelo de negocio	NEIS 2 GOV-2: Información facilitada a los órganos de administración, dirección y supervisión de la empresa y cuestiones de sostenibilidad abordadas por ellos; NEIS 2 GOV-3: Integración del rendimiento relacionado con la sostenibilidad en sistemas de incentivos NEIS 2 SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio
b) Colaboración con las partes interesadas afectadas en todas las etapas clave de la diligencia debida	NEIS 2 GOV-2 NEIS 2 SBM-2: Intereses y opiniones de las partes interesadas; NEIS 2 IRO-1 NEIS 2 MDR-P NEIS temáticas: - RD S1-1 – Políticas relacionadas con la propia fuerza laboral. - RD S2-1 – Políticas relacionadas con los trabajadores de la Cadena de Valor - RD G1-2 – Gestión de las relaciones con proveedores
c) Identificación y evaluación de los impactos adversos	NEIS 2 IRO-1 (incluidos los requisitos de aplicación relacionados con cuestiones de sostenibilidad específicas establecidos en la NEIS correspondiente); NEIS SBM-3 NEIS temáticas: - RD S1-3 – Procesos para remediar los impactos negativos y canales para que los propios trabajadores planteen preocupaciones - RD G1-3 – Prevención y detección de corrupción y soborno
d) Adopción de medidas para hacer frente a esos impactos adversos	NEIS 2 MDR- A NEIS temáticas: - RD S1-4 – Actuar sobre los impactos materiales en la propia fuerza laboral, y enfoques para mitigar los riesgos materiales y buscar oportunidades materiales relacionadas con la propia fuerza laboral, y la efectividad de esas acciones - RD S2-4 – Tomar medidas sobre impactos materiales en los trabajadores de la Cadena de Valor, y enfoques para gestionar riesgos materiales y perseguir oportunidades materiales relacionadas con los trabajadores de la Cadena de Valor, y efectividad de esas acciones - RD G1-3 – Prevención y detección de corrupción y soborno
e) Seguimiento de la eficacia de estos esfuerzos y comunicación	NEIS 2 MDR-M // NEIS 2 MDR-T NEIS temáticas: - RD S1-17 – Incidentes, quejas e impactos graves relacionados con los derechos humanos - RD S2-5 – Objetivos relacionados con la gestión de impactos negativos materiales, avanzando impactos positivos y gestionando riesgos materiales y oportunidades

1.1.2.5 RD GOV-5: Gestión de riesgos y controles internos de la divulgación de información sobre sostenibilidad

NEIS 2-GOV-5-36 a) AR 11	*La empresa divulgará la siguiente información:* ***a) el alcance, las principales características y los componentes de los procesos y sistemas de gestión de riesgos y de control interno en relación con la divulgación de información sobre sostenibilidad****;*

Sistema de Control Interno de Información No Financiera (SCIINF)

Al igual que para el Sistema de Control Interno de la Información Financiera (SCIIF), el SCIINF (o sistema de control interno de información de sostenibilidad) se define como el conjunto de procesos que lleva a cabo el Grupo para proporcionar una seguridad razonable respecto a la fiabilidad de la información no financiera que se difunde en el mercado.

Para ello, el SCIINF, de aplicación y establecimiento a nivel CIE Automotive, debe asegurar que la información no financiera consolidada que la sociedad haga pública en cada momento en cumplimiento de la normativa aplicable y, en particular, mediante la formulación del Estado de Información No Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad consolidado o documento sustitutivo según desarrollo normativo, contenga un reflejo adecuado en todos sus aspectos sustanciales de la manera en que el Grupo se desenvuelve en materia ASG (Ambiental, Social y Buen Gobierno) y alcanza determinados objetivos en esos ámbitos.

Lo anterior se enmarca y forma parte del compromiso voluntariamente asumido por CIE Automotive en materia ASG y, en ese sentido, de la voluntad del Grupo de proveer al mercado de elementos de juicio fiables que razonablemente permitan valorar y seguir el desempeño de CIE Automotive en diversas cuestiones en materia ASG y, además, poder poner ese desempeño en relación con el de otras compañías comparables para calibrarlo.

En línea con las recomendaciones de la CNMV, la Comisión de Auditoría y Cumplimiento (en adelante, CAC) es la responsable de la supervisión del proceso de elaboración y la integridad no solo de la información financiera, sino también de la información no financiera, así como tiene asignada la función de supervisión última de los sistemas de control y gestión de los riesgos tanto financieros como no financieros.

No obstante, en línea con dichas recomendaciones, el papel de la CAC es compatible con que forme parte del modelo de SCIINF, como comisión especializada, la Comisión Ambiental, Social y de Buen Gobierno (en adelante, CASG), que se encarga de informar el Estado de Información No Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad consolidado o documento sustitutivo según desarrollo normativo y, sobre la base de la información no financiera a la que tiene acceso, realizar el seguimiento del cumplimiento de los objetivos en esta materia del Plan Estratégico ASG 2025.

Los **principios** en los que se basa el SCIINF, que son los mismos en los que se basa el SCIIF, son fundamentalmente:

✓ **Ambiente de control:**
- La sociedad demuestra compromiso por la integridad y valores éticos.
- El Consejo de Administración demuestra una independencia de las áreas de administración y gestión, y ejerce una supervisión del desarrollo y el rendimiento de los controles internos.
- Las áreas de gestión implicadas establecen, con la aprobación del Consejo de Administración a través de la CAC y CASG, las estructuras, líneas de reporte y las autoridades y responsabilidades apropiadas en la búsqueda de objetivos.
- La sociedad demuestra un compromiso para atraer, desarrollar y retener personas competentes en alineación con los objetivos.
- La sociedad retiene individuos comprometidos con sus responsabilidades de control interno en la búsqueda de objetivos.

✓ **Evaluación de riesgos:**
- La sociedad especifica objetivos con suficiente claridad para permitir la identificación y valoración de los riesgos relacionados a los objetivos.
- La sociedad identifica los riesgos sobre el cumplimiento de los objetivos a través de la entidad y analiza los riesgos para determinar cómo esos riesgos deben de administrarse.
- La sociedad identifica y evalúa cambios que pueden impactar significativamente al sistema de control interno.

✓ **Actividades de control:**
- La sociedad elige y desarrolla actividades de control que contribuyen a la mitigación de riesgos de la información no financiera, así como su impacto en términos financieros para el logro de objetivos a niveles aceptables.
- La sociedad elige y desarrolla actividades de control generales sobre la tecnología para apoyar el cumplimiento de los objetivos.
- La sociedad despliega actividades de control a través de políticas que establecen lo que se espera y procedimientos que ponen dichas políticas en acción.

✓ **Información y comunicación:**
- La sociedad obtiene o genera y usa información relevante y de calidad para apoyar el funcionamiento del control interno.
- La sociedad comunica información internamente de objetivos y responsabilidades para apoyar el funcionamiento del control interno.
- La sociedad se comunica con los grupos de interés con respecto a situaciones que afectan el funcionamiento del control interno.

✓ **Monitorización y reporte:**
- La sociedad selecciona, desarrolla, y realiza evaluaciones continuas y/o separadas para comprobar cuando los componentes de control interno están presentes y funcionando.
- La sociedad evalúa y comunica deficiencias de control interno de manera adecuada a aquellos grupos responsables de tomar la acción correctiva, incluyendo la Alta Dirección y el Consejo de Administración, a través la CAC y CASG, según sea apropiado.

Toda la documentación relevante relativa al modelo de control interno, tanto del proceso de certificación como del control interno propiamente dicho, reside actualmente en las siguientes herramientas corporativas:

- ✓ SAP GRC: herramienta corporativa del Órgano de Compliance donde, junto con la información relativa al SCIIF, reside además toda la información relativa a riesgos no financieros, así como los controles que mitigan dichos riesgos.
- ✓ Intranet corporativa: mediante el módulo específico desarrollado para el departamento de medio ambiente se registra y supervisa toda la información relacionada con esta área.
- ✓ Portal de proveedores: herramienta que gestiona la información requerida a toda la cadena de suministro para cumplir con los requerimientos y compromisos del Grupo en este ámbito.
- ✓ SAP ECC, S/4 HANA, Datasul y SAP BPC: herramientas financieras corporativas principales del Grupo que registran y consolidan, respectivamente, la parte financiera correspondiente a las áreas no financieras.

La sociedad dispone de un cuadro de mando específico ASG donde, mediante indicadores, se supervisa el correcto funcionamiento del modelo, así como el cumplimiento de los objetivos no financieros incluidos dentro del Plan Estratégico.

Las personas responsables de ejecutar los controles incorporan en las diferentes herramientas las evidencias que prueban la realización de los mismos, y evalúan los resultados obtenidos, calificándolos como satisfactorios o no satisfactorios. Ello permite que la monitorización de la situación del control interno se realice en tiempo real, permitiendo actuar rápidamente sobre las deficiencias detectadas. En relación a las deficiencias detectadas, se establecen planes de acción para su remediación en un horizonte temporal concreto, que depende de la complejidad del plan de acción.

NEIS 2-GOV-5-36 b)	*La empresa divulgará la siguiente información*: ***b) el enfoque seguido para la evaluación de riesgos, incluida la metodología para la priorización de los riesgos;***

En la Política de Control y Gestión de Riesgos de CIE Automotive se establece el marco general de actuación, así como los procedimientos y las responsabilidades para llevar a cabo el control y la gestión de los riesgos a los que debe enfrentarse CIE Automotive de manera eficiente y efectiva.

Identificación de riesgos

El proceso de identificación de riesgos consiste en la búsqueda de eventos (asociados a factores internos o externos) que puedan afectar a los objetivos de CIE Automotive del Plan Estratégico (combinación de negocio y sostenibilidad), así como del presupuesto anual.

La identificación implica analizar:

- ✓ Los sucesos que pueden afectar (crear o evitar, mejorar o degradar, acelerar o retrasar) al logro de los objetivos.
- ✓ Las fuentes de riesgo, tanto si están o no bajo el control de la Sociedad.
- ✓ Las áreas de impacto de los riesgos en la Sociedad o en el proyecto.
- ✓ Las causas y las consecuencias potenciales, los efectos en cadena o acumulativos y los escenarios de riesgo.
- ✓ Localización del origen del riesgo.
- ✓ Identificar los responsables de gestión de los riesgos.

La identificación se debería realizar en distintas sesiones:

- ✓ De forma previa al inicio de nuevas operaciones, procesos o actividades.
- ✓ Con carácter periódico (al menos semestralmente).
- ✓ Con carácter eventual (cuando se detecten cambios relevantes).

La categoría de riesgos definida es la siguiente:

- ✓ **Estratégicos:** aquéllos que afectan a los objetivos de alto nivel directamente relacionados con el Plan Estratégico.
- ✓ **Operacionales:** aquéllos que afectan a los objetivos vinculados al uso eficaz y eficiente de los recursos.
- ✓ **Financieros:** aquéllos que afectan a los objetivos financieros.
- ✓ **Compliance:** riesgos de incumplimiento de la normativa externa e interna por parte de la Alta Dirección o el personal propio.
- ✓ **ASG** (Ambientales, Sociales y de buen Gobierno)**:** afectan a los aspectos ambientales, sociales, éticos y de gobierno corporativo y al cumplimiento de leyes y normas.

La comprensión de los **factores externos** es importante para asegurar que los objetivos e inquietudes de los grupos de interés se tienen en cuenta. El contexto externo puede incluir, pero no se limita a:

a) El entorno social y cultural, político, legal, financiero, tecnológico, económico, natural y competitivo a nivel internacional, nacional, regional o local.
b) Los factores y tendencias que tengan impacto sobre los objetivos de la organización.
c) Relaciones con los grupos de interés.

Los **factores internos** son aquellos en los que la organización puede influir y en consecuencia gestionar el riesgo. El proceso de gestión de riesgo deberá ser coherente con la cultura, procesos, estructura y estrategia de la organización.

Como resultado del proceso de identificación de riesgos, se obtiene una lista de riesgos que incluyen la siguiente información:

- ✓ Codificación del riesgo (ID).
- ✓ Efecto (amenaza u oportunidad) y tipo de riesgo (estratégico, financiero, operacional, ASG o de compliance).
- ✓ Descripción o definición del riesgo.
- ✓ Objetivo afectado.

Evaluación de riesgos

La evaluación de riesgos es el proceso de comparar el nivel de riesgo con los criterios de riesgo establecidos, para poder priorizar y tomar decisiones sobre el tratamiento del riesgo.

Existe una sinergia entre los riesgos generales que la compañía considera que pueden impactar para alcanzar los objetivos del Plan Estratégico y los impactos, riesgos y oportunidades (IROs)que se han identificado a la hora de realizar el análisis de doble materialidad, dado que estos últimos, son considerados parte fundamental de la evaluación de riesgos generales de la compañía.

En la siguiente tabla se muestra la relación entre parte de los principales riesgos generales que forman parte del Mapa de Riesgos de la compañía, y los IROs considerados en el análisis de doble materialidad.

Hay que remarcar que los riesgos aquí incluidos son una parte del total del catálogo de riesgos total para elaborar el Mapa de Riesgos anual, cuyo resultado principal y riesgos principales identificados se detalla en el indicador *NEIS 2-GOV-5-36 c)*, y cuyos IROs asociados se vuelven a detallar en el indicador *NEIS 2-GOV-5-36 d)*.

Riesgos Mapa de Riesgos	NEIS	Tema	Subtema	Subsubtema	Descripción del IRO
✓ Cultura CIE ✓ No cumplimiento del Código de Conducta Profesional ✓ Reputación e imagen de la compañía ✓ Cadena de suministro sostenible ✓ Cumplimiento de la legislación ✓ Continuidad de negocio y resiliencia	G1	Conducta empresarial	Cultura corporativa	N/A	Promoción de una cultura corporativa que incluya como eje vertebrador el respeto de los DDHH a través de la sensibilización y formación de los profesionales.
	G1	Conducta empresarial	Corrupción y soborno	Prevención y detección	Existencia de casos de corrupción, fraude, soborno y blanqueo de capitales, entre otras prácticas ilícitas.
	G1	Conducta empresarial	Corrupción y soborno	Prevención y detección	Ineficacia del canal de ético para la detección y persecución de prácticas ilícitas.
	G1	Conducta empresarial	Corrupción y soborno	Prevención y detección	Incumplimiento de los principios del Código Ético y pérdida de la confianza de los grupos de interés de la compañía.
✓ Atracción y retención del talento ✓ Equipo humano para el crecimiento ✓ Reputación e imagen de la compañía ✓ Salud y seguridad ✓ Continuidad de negocio y resiliencia	S1	Fuerza de trabajo propia	Condiciones de trabajo (propias)	Empleo seguro	Estabilidad laboral y financiera de los trabajadores gracias a oportunidades de empleo estables y a largo plazo.
	S1	Fuerza de trabajo propia	Igualdad de trato y oportunidades para todos (propias)	Diversidad	Integración de trabajadores de diferentes orígenes y culturas como resultado de la promoción de prácticas inclusivas a todos los niveles de la compañía.
	S1	Fuerza de trabajo propia	Igualdad de trato y oportunidades para todos (propias)	Diversidad	Falta de representación de mujeres en los niveles directivos y ejecutivos de la compañía.

Riesgos Mapa de Riesgos	NEIS	Tema	Subtema	Subsubtema	Descripción del IRO
	S1	Fuerza de trabajo propia	Igualdad de trato y oportunidades para todos (propias)	Capacitación y desarrollo de habilidades	Políticas de formación que fomentan el desarrollo y la carrera profesional.
	S1	Fuerza de trabajo propia	Otros derechos relacionados con el trabajo	Trabajo infantil	Desprotección de la infancia debido a casos de trabajo infantil en las plantas de la compañía.
	S1	Fuerza de trabajo propia	Otros derechos relacionados con el trabajo	Trabajo forzoso	Trabajadores vulnerables, especialmente transfronterizos, debido a prácticas de esclavitud moderna en las instalaciones de la compañía.
✓ Reputación e imagen de la compañía ✓ Cadena de suministro sostenible ✓ Salud y seguridad ✓ Continuidad de negocio y resiliencia	S2	Trabajadores en la Cadena de Valor	Condiciones de trabajo de Cadena de Valor	Salud y seguridad	Descenso de la tasa de accidentabilidad en la Cadena de Valor gracias a la eficiencia del seguimiento y de los controles llevados a cabo a los proveedores en el marco de los contratos con la compañía.
	S2	Trabajadores en la Cadena de Valor	Otros derechos relacionados con el trabajo	Trabajo forzoso	Desprotección de trabajadores vulnerables, especialmente transfronterizos, debido a prácticas de esclavitud moderna en las instalaciones de los proveedores.
	S2	Trabajadores en la Cadena de Valor	Otros derechos relacionados con el trabajo	Trabajo infantil	Desprotección de la infancia debido a la presencia de trabajo infantil en las instalaciones de los proveedores.
✓ Cambio climático ✓ Continuidad de negocio y resiliencia	E1	Cambio climático	Mitigación del cambio climático	N/A	Uso de materiales respetuosos con el medioambiente, como bobinas de acero verdes o resinas recicladas.
	E1	Cambio climático	Adaptación al cambio climático	N/A	Generación de emisiones de gases de efecto invernadero asociadas a procesos de producción de materiales que son intensivos en energía. Este sería el caso de la producción de materiales como las bobinas de acero y los lingotes de aluminio.
	E1	Cambio climático	Mitigación del cambio climático	N/A	Contribución a la descarbonización del transporte mediante la fabricación de componentes para vehículos eléctricos.
	E1	Cambio climático	Energía	N/A	Reducción de emisiones contaminantes a través de la autogeneración de energía verde.
	E1	Cambio climático	Mitigación del cambio climático	N/A	Generación de emisiones ligadas a los data centers de la compañía.
	E1	Cambio climático	Mitigación del cambio climático	N/A	Efectos financieros derivados de: Negativa de los OEMs a asumir el sobrecoste de la producción con materiales sostenibles.
	E1	Cambio climático	Adaptación al cambio climático	N/A	Efectos financieros derivados de: Acompañamiento de los proveedores de la compañía en la adopción de sistemas de gestión ambiental, lo que facilita la trazabilidad y el control de los datos ASG en la Cadena de Valor aguas arriba.

Con el objetivo de definir un criterio homogéneo para la valoración de los riesgos, se han definido unas escalas de valoración: probabilidad de ocurrencia e impacto.

Nivel de Riesgo (R) = Probabilidad de ocurrencia (P) x Impacto (I)

Con carácter general se establecen los siguientes valores de Probabilidad de ocurrencia (P):

	5 – Muy alta	4 - Alta	3 - Media	2 - Baja	1 - Muy baja
	> 80%	61% - 80%	31% - 60%	10-30%	<10%
Ocurrencia pasada	Riesgo materializado más de 5 veces en los últimos 2 años.	Riesgo materializado más de 5 veces en los últimos 5 años.	Riesgo materializado más de 5 veces en los últimos 10 años.	Riesgo materializado de 1 a 4 veces en los últimos 10 años.	Riesgo no materializado o materializado hace más de 10 años.
Ocurrencia futura	La materialización del riesgo afectará a la organización de forma inminente (en el presente ejercicio).	La materialización del riesgo afectará a la organización en el plazo de un año (el ejercicio siguiente).	La materialización del riesgo afectará a la organización en el plazo de dos años.	La materialización del riesgo afectará a la organización en el plazo de cinco años.	La materialización del riesgo afectará a la organización en un plazo superior a cinco años.

Probabilidad de ocurrencia en riesgos de cambio climático:

	5 – Muy alta	4 - Alta	3 - Media	2 - Baja	1 - Muy baja
	> 80%	61% - 80%	31% - 60%	10-30%	<10%
Ocurrencia futura	La materialización del riesgo afectará a la organización de forma inminente (en los próximos tres años).	La materialización del riesgo afectará a la organización antes de 2030.	La materialización del riesgo afectará a la organización dentro de diez años, entre 2030 y 2040.	La materialización del riesgo afectará a la organización dentro de veinte años, a partir de 2040.	La materialización del riesgo no afectará a la organización hasta 2050.

El valor (P) tendrá en consideración la mejor estimación posible según la información disponible.

Con carácter general se establecen los siguientes valores de Impacto (I), que es medido en tres categorías: económico, organizacional y reputacional. Estas escalas sirven para ubicar cada riesgo en el mapa de riesgos, herramienta principal de evaluación de riesgos.

5 – Muy grave	4 - Grave	3 - Significativo	2 - Leve	1 - Muy leve
Impacto económico				
El EBITDA se reduce forma muy grave. Se genera un impacto negativo en CE[1] >5%.	El EBITDA se reduce de forma grave. Se genera un impacto negativo en CE >3,5% y hasta un 5%.	Se reducen de forma relevante las expectativas de EBITDA. Se genera un impacto negativo en CE >1,5% y hasta un 3,5%.	Se reducen levemente las expectativas de EBITDA. Se genera un impacto negativo en CE >0% y hasta un 1,5%.	Se mantiene el nivel de EBITDA actual.
Impacto organizacional				
La materialización del riesgo requiere la intervención del Consejo de Administración.	La materialización del riesgo requiere la intervención del CEO.	La materialización del riesgo puede ser resuelta a nivel corporativo.	La materialización del riesgo puede ser resuelta a nivel de cada división.	La materialización del riesgo puede ser resuelta a nivel de cada planta.
Impacto reputacional				
Pérdida de reputación por diversas actuaciones que afectan de forma severa la imagen y cotización de la acción.	Pérdida de reputación por diversas actuaciones que afectan a la imagen y cotización de la acción.	Ocurrencia de un suceso que aparece en medios de comunicación relevantes y llega a ser conocido por el regulador/analistas.	Ocurrencia de un suceso que aparece en medios de comunicación locales.	Sin impacto.

[1] *Cuenta de Explotación*

Dependiendo de si el impacto es negativo o positivo para el Grupo, el suceso generará un riesgo negativo (amenaza) o un riesgo positivo (oportunidad).

Asimismo, en la evaluación de riesgos en función de su tipología, también se podrá considerar la velocidad de ocurrencia, definida como el tiempo que transcurre desde la materialización de un riesgo, hasta que el mismo afecta de una manera directa o indirecta a los objetivos de CIE Automotive.

El proceso de evaluación de riesgos recae sobre el Órgano de Compliance, que tendrá que evaluar los riesgos identificados en los plazos establecidos.

Una vez obtenidas las valoraciones se procederá a la consolidación de las evaluaciones de cara a obtener el Mapa de Riesgos, donde el nivel de riesgo se representa en forma de una matriz de probabilidad e impacto con los siguientes criterios de riesgo:

Nivel de Riesgo	Criterio de riesgo[1]
Alto o muy alto	El riesgo evaluado (amenaza/oportunidad) se considera no aceptable. Requiere actuar en su tratamiento y se deben establecer controles.
Medio	El riesgo evaluado (amenaza/oportunidad) se puede considerar no aceptable. Su tratamiento depende del contexto, pero se deben establecer controles.
Bajo o muy bajo	El riesgo evaluado (amenaza/oportunidad) se considera aceptable. Su tratamiento depende del contexto, pero no se requiere establecer controles.

[1] *En última instancia, la decisión acerca de la necesidad de tratar o establecer controles quedará a disposición del Órgano de Compliance.*

La consolidación de los riesgos es realizada por el Órgano de Compliance, donde se tiene en cuenta el peso específico de las valoraciones de cada uno de los responsables y de cada área geográfica para cada tipología de riesgo, de manera que resulte en una visión global de CIE Automotive y así poder priorizar los mismos.

NEIS 2-GOV-5-36 c)	*La empresa divulgará la siguiente información*: ***c) los principales riesgos detectados y las estrategias para mitigarlos, incluidos los controles conexos***

El resultado del Mapa de Riesgos de 2025 muestra que los principales riesgos que pueden afectar a la organización en la consecución de los objetivos del presupuesto 2026 y años siguientes, en el ámbito estratégico, operativo, financiero, de Compliance y de sostenibilidad, son los siguientes:

	Riesgos principales 2025	vs 2024
1	Riesgo geopolítico	**▲ 1**
2	Cambio en la tendencia del mercado	**▼ 1**
3	Ciberseguridad	**-**
4	Equipo humano para el crecimiento	**▲ 2**
5	Atracción y retención del talento	**-**
6	Gestión del crecimiento inorgánico	**▲ 5**
7	Cadena de suministro sostenible	**▼ 3**

La supervisión y gestión de riesgos se lleva a cabo mediante los módulos de *Risk Management* y *Process Control* de la herramienta SAP GRC, que opera globalmente en todos los centros productivos, indistintamente de si estos tienen un sistema de planificación de recursos (en adelante ERP, por sus siglas en inglés) del entorno SAP o no.

Para cada riesgo, se establecen controles específicos, muchos de ellos de naturaleza automática, asignados a diferentes responsables y, en caso de incidencias, se establecen planes de acción con trazabilidad en el tiempo. En total, el departamento de Compliance supervisa el cumplimiento de más de 250 controles, de aplicación a cada planta productiva, división de negocio u oficina corporativa, bajo su Sistema de Control Interno de Información Financiera (SCIIF) y Sistema de Control Interno de Información No Financiera (SCIINF), donde también se encuentran controles de ámbito ASG, penal, de Compliance, de tecnologías de la información y de protección de datos bajo el RGPD.

Los resultados se someten a revisión en el Plan Anual de Auditoría del departamento de Auditoría Interna, además de someterse a revisión y aprobación de la Alta Dirección. Todo el trabajo de auditoría interna se gestiona a través del módulo Audit Management de SAP GRC, operativo para los diferentes departamentos de auditoría interna locales en Brasil, México, India, China y Europa, con lo que al estar integrados en una misma herramienta de control (la ya mencionada SAP GRC) tanto la gestión de riesgos como de controles y de auditoría interna, la sinergia obtenida permite hacer más eficiente el trabajo y aportar un mayor valor a las divisiones de negocio, al compartir experiencias y casos de éxito.

NEIS 2-GOV-5-36 d)	*La empresa divulgará la siguiente información:* ***d) una descripción de la manera en que la empresa integra las conclusiones de su evaluación de riesgos y sus controles internos en lo que respecta al proceso de divulgación de información sobre sostenibilidad en las funciones y procesos internos pertinentes;***

Integración en el mapa de procesos

Los criterios ASG están plenamente integrados en todas las actividades y decisiones de CIE Automotive. En el Mapa de Procesos del grupo, el cambio climático ocupa una posición nuclear y, además se incorporan elementos fundamentales de la cultura CIE.

Durante el ejercicio 2025, la compañía siguió avanzando en distintos aspectos ASG, además de en el cumplimiento de los 79 KPI específicos contemplados en el Plan Estratégico ASG 2025.

Un hito importante ha sido el esfuerzo en la adaptación a los requerimientos de la directiva de la Unión Europea sobre Información Corporativa en Materia de Sostenibilidad (CSRD, por sus siglas en inglés), normativa propuesta por la Comisión Europea que busca mejorar el reporte de sostenibilidad por parte de las empresas, para lo que se realizó en 2024 un gran proyecto para realizar el análisis de doble materialidad requerido, cuyo resultado sigue vigente para 2025. Tras la finalización del mismo, se procedió a realizar un contraste exhaustivo de los resultados con las diferentes áreas de la organización. Este proceso de contraste fue fundamental para asegurar que los resultados obtenidos reflejaran de manera precisa y realista las perspectivas de los grupos de interés relacionados con las diferentes áreas, y la capacidad de gestión e influencia de la compañía en relación con los temas identificados como materiales. Cada área revisó detalladamente la información que debía reportar en relación con los temas materiales previamente identificados. Este ejercicio permitió identificar y corregir discrepancias entre los temas materiales y la relevancia de los diversos requisitos de divulgación y los indicadores vinculados con cada tema.

En la siguiente tabla se muestra la relación entre los principales riesgos generales resultado del proceso de elaboración del Mapa de Riesgos de 2025 de la compañía, y los IROs considerados en el análisis de doble materialidad:

Riesgos principales Mapa de Riesgos 2025	NEIS	Tema	Subtema	Subsubtema	Descripción del IRO
✓ Atracción y retención del talento ✓ Equipo humano para el crecimiento	S1	Fuerza de trabajo propia	Condiciones de trabajo (propias)	Empleo seguro	Estabilidad laboral y financiera de los trabajadores gracias a oportunidades de empleo estables y a largo plazo.
	S1	Fuerza de trabajo propia	Igualdad de trato y oportunidades para todos (propias)	Diversidad	Integración de trabajadores de diferentes orígenes y culturas como resultado de la promoción de prácticas inclusivas a todos los niveles de la compañía.
	S1	Fuerza de trabajo propia	Igualdad de trato y oportunidades para todos (propias)	Diversidad	Falta de representación de mujeres en los niveles directivos y ejecutivos de la compañía.
	S1	Fuerza de trabajo propia	Igualdad de trato y oportunidades para todos (propias)	Capacitación y desarrollo de habilidades	Políticas de formación que fomentan el desarrollo y la carrera profesional.
	S1	Fuerza de trabajo propia	Otros derechos relacionados con el trabajo	Trabajo infantil	Desprotección de la infancia debido a casos de trabajo infantil en las plantas de la compañía.
	S1	Fuerza de trabajo propia	Otros derechos relacionados con el trabajo	Trabajo forzoso	Trabajadores vulnerables, especialmente transfronterizos, debido a prácticas de esclavitud moderna en las instalaciones de la compañía.
✓ Cadena de suministro sostenible	S2	Trabajadores en la Cadena de Valor	Condiciones de trabajo de Cadena de Valor	Salud y seguridad	Descenso de la tasa de accidentabilidad en la Cadena de Valor gracias a la eficiencia del seguimiento y de los controles llevados a cabo a los proveedores en el marco de los contratos con la compañía.
	S2	Trabajadores en la Cadena de Valor	Otros derechos relacionados con el trabajo	Trabajo forzoso	Desprotección de trabajadores vulnerables, especialmente transfronterizos, debido a prácticas de esclavitud moderna en las instalaciones de los proveedores.

Riesgos principales Mapa de Riesgos 2025	NEIS	Tema	Subtema	Subsubtema	Descripción del IRO
	S2	Trabajadores en la Cadena de Valor	Otros derechos relacionados con el trabajo	Trabajo infantil	Desprotección de la infancia debido a la presencia de trabajo infantil en las instalaciones de los proveedores.

NEIS 2-GOV-5-36 e)	*La empresa divulgará la siguiente información*: ***e) una descripción de la notificación periódica de las conclusiones mencionadas en el punto d) a los órganos de administración, dirección y supervisión.***

De maneral anual se elabora un Mapa de Riesgos general, en el que han participado cerca de 300 personas en 2025. Todos los implicados han respondido considerando el alcance de cada uno de los riesgos dentro del horizonte temporal 2026-2030, salvo en el caso del riesgo climático cuyo horizonte es 2050, y para su ámbito geográfico y tecnológico, por lo que hay personas que pueden valorar un riesgo para más de una región y más de una tecnología.

Este proceso está coordinado por el Órgano de Compliance, quien anualmente presenta el resultado a la Comisión de Auditoría y Cumplimiento para su supervisión y aprobación, y posteriormente, esta informa al Consejo de Administración. Además, este Mapa de Riesgos también se presenta a la Comisión ASG a modo informativo.

1.1.3 Estrategia

1.1.3.1 RD SBM–1: Estrategia, modelo de negocio y Cadena de Valor

NEIS 2-- SBM-1-40 a) i	*La empresa divulgará la siguiente información sobre los elementos clave de su estrategia general que se refieran o afecten a las cuestiones de sostenibilidad: a) una descripción de*: ***i. los grupos importantes de productos o servicios ofrecidos, incluidos los cambios producidos en el período de referencia (productos o servicios nuevos o eliminados);***

La producción de CIE Automotive engloba más de 7.000 piezas y subconjuntos desarrollados mediante siete procesos fundamentales o tecnologías distintas: inyección de aluminio, forja, estampación y conformado de tubo, mecanizado, inyección de plástico, fundición de hierro y sistemas de techo.

El dominio de las diversas tecnologías posiciona al grupo como un proveedor integral para sus clientes. Estos pueden optar por distintas propuestas técnicas para una misma pieza o elegir un subconjunto fabricado mediante una amplia gama de tecnologías.

La versatilidad tecnológica no sólo brinda opciones a los clientes, sino que también permite al Grupo orientar sus inversiones hacia las tecnologías más solicitadas por el mercado en cada situación. En la actualidad, el enfoque predominante del mercado es la electrificación de vehículos. Más del 80% de los componentes y subconjuntos producidos por CIE Automotive pueden adaptarse a este tipo de vehículo, incluidos eléctrico e híbrido.

Ello contribuye de manera positiva a las cuestiones de sostenibilidad prioritarias, tales como, reducción de emisiones de carbono (por ejemplo, a través de piezas adaptadas a la electrificación); eficiencia de recursos (por ejemplo, procesos más sostenibles en inyección o mecanizado; economía circular (por ejemplo, iniciativas de reciclaje o reutilización de materiales en la producción); innovación social (por ejemplo, generación de empleo en sectores clave para la transición energética).

NEIS 2-- SBM-1-40 a) ii	*La empresa divulgará la siguiente información sobre los elementos clave de su estrategia general que se refieran o afecten a las cuestiones de sostenibilidad: a) una descripción de*: ***ii. los mercados o grupos de clientes importantes atendidos, incluidos los cambios producidos en el período de referencia (mercados o grupos de clientes nuevos o eliminados);***

CIE Automotive acompaña a sus más de 80 clientes en la transformación de la movilidad, con una oferta de más de 7.000 componentes y subconjuntos, manufacturados en las más de 100 plantas productivas de los países en los que está presente, que se adaptan a sus exigentes requisitos de calidad, eficiencia y sostenibilidad y a las tendencias del sector automoción: electrificación, confort y seguridad.

La compañía trabaja en estrecha colaboración con OEM y proveedores de primer nivel para optimizar sus diseños y superar los desafíos tecnológicos y económicos asociados a la movilidad sostenible. Así, les ofrece alternativas tecnológicas diferentes para fabricar un mismo componente o subconjunto, actuando como una "ventanilla única" para las plataformas de automoción.

Este enfoque proactivo demuestra el compromiso de CIE Automotive con la innovación y su disposición para desempeñar un papel clave en el panorama del transporte sostenible.

La compañía se encuentra tecnológicamente preparada para desempeñar un papel significativo en la transición hacia la electrificación del parque automovilístico. Esto se refleja en el hecho de que más del 80% de su extenso portafolio es adaptable a diversos tipos de vehículos, incluyendo aquellos con propulsión eléctrica e híbrida.

En los últimos años, la compañía ha consolidado su presencia en el segmento de vehículos electrificados, especialmente en áreas cruciales como baterías, motores y electrónica. Este posicionamiento estratégico responde a la previsión de un aumento en la demanda del mercado, conforme a las directrices del Plan Estratégico 2025.

NEIS 2- - SBM-1- 40 a) iii	*La empresa divulgará la siguiente información sobre los elementos clave de su estrategia general que se refieran o afecten a las cuestiones de sostenibilidad: a) una descripción de*: ***iii. el número de asalariados por zonas geográficas.***

En base a la *NEIS 2 Apéndice C - Requisitos de divulgación/aplicación* establecidos en las NEIS temáticas que son aplicables conjuntamente con la NEIS 2, la información relativa al número de asalariados por zonas geográficas se incluye en este informe dentro del apartado *3.1.3.2 RD S1-6 – Características de los empleados de la entidad*.

NEIS 2- - SBM-1- 40 a) iv	*La empresa divulgará la siguiente información sobre los elementos clave de su estrategia general que se refieran o afecten a las cuestiones de sostenibilidad: a) una descripción de*: ***iv. cuando proceda y sea material, los productos y servicios prohibidos en determinados mercados;***

CIE Automotive confirma que en el ejercicio 2025 son cero los productos y servicios prohibidos en algún mercado.

NEIS 2- - SBM-1- 40 b) AR 12 y 13	*La empresa divulgará la siguiente información sobre los elementos clave de su estrategia general que se refieran o afecten a las cuestiones de sostenibilidad:* ***b) un desglose de los ingresos totales, incluidos en sus estados financieros, por sectores significativos de los NEIS. Cuando la empresa facilite información por segmentos, tal como exige la NIIF 8 Segmentos de operación, en sus estados financieros, esta información sobre los ingresos por sector se conciliará, en la medida de lo posible, con la información preparada con arreglo a la NIIF 8;***

Tal y como se indica en el apéndice C del NEIS 1, la divulgación de este requerimiento puede omitirse hasta que se publiquen los sectores significativos de los NEIS.

NEIS 2- - SBM-1- 40 c) AR 12 y 13	*La empresa divulgará la siguiente información sobre los elementos clave de su estrategia general que se refieran o afecten a las cuestiones de sostenibilidad:* ***c) una lista de los sectores adicionales significativos de los NEIS más allá de los que figuran en el apartado 40, letra b), como las actividades que den lugar a ingresos interempresariales, en los que la empresa desarrolla actividades significativas o en los que está o puede estar vinculada a impactos materiales. La identificación de estos sectores adicionales de los NEIS será coherente con la forma en que la empresa los ha tenido en cuenta al realizar su evaluación de la materialidad y con la forma en que divulga información sectorial material;***

CIE Automotive no dispone de sectores adicionales significativos de los NEIS más allá de los que figuran en el apartado 40, letra b), como las actividades que den lugar a ingresos interempresariales, en los que la empresa desarrolla actividades significativas o en los que está o puede estar vinculada a impactos materiales.

NEIS 2- - SBM-1- 40 e)	*La empresa divulgará la siguiente información sobre los elementos clave de su estrategia general que se refieran o afecten a las cuestiones de sostenibilidad:* ***e) sus objetivos relacionados con la sostenibilidad en términos de grupos de productos y servicios significativos, categorías de clientes, zonas geográficas y relaciones con las partes interesadas***

CIE Automotive continúa dando pasos firmes en su compromiso con la responsabilidad corporativa y en su apuesta por la sostenibilidad y así lo demuestra el Plan Estratégico ASG 2025, un plan cuyo motor primario han sido las preferencias, necesidades y requerimientos de todos los grupos de interés.

Basado en cuatro líneas estratégicas – cultura CIE, compromiso ético, ecoeficiencia y escucha activa -, este Plan Estratégico ASG 2025 marca sin duda un antes y un después en el creciente compromiso público de CIE Automotive con la sostenibilidad, teniendo en cuenta, por un lado, su completa integración con el negocio en el día a día y, por otro, la total transparencia en su comunicación al mercado

El Plan Estratégico ASG 2025 marca un hito en la historia de CIE Automotive al establecer por primera vez compromisos globales en las áreas Ambiental, Social y de Buen Gobierno (ASG), a los que cada planta debe contribuir bajo el impulso y la supervisión de las áreas transversales corporativas. Estos objetivos son de aplicación global a todos los productos, clientes, así como a toda la Cadena de Valor, independientemente de la geografía.

Para concretar y evaluar el progreso hacia estos objetivos cualitativos, CIE Automotive emplea 79 indicadores específicos con metas y plazos concretos. Estos indicadores son integrados en los planes de gestión de todas las plantas, quienes informan de su desempeño a las áreas de manera trimestral, semestral o anual, según la periodicidad establecida.

Toda la información se consolida en un cuadro de mando global ASG, alojado en la intranet corporativa del grupo, y su evolución es reportada a la Comisión ASG y al CEO, quien responsabiliza al Comité Transversal ASG del seguimiento de cada indicador. Los indicadores están sujetos a revisiones periódicas, alineadas con la actualización del análisis del contexto, que considera, entre otros aspectos, las nuevas tendencias en la industria de la automoción, las demandas de los grupos de interés y la legislación en vigor. Estos objetivos y el trabajo de las áreas corporativas que los impulsan se organizan en torno a cuatro ejes o líneas estratégicas: cultura CIE, compromiso ético, ecoeficiencia y escucha activa.

Cumplimiento por áreas de los indicadores fijados en el Plan Estratégico ASG 2025

Medio ambiente

Objetivo de Desarrollo Sostenible	Indicador	Objetivo	Año cumplimiento
- 9 Industria, innovación e infraestructura - 12 Producción y consumos responsables - 13 Acción por el clima	Reducción del consumo de energía (Kwh/valor añadido)	2% promedio anual	2025
- 9 Industria, innovación e infraestructura - 12 Producción y consumos responsables - 13 Acción por el clima	Reducción de la intensidad de emisiones (TCO2e/valor añadido)	2% promedio anual	2025
- 9 Industria, innovación e infraestructura - 12 Producción y consumos responsables - 13 Acción por el clima	Reducción de las emisiones indirectas de GEI procedentes de la generación de energía (Alcance 2) (TCO2e)	5% promedio anual	2025
- 9 Industria, innovación e infraestructura - 12 Producción y consumos responsables - 13 Acción por el clima	Reducción de la intensidad de las emisiones (TCO2e/valor añadido)	3% promedio anual	2025

Cadena de suministro

Objetivo de Desarrollo Sostenible	Indicador	Objetivo	Año cumplimiento
- 8 Trabajo decente y crecimiento económico - 10 Reducción de desigualdades	Nº de países con criterios ASG en sus procesos de compra / Total de países en los que opera el grupo	100%	2021
- 8 Trabajo decente y crecimiento económico - 10 Reducción de desigualdades	% proveedor local / Todos los proveedores, sobre el gasto total del periodo	>70%	2023
- 8 Trabajo decente y crecimiento económico - 10 Reducción de desigualdades - 13 Acción por el clima	Nº de proveedores con volumen de compra anual >1M € auditados y/o autoevaluados en el periodo siguiendo criterios ASG	25%	2022

Recursos Humanos

Objetivo de Desarrollo Sostenible	Indicador	Objetivo	Año cumplimiento
- 5 Igualdad de género - 10 Reducción de desigualdades	Nº de plantas con diagnóstico de diversidad / Total de plantas del grupo	100%	2025
- 3 Salud y bienestar - 8 Trabajo decente y crecimiento económico	Nº de plantas con certificación ISO 45001 / Total de plantas del grupo	100%	2025
- 3 Salud y bienestar - 8 Trabajo decente y crecimiento económico	Nº de personas formadas / Nº total de personas a formar en ASG	100%	2025

Compliance

Objetivo de Desarrollo Sostenible	Indicador	Objetivo	Año cumplimiento
- 3 Salud y Bienestar - 8 Trabajo decente y crecimiento económico	Empleados formados en el Código de Conducta Profesional	>95%	2021
- 3 Salud y Bienestar - 8 Trabajo decente y crecimiento económico	Realización de talleres ASG	100%	2025
- 4 Educación de calidad - 8 Trabajo decente y crecimiento económico	Implantación mundial del modelo de cumplimiento penal	100%	2025

Comercial

Objetivo de Desarrollo Sostenible	Indicador	Objetivo	Año cumplimiento
- 17 Alianzas para lograr objetivos	Nº de plantas autoevaluadas en NQC con puntuación superior al 80%	75%	2021
- 17 Alianzas para lograr objetivos	Recopilar qué plataformas utiliza cada planta con sus clientes para la autoevaluación en ASG	100%	2021
- 17 Alianzas para lograr objetivos	Nº de personas del equipo de ventas formadas / Nº total de personal del equipo de venta	80%	2021

Ingeniería

Objetivo de Desarrollo Sostenible	Indicador	Objetivo	Año cumplimiento
- 9 Industria, innovación e infraestructura - 12 Producción y consumos responsables - 13 Acción por el clima	Número de líneas de producción con iniciativas tecnológicas 4.0 implantadas por división o tecnología	Europa: 3 Asia: 1 América: 1	2024
- 9 Industria, innovación e infraestructura - 12 Producción y consumos responsables - 13 Acción por el clima	Introducción de proyectos de economía circular para la mejora del consumo energético (Nº)	Desarrollar un proyecto de economía circular en Europa y extenderlo a otra región	2024
-9 Industria, innovación e infraestructura - 12 Producción y consumo responsable - 13 Acción por el clima	% de mejora en la ratio peso bruto a peso neto	Europa: 3% mejora en 2 productos relevantes en 3 tecnologías Resto del mundo: 3% de mejora en 3 productos relevantes en 3 tecnologías	2025

Desarrollo Corporativo

Objetivo de Desarrollo Sostenible	Indicador	Objetivo	Año cumplimiento
- 3 Salud y bienestar - 8 Trabajo decente y crecimiento económico	Nuevas integraciones con el Manual ASG implementadas / Total de nuevas integraciones	100%	2021

Ámbito financiero

Objetivo de Desarrollo Sostenible	Indicador	Objetivo	Año cumplimiento
- 8 Trabajo decente y crecimiento económico	Cumplimiento de los requisitos de la primera financiación sostenible durante toda la vida de esta (%)	100%	2021
- 8 Trabajo decente y crecimiento económico	Acuerdos de financiación ASG publicados (%)	100%	2023
- 8 Trabajo decente y crecimiento económico	Deuda bruta financiación sostenible / Deuda bruta del grupo	>50%	2025

Relación con inversores

Objetivo de Desarrollo Sostenible	Indicador	Objetivo	Año cumplimiento
- 8 Trabajo decente y crecimiento económico	Número de analistas clave ASG respondidos/ Total de analistas clave ASG que han contactado con CIE Automotive	100%	2021
- 8 Trabajo decente y crecimiento económico	Publicación del Plan ASG en la web corporativa y en la intranet	100%	2021

NEIS 2-- SBM-1-40 f)	*La empresa divulgará la siguiente información sobre los elementos clave de su estrategia general que se refieran o afecten a las cuestiones de sostenibilidad:* ***f) una evaluación de sus productos o servicios significativos actuales, así como de los mercados y grupos de clientes significativos, en relación con sus objetivos relacionados con la sostenibilidad***

La producción de CIE Automotive engloba más de 7.000 piezas y subconjuntos desarrollados mediante siete procesos fundamentales o tecnologías distintas: inyección de aluminio, forja, estampación y conformado de tubo, mecanizado, inyección de plástico, fundición de hierro y sistemas de techo.

El dominio de las diversas tecnologías posiciona al grupo como un proveedor integral para sus clientes. Estos pueden optar por distintas propuestas técnicas para una misma pieza o elegir un subconjunto fabricado mediante una amplia gama de tecnologías.

La versatilidad tecnológica no sólo brinda opciones a los clientes, sino que también permite al Grupo orientar sus inversiones hacia las tecnologías más solicitadas por el mercado en cada situación. En la actualidad, el enfoque predominante del mercado es la electrificación de vehículos. Más del 80% de los componentes y subconjuntos producidos por CIE Automotive pueden adaptarse a este tipo de vehículo, incluidos eléctrico e híbrido.

Ello contribuye de manera positiva a las cuestiones de sostenibilidad prioritarias, tales como, reducción de emisiones de carbono (por ejemplo, a través de piezas adaptadas a la electrificación); eficiencia de recursos (por ejemplo, procesos más sostenibles en inyección o mecanizado; economía circular (por ejemplo, iniciativas de reciclaje o reutilización de materiales en la producción); innovación social (por ejemplo, generación de empleo en sectores clave para la transición energética).

Uno de los mercados principales en el que CIE Automotive opera es Europa, región donde tanto la legislación como los clientes están alineados con las prioridades de sostenibilidad. Ello conlleva a la obligación de fabricar productos alineados con los objetivos de sostenibilidad.

Además, los principales clientes de la compañía son fabricantes líderes de vehículos eléctricos e híbridos, que exigen soluciones innovadoras y sostenibles, pudiendo impulsar la inversión de CIE Automotive en tecnologías que promueven la eficiencia energética y la reducción de emisiones a lo largo de la cadena de valor.

NEIS 2-- SBM-1-40 g)	*La empresa divulgará la siguiente información sobre los elementos clave de su estrategia general que se refieran o afecten a las cuestiones de sostenibilidad:* ***g) los elementos de la estrategia de la empresa que se refieran o afecten a las cuestiones de sostenibilidad, incluidos los principales retos para el futuro, las soluciones críticas o los proyectos que deban establecerse, cuando sea pertinente para la divulgación de información sobre sostenibilidad.***

CIE Automotive monitoriza constantemente la evolución del mercado para detectar riesgos y oportunidades en cuestiones de sostenibilidad que podrían condicionar su actividad en el futuro. Este escrutinio permanente le permite mitigar los principales riesgos de mercado y aprovechar las ventajas competitivas que le ofrece.

Uno de los principales desafíos y oportunidades son las fuertes inversiones para el coche eléctrico. La transición a la movilidad eléctrica está suponiendo para nuestros clientes la realización de inversiones significativas para innovar en tecnologías relacionadas con las baterías, autonomía de los vehículos y sistemas de propulsión eléctrica. Además, los fabricantes deben diseñar plataformas de vehículos específicas, lo que requiere inversiones considerables en ingeniería y diseño. Los proveedores de automoción pueden afrontar este reto con diferentes estrategias y líneas de trabajo. En el caso de CIE Automotive, la apuesta por las tecnologías de fabricación usando activos generalistas, la flexibilidad, la diversificación geográfica y comercial hacen que su resiliencia sea diferencial en el sector.

Los fabricantes de componentes están desempeñando un papel crucial en la transformación del sector automoción al ayudar a los OEM (los clientes) a enfrentar diversas tendencias que surgen de las demandas de la sociedad. Estas tendencias están dando lugar a nuevas formas de movilidad y están provocando cambios en los modelos de fabricación. El estudio de estas tendencias constituye un aspecto crucial en la gestión de los riesgos del mercado por parte de CIE Automotive.

Con el objetivo de contener el cambio climático, la industria del automóvil está realizando fuertes inversiones en I+D+i para conseguir la descarbonización del transporte. Pese a estos esfuerzos, la penetración de los vehículos eléctricos es muy diferente en cada mercado de la automoción y, es posible que en el futuro convivan vehículos movidos por distintas fuentes de energía.

Pese a estos factores negativos, los analistas ya están empezando a hablar de un nuevo ciclo de la automoción, teniendo en cuenta, entre otros, los siguientes factores:

- Interés de la población por los nuevos vehículos eléctricos: La creciente conciencia ambiental y las regulaciones que impiden el paso a las ciudades de los vehículos más contaminantes llevan a los consumidores a interesarse por vehículos eléctricos. A medida que los precios bajen, se multipliquen los puntos de recarga y la autonomía sea mayor, aumentará la cuota de vehículos eléctricos.
- Ayudas gubernamentales a la transición hacia el coche eléctrico: Los gobiernos están implementando programas de incentivos para fomentar la retirada de vehículos más antiguos y la adopción de modelos más eficientes y respetuosos con el medioambiente. Esto crea oportunidades para los fabricantes que se alinean con iniciativas de sostenibilidad y eficiencia. Cabe destacar que tres cuartas partes de los países de la UE ofrecen incentivos a la compra de coches eléctricos.

En estas situaciones cambiantes, la flexibilidad y libertad de decisión que da el modelo CIE Automotive es especialmente relevante.

NEIS 2- - SBM-1-41	*Si la empresa tiene su sede en un Estado miembro de la UE que permite una exención de la divulgación de la información a que se refiere el artículo 18, apartado 1, letra a), de la Directiva 2013/34/UE, y si la empresa se ha acogido a de dicha exención, podrá omitir el desglose de los ingresos por sector significativo de los NEIS exigido en el apartado 40, letra b). En este caso, la empresa divulgará, no obstante, la lista de sectores de los NEIS que sean significativos para la empresa.*

CIE Automotive no tiene su sede en un Estado miembro de la UE que permite una exención de la divulgación de la información a que se refiere el artículo 18, apartado 1, letra a), de la Directiva 2013/34/UE.

NEIS 2- - SBM-1- 42 a) AR 14	*La empresa divulgará una descripción de su modelo de negocio y de su Cadena de Valor, indicando:* ***a) sus insumos y su enfoque para recabar, desarrollar y garantizar dichos insumos;***

Para enfrentar los retos del sector automoción y contribuir a su evolución hacia la sostenibilidad, CIE Automotive cuenta con un modelo de negocio que ha demostrado su eficacia durante más de 25 años. Este enfoque se sustenta en la diversificación en términos comerciales, tecnológicos y geográficos, la disciplina en sus inversiones y la descentralización en la toma de decisiones. En los últimos años, el modelo se ha enriquecido con la integración de los aspectos Ambientales, Sociales y de Buen Gobierno (ASG).

Si bien el modelo es resiliente a la hora de afrontar los restos de la sostenibilidad, son tres los pilares del modelo a destacar:

Multitecnología

La producción de CIE Automotive engloba más de 7.000 piezas y subconjuntos desarrollados mediante siete procesos fundamentales o tecnologías distintas: inyección de aluminio, forja, estampación y conformado de tubo, mecanizado, inyección de plástico, fundición de hierro y sistemas de techo.

El dominio de las diversas tecnologías posiciona al grupo como un proveedor integral para sus clientes. Estos pueden optar por distintas propuestas técnicas para una misma pieza o elegir un subconjunto fabricado mediante una amplia gama de tecnologías.

La versatilidad tecnológica no solo brinda opciones a los clientes, sino que también permite al grupo orientar sus inversiones hacia las tecnologías más solicitadas por el mercado en cada situación. En la actualidad, el enfoque predominante del mercado es la electrificación de vehículos.

Más del 80% de los componentes y subconjuntos producidos por CIE Automotive pueden adaptarse a este tipo de vehículo, incluidos eléctrico e híbrido.

Diversificación comercial

CIE Automotive mantiene relaciones comerciales estratégicas con más de 80 clientes de todo el mundo, entre ellos, los principales fabricantes multinacionales del sector automoción (75%) e industrias de componentes de primer nivel, conocidas como Tier 1 (25%).

Su política comercial se basa en mantener una baja dependencia de sus clientes. Este enfoque estratégico no solo fortalece su posición en las negociaciones de precios, sino que también ha sido fundamental para su crecimiento durante periodos de crisis.

Gestión de aprovisionamientos

CIE Automotive realiza una gestión eficiente de sus aprovisionamientos. Todo el detalle de esta gestión se incluye dentro del apartado 3.*2. Trabajadores de la Cadena de Valor (NEIS S2)* abordado a lo largo del Estado de Información No Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad. Los principales insumos en cada tecnología son los denominados por el grupo compras productivas o directas, y son principalmente: acero barra en la tecnología forja, acero en bobina en la tecnología metal o estampación, resinas plásticas en la tecnología inyección de plástico, aluminio en lingote principalmente en tecnología inyección de aluminio y componentes incorporables y cristal en tecnología de sistemas de techos; y por último, componente de acero forjado en tecnología mecanizado.

La calidad de las materias primas y componentes son definidas en el momento de adjudicación del pedido por parte del cliente, representando en el total del grupo en torno al 66% de la compra total en 2025.

Estos proveedores clave muestran un grado de cumplimiento en criterios ASG que CIE Automotive mide cada año a través de la matriz de riesgos ASG por familias de compra y a través del Portal de Proveedores ASG.

La selección de las fuentes de suministro, precio, plazos, la calidad y frecuencia de envío de los insumos a las distintas plantas del grupo son gestionados de un modo local por parte de cada unidad productiva atendiendo a los programas de fabricación de los clientes.

Los procedimientos de compras junto con los documentos corporativos Política de Compras Sostenibles, Condiciones Generales de Compra, *Global Supply Chain Manual*, Compromiso ASG de los proveedores, es común y de obligado cumplimiento tanto para proveedores de material productivo o directo, así como los de material no productivo o indirecto (consumibles, repuestos, servicios, energía, logística…principalmente).

En el año 2022 por primera vez el grupo obtuvo la certificación externa ISO20400 en compras sostenibles. Esta certificación verifica que el modelo de gestión en cada una de las plantas del grupo CIE Automotive a nivel mundial, sigue y cumple las exigencias relativas a aspectos ambientales, sociales y de buen gobierno en la selección y gestión de su cadena de proveedores. En 2025 el auditor externo ha emitido una calificación *excelente* en su revisión anual.

Integración de estándares ASG

En 2019, CIE Automotive oficializó la incorporación de los estándares Ambientales, Sociales y de Buen Gobierno (ASG) a su modelo de negocio. Este paso reforzó el compromiso con los 10 Principios del Pacto Mundial y con los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

La integración de estándares ASG se extiende más allá de la propia empresa e incluye a su cadena de suministro, a la que evalúa siguiendo criterios de responsabilidad. Además, participa activamente en diversas asociaciones y foros empresariales para influir positivamente en el tejido empresarial.

NEIS 2-- SBM-1-42 b)	*La empresa divulgará una descripción de su modelo de negocio y de su Cadena de Valor, indicando:* ***b) sus productos y resultados en términos de beneficios actuales y previstos para los clientes, los inversores y otras partes interesadas;***

Tal y como se indica en la *NEIS 2- SBM-1-42 a) AR 14* y en la respuesta al indicador *NEIS 2-SBM-1-40 f)*, la producción de CIE Automotive engloba más de 7.000 piezas y subconjuntos desarrollados mediante siete procesos fundamentales o tecnologías distintas: inyección de aluminio, forja, estampación y conformado de tubo, mecanizado, inyección de plástico, fundición de hierro y sistemas de techo.

El dominio de las diversas tecnologías posiciona al grupo como un proveedor integral para sus clientes. Estos pueden optar por distintas propuestas técnicas para una misma pieza o elegir un subconjunto fabricado mediante una amplia gama de tecnologías.

La versatilidad tecnológica no sólo brinda opciones a los clientes, sino que también permite al Grupo orientar sus inversiones hacia las tecnologías más solicitadas por el mercado en cada situación. En la actualidad, el enfoque predominante del mercado es la electrificación de vehículos. Más del 80% de los componentes y subconjuntos producidos por CIE Automotive pueden adaptarse a este tipo de vehículo, incluidos eléctrico e híbrido.

Ello contribuye de manera positiva a las cuestiones de sostenibilidad prioritarias, tales como, reducción de emisiones de carbono (por ejemplo, a través de piezas adaptadas a la electrificación); eficiencia de recursos (por ejemplo, procesos más sostenibles en inyección o mecanizado; economía circular (por ejemplo, iniciativas de reciclaje o reutilización de materiales en la producción); innovación social (por ejemplo, generación de empleo en sectores clave para la transición energética).

Uno de los mercados principales en el que CIE Automotive opera es Europa, región donde tanto la legislación como los clientes están alineados con las prioridades de sostenibilidad. Ello conlleva a la obligación de fabricar productos alineados con los objetivos de sostenibilidad.

Además, los principales clientes de la compañía son fabricantes líderes de vehículos eléctricos e híbridos, que exigen soluciones innovadoras y sostenibles, pudiendo impulsar la inversión de CIE Automotive en tecnologías que promueven la eficiencia energética y la reducción de emisiones a lo largo de la cadena de valor.

Existen además impactos positivos actuales y futuros en otros grupos de interés. Por ejemplo, en las comunidades en las que se ubican las plantas productivas de CIE Automotive donde se genera empleo y otros impactos económicos indirectos; los trabajadores de la cadena de valor, sólo por el hecho de que la compañía impulse el cumplimiento de ciertos criterios ASG en su cadena de suministro contribuiría a que los trabajadores de su cadena de valor aguas arriba tengan unas mejores condiciones de trabajo; y por supuesto en los empleados propios, dado que sólo porque CIE Automotive se alinee con las tendencias de mercado en materia de tecnologías innovadoras y electrificación, hace que sus empleados cuenten con formación y habilidades adaptadas a los nuevos avances, haciendo que no pierdan competitividad.

Por último, en relación con los accionistas e inversores, con independencia de su porcentaje de participación en el capital social, todos los accionistas reciben un trato equitativo en lo que se refiere a la información, la participación y al ejercicio del derecho de voto en la Junta General de Accionistas, tal y como prevé la Ley de Sociedades de Capital.

La relación con los inversores se rige por criterios de transparencia y accesibilidad, en consonancia con la Política de información, comunicación y contactos con los accionistas, los mercados y otros grupos de interés. Esta política establece los principios generales de actuación que guían al Departamento de Relación con Inversores, encargado de transmitir información veraz y periódica a toda la comunidad financiera y de sostenibilidad.

El Consejo de Administración supervisa toda la información divulgada al mercado y toma medidas para salvaguardar los derechos de accionistas e inversores en pro del interés social.

La difusión de la información se realiza a través de diferentes canales, siendo los principales la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV), donde se publican los hechos más relevantes, y la página web corporativa del Grupo, que dispone de un apartado específico de “Accionistas e Inversores”. En este espacio virtual se publica toda la actualidad relevante del grupo, así como los datos de contacto.

Estos principios son de aplicación a la información y a las relaciones de la Sociedad con los accionistas, con los mercados y con los demás grupos de interés, tales como, asesores de voto (*proxy advisors*), entidades financieras intermediarias, gestoras y depositarias de las acciones de la Sociedad, analistas financieros, organismos de regulación y supervisión, agencias de calificación crediticia (rating), agencias de información, entre otros.

Sin perjuicio de los principios de igualdad de trato, no discriminación y simetría de la información, la Sociedad puede adaptar los instrumentos de información, canales de comunicación y el resto de las iniciativas en materia de información y comunicación con los accionistas e inversores, tanto institucionales como minoristas, los mercados y los demás grupos de interés en función de los colectivos destinatarios de la información.

En cuanto al cumplimiento normativo, se tendrán en cuenta de modo especial las reglas en materia de abuso de mercado, particularmente en lo relativo al tratamiento de la información privilegiada y de otra información relevante o regulada contenidas en la ley y en las normas de gobierno corporativo de la Sociedad.

NEIS 2- - SBM-1- 42 c)	*La empresa divulgará una descripción de su modelo de negocio y de su Cadena de Valor, indicando:* ***c) las principales características de las fases anteriores y posteriores de su Cadena de Valor y la posición de la empresa en su Cadena de Valor, incluida una descripción de los principales agentes empresariales (como proveedores clave, canales de distribución a los clientes y usuarios finales) y su relación con la empresa. Cuando la empresa tenga múltiples cadenas de valor, la divulgación abarcará las cadenas de valor clave.***

A continuación, se muestra a nivel gráfico la Cadena de Valor de CIE Automotive, tanto aguas arriba, considerando los proveedores productivos, entre los que se encuentran aquellos de materias primas, y que constituyen la amplia mayoría de la cadena de suministros del Grupo; así como aguas abajo, donde englobamos a los clientes fabricantes de automóviles (OEM por sus siglas en inglés: *Original Equiment Manufacturer*) y Tier 1.



La descripción de los principales agentes empresariales (como proveedores clave, canales de distribución a los clientes y usuarios finales) y su relación con la empresa están incluidos dentro del Manual Global de la Cadena de Suministro disponible en la página web corporativa del Grupo.

1.1.3.2 RD SBM-2: Intereses y opiniones de las partes interesadas

NEIS 2- - SBM-2- 45 a) i AR 16	*La empresa divulgará una descripción resumida de:* ***a) su colaboración con las partes interesadas, en particular: i. las principales partes interesadas de la empresa***

CIE Automotive construye relaciones profesionales basadas en la confianza, la responsabilidad y el beneficio mutuo con los miles de personas, organizaciones, colectivos y comunidades que colaboran en crear su oferta de valor. La compañía agrupa a todas ellas en nueve categorías principales para homogeneizar su relación y fomentar su participación, estableciendo los canales de comunicación necesarios para conocer sus aspiraciones y que reconozcan su contribución al progreso de todos.

Accionistas	- Genera valor a los accionistas a través de su dividendo. - Aporta información transparente, veraz y periódica a la comunidad inversora. - Genera confianza en el mercado.
Profesionales	- Ofrece empleo digno y formación en todos los países - Protege la salud y seguridad de sus empleados - Facilita la negociación colectiva. - Respeto a los derechos humanos, con énfasis en países de mayor riesgo.
Clientes	- Apuesta por la innovación para atender sus demandas. - Garantiza la calidad y seguridad de sus productos. - Perfecciona continuamente el suministro. - Gestiona de forma eficiente sus recursos para contener los precios.

Socios de negocio	- Las alianzas estratégicas con Mahindra & Mahindra Ltd. en India y con Donghua Automotive Industrial y el Grupo SAIC en China permiten un mejor conocimiento y adaptación al mercado local.
Cadena de suministro	- Asegura la concurrencia en igualdad de oportunidades. - Promueve la transparencia y el precio óptimo. - Aplica unas condiciones de pago justas. - Busca la cooperación y el diálogo para dar satisfacción a los clientes.
Sociedad	- Impulsa con su actividad el desarrollo de las zonas donde opera. - Financia acciones sociales destinadas a los colectivos desfavorecidos. - Contribuye a crear automóviles más seguros, confortables y respetuosos con el medioambiente. - Lucha contra el cambio climático.
Administraciones Públicas	- Colabora con las Administraciones de las comunidades para mejorar distintos servicios. - Integra en sus instalaciones sus requerimientos, atendiendo a la legalidad, la transparencia y la cooperación.
Sector	- Participa de forma activa y ocupa cargos relevantes en distintas asociaciones empresariales tanto españolas como europeas.
Financiadores	- Negocia las mejores condiciones, de acuerdo con las necesidades de inversión y las condiciones del mercado.

NEIS 2-- SBM-2-45 a) ii-v AR 16	*La empresa divulgará una descripción resumida de:* ***a) su colaboración con las partes interesadas, en particular: ii. si se produce una colaboración con ellas y con qué categorías de partes interesadas; iii. Cómo está organizado; iv. su propósito; y v. la forma en que la empresa tiene en cuenta sus resultados;***

La compañía dispone de un amplio repertorio de canales de información y comunicación, el más importante, su web corporativa, donde sus grupos de interés pueden consultar toda la información de la empresa o acceder a distintas formas de interlocución y contacto.

La comunicación con todas las partes interesadas se produce de manera continua dado que ésta es necesaria para el correcto desempeño de la actividad de la compañía, desde por ejemplo la venta de sus productos, hasta el pago de impuestos correspondientes.

Canales de comunicación y contactos

Web Corporativa	La web corporativa www.cieautomotive.com recoge información relevante sobre la empresa: además de información para posibles empleados en el apartado "Recursos Humanos", da acceso al nuevo Portal de Proveedores en la sección "Proveedores" , tiene una "Sala de Prensa" con los comunicados de la empresa y ofrece un amplio apartado de información dirigido a "Inversores y Accionistas", que cumple con la Circular 3/2015 de la Comisión Nacional del Mercado de Valores.
Contacto específico con cada grupo de interés	- ASG y Sociedad: Susana Molinuevo - esg@cieautomotive.com - Profesionales: Aitor Zazpe - hr@cieautomotive.com - Relación con inversores y socios de negocio: Lorea Aristizabal - ir@cieautomotive.com - Clientes y sector: Mikel Orbegozo - sales@cieautomotive.com - Cadena de suministro: Irache Pardo - purchasing@cieautomotive.com - Financiadores: Irache Pardo - financierocie@cieautomotive.com - Administraciones Públicas: compliance@cieautomotive.com
Correo postal	En caso de notificaciones de cualquier grupo de interés, pueden dirigirse al departamento que corresponda en la siguiente dirección: *AIC - Automotive Intelligence Center.* *Parque Empresarial Boroa, Parcela 2A – 4, 48340 Amorebieta (Bizkaia), España.*
Canal ético	Todas las personas pueden notificar infracciones de las pautas de conducta establecidas en el Código de Conducta Profesional de CIE Automotive a través del canal habilitado en la página web corporativa y en la intranet corporativa.

Tal y como se indica en el indicador *NEIS 2- IRO-2-59*, CIE Automotive explica el modo en que ha determinado la información material que debe divulgarse relacionada con los impactos, los riesgos y las oportunidades que ha evaluado que son materiales, donde la información recibida por sus grupos de interés es parte del proceso.

NEIS 2- - SBM-2- 45 b)	*La empresa divulgará una descripción resumida de*: ***b) la comprensión por parte de la empresa de los intereses y opiniones de las partes interesadas relacionados con la estrategia y el modelo de negocio de la empresa, en la medida en que estos se hayan analizado durante el proceso de diligencia debida o el proceso de evaluación de la materialidad de la empresa (véase el requisito de divulgación IRO-1 de la presente Norma);***

Los resultados de las colaboraciones con las partes interesadas han servido también para identificar cuestiones de sostenibilidad en el análisis de doble materialidad. Aunque no se haya hecho una consulta explícita a partes interesadas externas para comprender los intereses y opiniones de los grupos de interés relacionados con la estrategia y el modelo de negocio de la empresa, sí que se han realizado tanto entrevistas a personas de la compañía (bien del Consejo de Administración bien de la Alta Dirección) que poseen un conocimiento amplio de determinados grupos de interés, como un análisis de documentación pública de los mismos.

Además, en el proceso de doble materialidad realizado en 2024 y cuyos resultados son válidos para 2025, se mantuvieron entrevistas clave con los representantes geográficos de la compañía. Estas personas fueron elegidas por su rol específico dentro del Grupo, así como por su conocimiento acerca de los intereses y perspectivas de los distintos grupos de interés afectados.

Con este enfoque se han tenido en cuenta las opiniones de manera indirecta desde los profesionales de la propia compañía, los clientes, la sociedad, y también a proveedores y financiadores entre otros.

Tema analizado	**Proceso y alcance**	**Documentación revisada**
Modelo de negocio	Determinación de las características esenciales del modelo de negocio. Incluyendo: presencia geográfica, diversificación comercial, multitecnología, administración descentralizada, integración ASG.	Documentación interna disponible en la página web corporativa: - Informe Anual 2023 - *Company presentation. Managing high value-added processes.* - Política ASG - Plan estratégico ASG 2025
Productos	- Mapeo de las familias de productos que componen la oferta de CIE Automotive, por región y tecnología aplicada en la fabricación. - Volumen de facturación por geografía	
Industria y sector	Estudio de las principales tendencias del sector de automoción y del subsector de los subconjuntos.	Informes sectoriales elaborados por EY: - *Key trends in automotive retail* - *Why EY automotive* - *Outlook of autoparts manufacturers*
Cadena de suministro	- Entendimiento y alcance de la cadena de suministro del sector de la automoción - Entendimiento de los TIER 1, TIER 2 y OEM y posicionamiento de CIE. - Manejo de aspectos ASG en la Cadena de Valor - Modelo de compras	Documentación interna disponible en la página web corporativa: - Política de Derechos Humanos - Política Anticorrupción y Fraude - Código de Conducta - Compromiso Ambiental, Social y Gobierno Corporativo de los Proveedores - Global Supply Chain Manual

NEIS 2- - SBM-2- 45 c) i	*La empresa divulgará una descripción resumida de:* ***c) en su caso, las modificaciones de su estrategia o modelo de negocio, incluidas: i. la forma en que la empresa ha modificado o espera modificar su estrategia o modelo de negocio para abordar los intereses y opiniones de sus partes interesadas****;*

Tal y como se muestra en el indicador *NEIS 2-SBM-1-40 e)*, CIE Automotive continúa dando pasos firmes en su compromiso con la responsabilidad corporativa y en su apuesta por la sostenibilidad y así lo demuestra el Plan Estratégico ASG 2025, un plan cuyo motor primario han sido las preferencias, necesidades y requerimientos de todos los grupos de interés.

A lo largo del ejercicio 2025 no se ha producido alguna modificación o adaptación de la estrategia y/o modelo de negocio en este contexto.

NEIS 2- - SBM-2- 45 c) ii	*La empresa divulgará una descripción resumida de:* ***c) en su caso, las modificaciones de su estrategia o modelo de negocio, incluidas: ii. cualquier otra medida que se esté planificando y en qué plazo; y***

CIE Automotive está en continua comunicación con sus grupos de interés. Una vez finalice el plazo y se cumplan los objetivos incluidos dentro de su actual Plan Estratégico ASG 2025, comenzará una nueva fase para, teniendo en cuenta los resultados del análisis de doble materialidad realizado en 2024 y válido para 2025, continuar incluyendo la sostenibilidad como un eje vertebrador de su estrategia.

NEIS 2- - SBM-2- 45 c) iii	*La empresa divulgará una descripción resumida de:* ***c) en su caso, las modificaciones de su estrategia o modelo de negocio, incluidas: iii. si es probable que estas medidas modifiquen la relación y las opiniones de las partes interesadas***

Tal y como se muestra en el indicador *NEIS 2-SBM-2-45 c) ii* CIE Automotive está en continua comunicación con sus grupos de interés. Una vez finalice el plazo y se cumplan los objetivos incluidos dentro de su actual Plan Estratégico ASG 2025, comenzará una nueva fase para, teniendo en cuenta los resultados del análisis de doble materialidad realizado en 2024 y válido para 2025, continuar incluyendo la sostenibilidad como un eje vertebrador de su estrategia.

En la medida en que se avance en el desarrollo de ese nuevo plan, se podrá determinar si tiene algún impacto en la relación con las opiniones de las partes interesadas, opiniones que han sido un input fundamental del análisis de doble materialidad.

NEIS 2- - SBM-2- 45 d)	*La empresa divulgará una descripción resumida de:* ***d) si se informa a los órganos de administración, dirección y supervisión sobre las opiniones y los intereses de las partes interesadas afectadas con respecto a las incidencias de la empresa relacionadas con la sostenibilidad, y de qué manera.***

Tal y como se muestra en el indicador *NEIS 2-SBM-1-40 e)*, la información del Plan Estratégico ASG 2025 se consolida en un cuadro de mando global ASG, alojado en la intranet corporativa del grupo, y su evolución es reportada a la Comisión ASG y al CEO, quien responsabiliza al Comité Transversal ASG del seguimiento de cada indicador. Los indicadores están sujetos a revisiones periódicas, alineadas con la actualización del análisis del contexto, que considera, entre otros aspectos, las nuevas tendencias en la industria de la automoción, las demandas de los grupos de interés y la legislación en vigor. Estos objetivos y el trabajo de las áreas corporativas que los impulsan se organizan en torno a cuatro ejes o líneas estratégicas: cultura CIE, compromiso ético, ecoeficiencia y escucha activa.

Además, hay que destacar la involucración de la Comisión ASG en la realización del análisis de doble materialidad, y en la revisión del mismo en 2025.

1.1.3.3 RD SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio

NEIS 2- - SBM-3- 48 a) AR 17 y 18	*La empresa divulgará:* ***a) una breve descripción de sus impactos, riesgos y oportunidades materiales resultantes de su evaluación de la materialidad (véase el requisito de divulgación IRO-1 de la presente Norma), incluida una descripción de dónde se concentran estos impactos, riesgos y oportunidades materiales en su modelo de negocio, sus propias operaciones y las fases anteriores y posteriores de su Cadena de Valor;***

La información que da respuesta a este indicador se encuentra disponible como respuesta al indicador *NEIS 2-SBM-3-48 h)*.

NEIS 2- - SBM-3- 48 b)	*La empresa divulgará*: ***b) los efectos actuales y previstos de sus impactos, riesgos y oportunidades materiales sobre su modelo de negocio, Cadena de Valor, estrategia y toma de decisiones, y cómo ha respondido o tiene previsto responder a dichos efectos, incluidos los cambios que haya introducido o tenga previsto introducir en su estrategia o modelo de negocio como parte de sus actuaciones para hacer frente a determinados impactos o riesgos materiales o para aprovechar determinadas oportunidades materiales;***

La lista de los impactos, los riesgos y las oportunidades (IROs) materiales abordados por los órganos de administración, dirección y supervisión o sus comités pertinentes durante el período de referencia se muestra en el indicador *NEIS 2-GOV-2 –26 c)*. Estos IROs van a ser gestionados directamente por la Alta Dirección y el Equipo Directivo y formarán parte del nuevo Plan Estratégico de Sostenibilidad a elaborar una vez en 2025 finaliza el actual Plan Estratégico ASG 2025.

NEIS 2- - SBM-3- 48 c) i-ii	*La empresa divulgará: c) con respecto a los impactos materiales de la empresa*: ***i. cómo afectan los impactos negativos y positivos materiales de la empresa (o, en el caso de impactos potenciales, cómo se espera que afecten) a las personas o al medio ambiente;*** ***ii. si los impactos se originan o están relacionadas con la estrategia y el modelo de negocio de la empresa, y de qué manera***

En general, los impactos ambientales, sociales y de gobernanza, así como los relacionados con los indicadores de entidad específica materiales identificados por CIE Automotive en su análisis de doble materialidad, tienen su origen o están relacionados con la estrategia y modelo de negocio de la compañía. Debido a su modelo de negocio como fabricante de piezas para automoción, se derivan múltiples impactos, riesgos y oportunidades relacionados con emisiones, contaminación, consumo de agua, economía circular, así como relacionados con los propios trabajadores, trabajadores de la Cadena de Valor, clientes, etc. Desde su estrategia también se derivan impactos, riesgos y oportunidades asociados a gobernanza, relaciones con proveedores, protección de derechos humano tanto en operaciones propias como Cadena de Valor etc.

NEIS 2- - SBM-3- 48 c) iii	*La empresa divulgará: c) con respecto a los impactos materiales de la empresa*: ***iii. los horizontes temporales razonablemente previsibles de los impactos;***

La información que da respuesta a este indicador se encuentra disponible como respuesta al indicador *NEIS 2-BP-2–9 a)*.

NEIS 2- - SBM-3- 48 c) iv	*La empresa divulgará: c) con respecto a los impactos materiales de la empresa*: ***iv. si la empresa está implicada en los impactos materiales a través de sus actividades o debido a sus relaciones de negocio, describiendo la naturaleza de las actividades o relaciones de negocio en cuestión;***

La mayoría de los impactos identificados en el análisis de doble materialidad, tienen su origen en el tipo de actividad de la compañía, desde la extracción de materias primas por las empresas de su Cadena de Valor, hasta la fabricación de las piezas y subconjuntos mediante tecnologías.

Por su parte los impactos que se derivan o están vinculados con la Cadena de Valor, tienen su origen en las relaciones de negocio. Toda esta información viene recogida en el indicador *NEIS 2-GOV-2 –26 c)*.

NEIS 2- - SBM-3- 48 d)	*La empresa divulgará*: ***d) los efectos financieros actuales de los riesgos y oportunidades materiales de la empresa sobre su situación financiera, su rendimiento financiero y sus flujos de efectivo, así como sobre los impactos, riesgos y oportunidades materiales para los que existe un riesgo importante de que se produzca un ajuste de materialidad en el próximo período anual de referencia de los importes en los libros de los activos y pasivos consignados en los correspondientes estados financieros;***

Los riesgos y oportunidades materiales identificados en el análisis de doble materialidad están incluidos en la tabla que da respuesta al indicador *NEIS 2- SBM-3- 48 h)*, incluido más adelante en este mismo apartado.

Los efectos financieros relacionados con estos riesgos y oportunidades están relacionados con impactos económicos en el EBITDA de la compañía. Dependiendo de si el impacto es negativo o positivo para el Grupo, el suceso generará un riesgo negativo (amenaza) o un riesgo positivo (oportunidad). También se han tenido en cuenta impactos reputacionales, los cuales podrían incurrir en efectos financieros. No obstante, hay que indicar que la estimación se basa en análisis preliminares y que la compañía se encuentra trabajando en el desarrollo de metodologías más robustas.

En base al trabajo realizado durante el análisis de doble materialidad y teniendo en cuenta los horizontes temporales considerados, la compañía no considera que en los impactos, riesgos y oportunidades identificados exista un riesgo importante de que se produzca un ajuste de materialidad en el próximo período anual de referencia de los importes en los libros de los activos y pasivos consignados en los correspondientes estados financieros.

NEIS 2- - SBM-3- 48 e)	*La empresa divulgará:* ***e) los efectos financieros previstos de los riesgos y oportunidades materiales de la empresa sobre su situación financiera, su rendimiento financiero y sus flujos de efectivo a corto, medio y largo plazo, incluidos los horizontes temporales razonablemente previstos para tales efectos. Esto incluirá la forma en que la empresa espera que su situación financiera, su rendimiento financiero y sus flujos de efectivo cambien a corto, medio y largo plazo, dada su estrategia de gestión de riesgos y oportunidades, teniendo en cuenta: i. sus planes de inversión y enajenación (por ejemplo, gastos de capital, adquisiciones y desinversiones importantes, empresas en participación, transformación empresarial, innovación, nuevos ámbitos de actividad y retiros de activos), incluidos los planes a los que la empresa no se haya comprometido contractualmente; y ii. sus fuentes de financiación previstas para aplicar su estrategia.***

CIE Automotive ha evaluado la capacidad de recopilar información relativa los efectos financieros previstos de los riesgos y oportunidades de materiales de la empresa sobre su situación financiera, su rendimiento financiero y sus flujos de efectivo a corto, medio y largo plazo, incluidos los horizontes temporales razonablemente previstos para tales efectos., aplicando un enfoque basado en el principio de esfuerzo razonable, que tiene en cuenta tanto el nivel de influencia, como la disponibilidad de recursos, asegurando un balance adecuado entre la calidad de la información reportada y la viabilidad del esfuerzo de recopilación de datos.

En este segundo año de aplicación de la directiva, no se reportará información relativa a los efectos financieros previstos de los riesgos y oportunidades de materiales de la empresa sobre su situación financiera, su rendimiento financiero y sus flujos de efectivo a corto, medio y largo plazo, incluidos los horizontes temporales razonablemente previstos para tales efectos, por la aplicación del Reglamento delegado 2025/1416 (“*quick fix*”) publicado en el DOUE el 10 de noviembre de 2025 que modifica el reglamento delegado de adopción de las NEIS (ESRS por sus siglas en inglés), en particular, para las empresas de la primera fase congela y retrasa dos años la aplicación de las disposiciones transitorias.

NEIS 2- - SBM-3- 48 f)	*La empresa divulgará:* ***f) información sobre la resiliencia de la estrategia y el modelo de negocio de la empresa en relación con su capacidad para abordar sus impactos y riesgos materiales y aprovechar sus oportunidades materiales. La empresa divulgará un análisis cualitativo y, en su caso, cuantitativo de la resiliencia, incluidos el modo en que se llevó a cabo el análisis y los horizontes temporales que se aplicaron, tal como se definen en la NEIS 1 (véase el capítulo 6. Horizontes temporales de la NEIS 1). Al facilitar información cuantitativa, la empresa podrá divulgar importes únicos o intervalos;***

Con el objetivo de abordar los impactos, y riesgos materiales, y aprovechar las oportunidades materiales identificadas en el análisis de doble materialidad (IROs), CIE Automotive cuenta con una estrategia y un modelo de negocio resiliente. A lo largo de los capítulos temáticos se incluyen medidas de gestión para abordar los impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con temas ambientales, sociales, y de gobernanza.

La identificación de los IROs materiales valida y fortalece la resiliencia de la estrategia al alinearla con los temas más relevantes en materia de sostenibilidad, con un compromiso de reforzar ese alineamiento en la siguiente iteración del Plan Estratégico. Esto contribuiría a reforzar la resiliencia del modelo de negocio, aumentando la capacidad de CIE Automotive de abordar los retos derivados de la actividad y de maximizar las oportunidades identificadas.

Muestra de ello son por ejemplo las siguientes acciones:

- En materia medioambiental, acciones y objetivos de reducción de emisiones, medidas para optimizar el uso de recursos, etc. En concreto, la información se incluye dentro del apartado *NEIS E1 Cambio climático*.
- En materia social: acciones de fomento del desarrollo profesional mediante programas de formación, evaluación de proveedores bajo estándares sociales, etc.
- En el ámbito de la Gobernanza: integración de prácticas de buen gobierno corporativo, asegurando transparencia y cumplimiento normativo.

NEIS 2-- SBM-3-48 g)	*La empresa divulgará:* ***g) cambios en las incidencias, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa en comparación con el período de referencia anterior.***

Toda la información relativa a este indicador viene recogida a continuación en el apartado *1.1.4.1.2 RD IRO-2: Requisitos de divulgación establecidos en las NEIS cubiertos por el Estado de Sostenibilidad de la empresa* indicador *NEIS 2-IRO-2-59*.

NEIS 2-- SBM-3-48 h)	*La empresa divulgará:* ***h) una especificación de los impactos, los riesgos y las oportunidades cubiertos por los requisitos de divulgación establecidos en los NEIS frente a los cubiertos por la empresa mediante información adicional específica de la entidad.***

Impactos, Riesgos y Oportunidades (IROs)

+: impacto positivo // -: impacto negativo // R: riesgo // O: oportunidad

Tema / Subtema	Punto de la Cadena de Valor	Horizonte temporal	IROs
NEIS - E1 Cambio climático Adaptación al cambio climático	Aguas arriba Aguas arriba	Corto plazo	(-) Generación de emisiones de gases de efecto invernadero asociadas a procesos de producción de materiales que son intensivos en energía. Este sería el caso de la producción de materiales como las bobinas de acero y los lingotes de aluminio. (O) Efectos financieros derivados de: Acompañamiento de los proveedores de la compañía en la adopción de sistemas de gestión ambiental, lo que facilita la trazabilidad y el control de los datos ASG en la Cadena de Valor aguas arriba.
Mitigación del cambio climático	Compañía Compañía Aguas arriba Aguas abajo	Corto plazo Largo plazo Medio plazo	(+) Uso de materiales respetuosos con el medioambiente, como bobinas de acero verdes o resinas recicladas. (+ y O) Contribución a la descarbonización del transporte mediante la fabricación de componentes para vehículos eléctricos. (R) Efectos financieros derivados de: Generación de emisiones ligadas a los data centers de la compañía.
Energía	Compañía	Corto/ medio plazo	(+ y O) Reducción de emisiones contaminantes a través de la autogeneración de energía verde.
NEIS – E2 Contaminación Contaminación del aire	Aguas arriba Compañía Compañía	Corto plazo Medio plazo Medio plazo	(-) Contaminación del aire asociada a la generación de emisiones de alcance 3. (- y R) Incremento de la huella ambiental de la empresa debido a la comercialización de componentes fabricados en otras ubicaciones geográficas para cumplir con los requisitos de ciertos clientes. (+ y O) Reducción de las emisiones de alcance 1 y 2 como resultado del uso de energía renovable y la autogeneración de energía para el abastecimiento de las instalaciones de la compañía.

Tema / Subtema	Punto de la Cadena de Valor	Horizonte temporal	IROs
Contaminación del agua	Compañía Compañía Compañía	Medio plazo	(+) Reducción el consumo de agua potable como resultado del incremento del uso de agua reciclada. (R) Efectos financieros derivados de: Aumento de la eutrofización del agua como resultado de los vertidos provenientes del agua no reciclada. (R) Efectos financieros derivados de: Aumento de la ecotoxicidad del agua dulce como resultado de los residuos no reciclados en los procesos productivos.
Contaminación del suelo	Aguas arriba	Medio plazo	(R) Efectos financieros derivados de: Contaminación del suelo a través de la erosión química del terreno durante el proceso extractivo de materias primas.
NEIS – E3 **Recursos hídricos y marinos** Agua	Compañía Compañía	Medio plazo	(R) Efectos financieros derivados de: Disminución del volumen y de la calidad de fuentes de agua cercanas a las plantas como resultado del uso intensivo de este recurso, especialmente en aquellos procesos industriales en los que se requiere el procesamiento de materiales a altas temperaturas. (R) Efectos financieros derivados de: Mayor consumo de agua como resultado del aumento de la producción de productos ligados a tecnologías intensivas en agua.
NEIS – E5 **Uso de los recursos y economía circular** Entradas de recursos, incluido el uso de recursos	Compañía Compañía Compañía Compañía Compañía	Corto plazo Medio plazo Corto plazo Medio plazo Corto plazo	(+) Uso de materiales reciclados es los procesos productivos que incluyen aluminio. (+) Uso de embalajes retornables que permita la reutilización de los mismos para otros productos reduciendo así los residuos y alargando su ciclo de vida. (+) Reutilización interna de retornos procedentes de los diferentes procesos productivos de la compañía a través de sistema de reciclado propios. (+) Reducción del volumen de materiales empleados en los procesos de producción como resultado de la reducción del peso bruto de los productos fabricados por la compañía. (O) Efectos financieros derivados de: Reutilización interna de retornos procedentes de los diferentes procesos productivos de la compañía a través de sistema de reciclado propios.
Salidas de recursos relacionadas con productos y servicios	Compañía Compañía Compañía	Corto plazo	(+) Desarrollo de productos bajo los criterios de ecodiseño y con enfoque de ciclo de vida lo que mejora la reparabilidad de los productos, su desmontaje y separación, aumentando así su reciclabilidad. (+) Recirculación de agua proveniente del procesado de materiales a elevadas temperaturas a través de sistemas e instalaciones propias para el tratamiento del agua. (O) Efectos financieros derivados de: Desarrollo de productos bajo los criterios de ecodiseño y con enfoque de ciclo de vida lo que mejora la reparabilidad de los productos, su desmontaje y separación, aumentando así su reciclabilidad.
Residuos	Aguas arriba Compañía Compañía	Largo plazo	(R) Efectos financieros derivados de: Generación de residuos tóxicos como resultado del proceso de extracción de materias primas. (R) Efectos financieros derivados de: Generación de residuos asociados al uso de plásticos técnicos. (O) Efectos financieros derivados de: Venta de residuos de acero no reciclables a proveedores locales para su reutilización.
NEIS – S1 **Fuerza de trabajo propia** Condiciones de trabajo propias	Compañía Compañía Compañía Compañía Compañía	Corto plazo	(+) Estabilidad laboral y financiera de los trabajadores gracias a oportunidades de empleo estables y a largo plazo. (R) Pérdida de puestos de trabajo y disminución en la generación de valor como resultado de downsizing en plantas de la compañía. (O) Conciliación laboral como resultado de condiciones laborales que incluyan horarios flexibles y medidas para combatir los excesos de jornada. (R) Fallecimientos como resultado de accidentes durante la jornada de trabajo. (R) Efectos financieros derivados de: Aumento de la inseguridad laboral como consecuencia de la externalización de operaciones a los denominados BRICs.

Tema / Subtema	Punto de la Cadena de Valor	Horizonte temporal	IROs
Igualdad de trato y oportunidades para todos	Compañía Compañía Compañía	Corto/ medio plazo	(+) Políticas de formación que fomentan el desarrollo y la carrera profesional. (-) Casos de violencia o acoso por discriminación (racial, de género o sexual) en la compañía. (-) Falta de representación de mujeres en los niveles directivos y ejecutivos de la compañía.
Otros derechos relacionados con el trabajo	Compañía Compañía	Corto plazo	(-) Trabajadores vulnerables, especialmente transfronterizos, debido a prácticas de esclavitud moderna en las instalaciones de la compañía. (-) Desprotección de la infancia debido a casos de trabajo infantil en las plantas de la compañía.
NEIS – S2 Trabajadores de la Cadena de Valor Condiciones de trabajo de la Cadena de Valor	Aguas arriba Aguas arriba	Largo plazo	(R) Efectos financieros derivados de: Vulneración del derecho de libertad sindical de los trabajadores de la Cadena de Valor derivado de la falta de control de compromisos éticos por parte de la compañía. (O) Efectos financieros derivados de: Descenso de la tasa de accidentabilidad en la Cadena de Valor gracias a la eficiencia del seguimiento y de los controles llevados a cabo a los proveedores en el marco de los contratos con la compañía.
Igualdad de trato y oportunidades para todos	Aguas arriba Aguas arriba	Medio/ Largo plazo	(O) Efectos financieros derivados de: Aumento de la diversidad e inclusión de los trabajadores de la Cadena de Valores como resultado de la influencia de la compañía para mejorar las políticas en materia ASG. (R) Efectos financieros derivados de: Casos de violencia o acoso por discriminación (racial, de género o sexual) en las instalaciones de las empresas de la Cadena de Valor.
Otros derechos relacionados con el trabajo	Aguas arriba Aguas arriba	Largo plazo	(R) Efectos financieros derivados de: Desprotección de trabajadores vulnerables, especialmente transfronterizos, debido a prácticas de esclavitud moderna en las instalaciones de los proveedores. (R) Efectos financieros derivados de: Desprotección de la infancia debido a la presencia de trabajo infantil en las instalaciones de los proveedores.
NEIS – ES Clientes Seguridad personal de los usuarios y de los consumidores finales	Aguas abajo Aguas abajo	Medio/ Corto plazo	(+) Diseño de piezas más robustas que incidan en el aumento de la seguridad de los vehículos. (O) Efectos financieros derivados de: Diseño de piezas más robustas que incidan en el aumento de la seguridad de los vehículos.
NEIS – G1 Conducta empresarial Cultura corporativa	Compañía Compañía Compañía	Medio/ Corto plazo	(+ y R) Alta protección de los datos de los OEMs, incluyendo la información relativa a moldes de piezas y prototipos (+) Fomento de una cultura corporativa con altos estándares éticos, de transparencia e integridad. (+ y O) Promoción de una cultura corporativa que incluya como eje vertebrador el respeto de los DDHH a través de la sensibilización y formación de los profesionales.

Tema / Subtema	Punto de la Cadena de Valor	Horizonte temporal	IROs
Corrupción y soborno	Compañía Compañía Compañía	Corto/ Medio plazo	(- y R) Existencia de casos de corrupción, fraude, soborno y blanqueo de capitales, entre otras prácticas ilícitas. (-) Ineficacia del canal de ético para la detección y persecución de prácticas ilícitas. (- y R) Incumplimiento de los principios del Código Ético y pérdida de la confianza de los grupos de interés de la compañía.
Gestión de las relaciones con proveedores, incluidas las prácticas de pago	Compañía Compañía	Corto plazo	(+ y O) Relaciones con los proveedores basadas en la objetividad, la transparencia y el trato justo no discriminatorio. (+ y O) Contribución al desarrollo de los procesos de los proveedores mediante el establecimiento de partners.
Protección de los denunciantes	Compañía	Medio plazo	(-) Coacciones económicas o sociales hacia los trabajadores de la compañía o de la Cadena de Valor ejercidas por figuras de poder de la compañía como consecuencia de quejas presentadas.
Participación, política y lobby	Compañía Compañía	Largo plazo	(R) Efectos financieros derivados de: Promoción de cuestiones ASG a través de la participación en asociaciones y clúster clave del sector de la automoción. (O) Colaboración con las Administraciones Públicas como Grupo de Interés clave para la consecución de la mejora de los servicios para las comunidades.

1.1.4 Gestión de impactos, riesgos y oportunidades

1.1.4.1 Información sobre el proceso de evaluación de materialidad

1.1.4.1.1 RD IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales

NEIS 2- - IRO-1-53 a); b); c); y g)	*La empresa divulgará la siguiente información:* *a) una descripción de las metodologías e hipótesis aplicadas en el proceso descrito* *b) una visión general del proceso para determinar, evaluar, priorizar y controlar los impactos potenciales y reales de la empresa sobre las personas y el medio ambiente, sobre la base del proceso de diligencia debida de la empresa, incluida una explicación de si y de qué manera el proceso:* *i. se centra en determinadas actividades, relaciones comerciales, zonas geográficas u otros factores que den lugar a un mayor riesgo de impactos adversos;* *ii. considera los impactos en los que la empresa está involucrada a través de sus propias operaciones o como resultado de sus relaciones de negocio;* *iii. incluye consultas con las partes interesadas para comprender cómo pueden verse afectadas, así como con expertos externos* *iv. prioriza los impactos negativos en función de su gravedad y probabilidad relativas (véase la NEIS 1, sección 3.4. Importancia relativa en términos de impacto) y, en su caso, los impactos positivos en función de su magnitud, alcance y probabilidad relativos, y determina qué cuestiones de sostenibilidad son materiales a efectos de información, incluidos los umbrales cualitativos o cuantitativos y otros criterios utilizados según lo prescrito en la NEIS 1, sección 3.4. Importancia relativa en términos de incidencia;* *c) una visión general del proceso utilizado para determinar, evaluar, priorizar y controlar los riesgos y oportunidades que tengan o puedan tener efectos financieros. La información incluirá:* *i. el modo en que la empresa ha tenido en cuenta las conexiones de sus impactos y dependencias con los riesgos y oportunidades que puedan derivarse de dichos impactos y dependencias;* *ii. el modo en que la empresa evalúa la probabilidad, la magnitud y la naturaleza de los efectos del riesgo y las oportunidades identificados (como los umbrales cualitativos o cuantitativos y otros criterios utilizados según lo prescrito en la NEIS 1, sección 3.3 Materialidad financiera);* *iii.. el modo en que la empresa da prioridad a los riesgos relacionados con la sostenibilidad en relación con otros tipos de riesgos, incluido el uso de herramientas de evaluación de riesgos;* *g) los parámetros de entrada utilizados (por ejemplo, las fuentes de datos, el ámbito de las operaciones cubiertas y los datos utilizados en las hipótesis).*

Toda la información relativa a este indicador viene recogida a continuación en el apartado *1.1.4.1.2 RD IRO-2: Requisitos de divulgación establecidos en las NEIS cubiertos por el Estado de Sostenibilidad de la empresa* indicador *NEIS 2-IRO-2-59*.

NEIS 2- - IRO-1-53 d)	*La empresa divulgará la siguiente información:* *d) una descripción del proceso de toma de decisiones y de los procedimientos de control interno correspondientes;*

El ejercicio de doble materialidad, y los resultados del mismo han sido supervisados por la Comisión ASG (Ambiental, Social y de Buen Gobierno) de CIE Automotive. Además, esta misma información se ha presentado a la Comisión de Auditoría y Cumplimiento de la compañía.

NEIS 2- - IRO-1-53 e) y f)	*La empresa divulgará la siguiente información:* *e) el grado y la forma en que el proceso para determinar, evaluar y gestionar los impactos y los riesgos está integrado en el proceso global de gestión de riesgos de la empresa y se utiliza para evaluar el perfil general de riesgo y los procesos de gestión de riesgos de la empresa;* *f) el grado y la forma en que el proceso para determinar, evaluar y gestionar las oportunidades está integrado en el proceso global de gestión de la empresa, cuando proceda;*

Toda la información relativa a este indicador viene recogida a continuación en el apartado *1.1.4.1.2 RD IRO-2: Requisitos de divulgación establecidos en las NEIS cubiertos por el Estado de Sostenibilidad de la empresa* indicador *NEIS 2-IRO-2-59*.

NEIS 2- - IRO-1-53 h)	*La empresa divulgará la siguiente información: Si el proceso ha cambiado y de qué forma en comparación con el período de referencia anterior, cuándo se modificó el proceso por última vez y las fechas futuras de revisión de la evaluación de la importancia relativa.*

Toda la información relativa a este indicador viene recogida a continuación en el apartado *1.1.4.1.2 RD IRO-2: Requisitos de divulgación establecidos en las NEIS cubiertos por el Estado de Sostenibilidad de la empresa* indicador *NEIS 2-IRO-2-59*.

1.1.4.1.2 RD IRO-2: Requisitos de divulgación establecidos en las NEIS cubiertos por el Estado de Sostenibilidad de la empresa

NEIS 2- - IRO-2-56	*La empresa incluirá una lista de los requisitos de divulgación cumplidos al elaborar el estado de sostenibilidad, a raíz del resultado de la evaluación de la importancia relativa (véase el capítulo 3 de la NEIS 1), incluidos los números de página o los apartados en los que se encuentra la información correspondiente en el estado de sostenibilidad. Esto puede presentarse como un índice de contenidos. La empresa también incluirá un cuadro de todos los puntos de datos que se deriven de otra legislación de la UE incluidos en el apéndice B de la presente norma, indicando dónde pueden encontrarse en el estado de sostenibilidad e incluyendo aquellos que la empresa haya considerado que no son de importancia relativa, en cuyo caso la empresa indicará «No es de importancia relativa» en el cuadro, de conformidad con la NEIS 1, apartado 35.*

La lista de los requisitos de divulgación (RD) cumplidos al elaborar el Estado de Información No Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad, a raíz del resultado de la evaluación de la importancia relativa (véase el capítulo 3 de la NEIS 1), incluidos los números de página o los apartados en los que se encuentra la información correspondiente en el Estado de Información No Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad se encuentra el índice de contenidos de este documento.

Además, a continuación, se incluye un cuadro de todos los puntos de datos que se deriven de otra legislación de la UE incluidos en el apéndice B de la presente norma, indicando dónde pueden encontrarse en el Estado de Información No Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad e incluyendo aquellos que la empresa haya considerado que no son de importancia relativa, en cuyo caso la empresa indicará «No es de importancia relativa» en el cuadro, de conformidad con la NEIS 1, apartado 35.

Lista de puntos de datos incluidos en normas transversales y en normas temáticas derivados de otra legislación de la Unión Europea:

Requisito de divulgación y punto de datos conexo	**Página**	**Referencia del Reglamento sobre la divulgación de información relativa a la sostenibilidad en el sector de los servicios financieros**	**Referencia del pilar 3**	**Referencia del Reglamento sobre los índices de referencia**	**Referencia de la Legislación Europea sobre el Clima**
NEIS 2 GOV-1 Diversidad de género del consejo de administración apartado 21, letra d)	8	Indicador n.º 13 del cuadro 1 del anexo 1		Reglamento Delegado (UE) 2020/1816 de la Comisión, anexo II	
NEIS 2 GOV-1 Porcentaje de miembros del consejo que son independientes, párrafo 21 e)	9			Reglamento Delegado (UE) 2020/1816, anexo II	
NEIS 2 GOV-4 Declaración de diligencia debida apartado 30	24	Indicador n.º 10 del cuadro 3 del anexo 1			
NEIS 2 SBM-1 Participación en actividades relativas a combustibles fósiles apartado 40, letra d), inciso i)	n/a	Indicador n.º 4 del cuadro 1 del anexo 1	Artículo 449 bis del Reglamento (UE) n.º 575/2013; Reglamento de Ejecución (UE) 2022/2453 de la Comisión, cuadro 1: Información cualitativa sobre el riesgo ambiental y cuadro 2: Información cualitativa sobre el riesgo social	Reglamento Delegado (UE) 2020/1816, anexo II	
NEIS 2 SBM-1 Participación en actividades relacionadas con la producción de sustancias químicas apartado 40,	n/a	Indicador n.º 9 del cuadro 2 del anexo 1		Reglamento Delegado (UE) 2020/1816, anexo II	

Requisito de divulgación y punto de datos conexo	Página	Referencia del Reglamento sobre la divulgación de información relativa a la sostenibilidad en el sector de los servicios financieros	Referencia del pilar 3	Referencia del Reglamento sobre los índices de referencia	Referencia de la Legislación Europea sobre el Clima
letra d), inciso ii)					
NEIS 2 SBM-1 Participación en actividades relacionadas con armas controvertidas apartado 40, letra d), inciso iii)	n/a	Indicador n.º 14 del cuadro 1 del anexo 1		Reglamento Delegado (UE) 2020/181829, artículo 12, apartado 1 Reglamento Delegado (UE) 2020/1816, anexo II	
NEIS 2 SBM-1 Participación en actividades relacionadas con el cultivo y la producción de tabaco apartado 40, letra d), inciso iv)	n/a			Reglamento Delegado (UE) 2020/1818, artículo 12, apartado 1 Reglamento Delegado (UE) 2020/1816, anexo II	
NEIS E1-1 Plan de transición para alcanzar la neutralidad climática para 2050 apartado 14	69-70				Reglamento (UE) 2021/1119, artículo 2, apartado 1
NEIS E1-1 Empresas excluidas de los índices de referencia armonizados con el Acuerdo de París apartado 16, letra g)	73		letra a), del Reglamento (UE) n.º 575/2013; Reglamento de Ejecución (UE) 2022/2453 de la Comisión, plantilla 1: Cartera bancaria – Riesgo de transición ligado al cambio climático: calidad crediticia de las exposiciones por sector, emisiones y vencimiento residual	Reglamento Delegado (UE) 2020/1818, artículo 12, apartado 1, letras d) a g), y artículo 12, apartado 2	
NEIS E1-4 Metas de reducción de las emisiones de GEI apartado 34	107-108	Indicador n.º 4 del cuadro 2 del anexo 1	Artículo 449, letra a), del Reglamento (UE) n.º 575/2013; Reglamento de Ejecución (UE) 2022/2453 de la Comisión, plantilla 3: Cartera bancaria – Riesgo de transición ligado al cambio climático: parámetros de armonización	Reglamento Delegado (UE) 2020/1818, artículo 6	
NEIS E1-5 Consumo de energía a partir de fósiles no renovables, desagregado por fuentes (solo sectores con alto impacto climático) apartado 38	109	Indicador n.º 5 del cuadro 1 e indicador n.º 5 de cuadro 2 del anexo 1			
NEIS E1-5 Consumo y combinación energéticos apartado 37	108-109	Indicador n.º 5 del cuadro 1 del anexo 1			
NEIS E1-5 Intensidad energética relacionada con actividades en sectores con alto impacto climático apartados 40 a 43	108-109	Indicador n.º 6 del cuadro 1 del anexo 1			
NEIS E1-6 Emisiones de GEI brutas de alcance 1, 2 y 3 y emisiones de GEI totales apartado 44	110	Indicadores n.os 1 y 2 del cuadro 1 del anexo 1	Artículo 449 bis; Reglamento (UE) n.º 575/2013; Reglamento de Ejecución (UE) 2022/2453 de la Comisión, plantilla 1: Cartera bancaria – Riesgo de transición ligado al cambio climático: calidad crediticia de las exposiciones por sector, emisiones y vencimiento residual	Reglamento Delegado (UE) 2020/1818, artículo 5, apartado 1, y artículos 6 y 8, apartado 1	
NEIS E1-6 Intensidad de emisiones brutas de GEI apartados 53 a 55	117-118	Indicador n.º 3 del cuadro 1 del anexo 1	Artículo 449 bis del Reglamento (UE) n.º 575/2013; Reglamento de Ejecución (UE) 2022/2453 de la Comisión, plantilla 3: Cartera bancaria – Riesgo de transición ligado al cambio climático: parámetros de armonización	Reglamento Delegado (UE) 2020/1818, artículo 8, apartado 1	
NEIS E1-7 Absorciones de GEI y créditos de carbono	n/a				Reglamento (UE)

Requisito de divulgación y punto de datos conexo	Página	Referencia del Reglamento sobre la divulgación de información relativa a la sostenibilidad en el sector de los servicios financieros	Referencia del pilar 3	Referencia del Reglamento sobre los índices de referencia	Referencia de la Legislación Europea sobre el Clima
apartado 56					2021/1119, artículo 2, apartado 1
NEIS E1-9 Exposición de la cartera de índices de referencia a riesgos físicos relacionados con el clima apartado 66	119-120			Reglamento Delegado (UE) 2020/1818, anexo II Reglamento Delegado (UE) 2020/1816, anexo II	
NEIS E1-9 Desagregación de los importes monetarios por riesgos físicos agudos y crónicos apartado 66, letra a) NEIS E1-9 Ubicación de los activos importantes expuestos a riesgos físicos significativos apartado 66, letra c).	119		Artículo 449 bis del Reglamento (UE) n.º 575/2013; Reglamento de Ejecución (UE) 2022/2453 de la Comisión, apartados 46 y 47; Plantilla 5. Cartera bancaria. Riesgo físico ligado al cambio climático: exposiciones sujetas al riesgo físico		
NEIS E1-9 Desglose del valor contable de sus activos inmobiliarios por eficiencia energética apartado 67, letra c)	120		Artículo 449 bis del Reglamento (UE) n.º 575/2013; Reglamento de Ejecución (UE) 2022/2453 de la Comisión, apartado 34; plantilla 2: Cartera bancaria - Riesgo de transición ligado al cambio climático: préstamos garantizados por garantías reales consistentes en bienes inmuebles — Eficiencia energética de las garantías reales		
NEIS E1-9 Grado de exposición de la cartera a oportunidades relacionadas con el clima apartado 69	121			Reglamento Delegado (UE) 2020/1818, anexo II	
NEIS E2-4 Cantidad de cada contaminante enumerado en el anexo II del Reglamento PRTR europeo (Registro europeo de emisiones y transferencias de contaminantes) emitido al aire, al agua y al suelo, apartado 28	142	Indicador n.º 8 del cuadro 1 del anexo 1, indicador n.º 2 del cuadro 2 del anexo 1, indicador n.º 1 del cuadro 2 del anexo 1, indicador n.º 3 del cuadro 2 del anexo 1			
NEIS E3-1 Recursos hídricos y marinos apartado 9	n/a	Indicador n.º 7 del cuadro 2 del anexo 1			
NEIS E3-1 Políticas específicas apartado 13	148	Indicador n.º 8 del cuadro 2 del anexo 1			
NEIS E3-1 Gestión sostenible de los océanos y mares apartado 14	No es de importancia relativa	Indicador n.º 12 del cuadro 2 del anexo 1			
NEIS E3-4 Total de agua reciclada y reutilizada, apartado 28, letra c)	158	Indicador n.º 6.2 del cuadro 2 del anexo 1			
NEIS E3-4 Consumo total de agua en m3 por ingresos netos de las operaciones propias apartado 29	159	Indicador n.º 6.1 del cuadro 2 del anexo 1			
NEIS 2 - IRO 1 - E4 apartado 16, letra a), inciso i)	No es de importancia relativa	Indicador n.º 7 del cuadro 1 del anexo 1			
NEIS 2 - IRO 1 - E4 apartado 16, letra b)	No es de importancia relativa	Indicador n.º 10 del cuadro 2 del anexo 1			
NEIS 2 - IRO 1 - E4 apartado 16, letra c)	No es de importancia relativa	Indicador n.º 14 del cuadro 2 del anexo 1			

Requisito de divulgación y punto de datos conexo	Página	Referencia del Reglamento sobre la divulgación de información relativa a la sostenibilidad en el sector de los servicios financieros	Referencia del pilar 3	Referencia del Reglamento sobre los índices de referencia	Referencia de la Legislación Europea sobre el Clima
NEIS E4-2 Prácticas o políticas agrarias o de uso de la tierra sostenibles apartado 24, letra b)	No es de importancia relativa	Indicador n.º 11 del cuadro 2 del anexo 1			
NEIS E4-2 Prácticas o políticas marinas u oceánicas sostenibles apartado 24, letra c)	No es de importancia relativa	Indicador n.º 12 del cuadro 2 del anexo 1			
NEIS E4-2 Políticas para hacer frente a la deforestación apartado 24, letra d)	No es de importancia relativa	Indicador n.º 15 del cuadro 2 del anexo 1			
NEIS E5-5 Residuos no reciclados apartado 37, letra d)	189	Indicador n.º 13 del cuadro 2 del anexo 1			
NEIS E5-5 Residuos peligrosos y residuos radioactivos apartado 39	n/a	Indicador n.º 9 del cuadro 1 del anexo 1			
NEIS 2 - SBM3 - S1 Riesgo de casos de trabajo forzoso apartado 14, letra f)	194-195	Indicador n.º 13 del cuadro 3 del anexo I			
NEIS 2 - SBM3 - S1 Riesgo de casos de trabajo infantil apartado 14, letra g)	195	Indicador n.º 12 del cuadro 3 del anexo I			
NEIS S1-1 Compromisos políticos en materia de derechos humanos apartado 20	199-202	Indicador n.º 9 del cuadro 3 e indicador n.º 11 del cuadro 1 del anexo I			
NEIS S1-1 Políticas de diligencia debida respecto de las cuestiones a que se refieren los convenios fundamentales 1 a 8 de la Organización Internacional del Trabajo apartado 21	202			Reglamento Delegado (UE) 2020/1816, anexo II	
NEIS S1-1 Procesos y medidas de prevención de trata de seres humanos apartado 22	203	Indicador n.º 11 del cuadro 3 del anexo I			
NEIS S1-1 Políticas de prevención o sistema de gestión de accidentes en el lugar de trabajo apartado 23	203	Indicador n.º 1 del cuadro 3 del anexo I			
NEIS S1-3 Mecanismos de gestión de reclamaciones o quejas apartado 32, letra c)	213	Indicador n.º 5 del cuadro 3 del anexo I			
NEIS S1-14 Número de víctimas mortales y número y tasa de accidentes laborales apartado 88, letras b) y c)	239	Indicador n.º 2 del cuadro 3 del anexo I		Reglamento Delegado (UE) 2020/1816, anexo II	
NEIS S1-14 Número de días perdidos por lesiones, accidentes, muertes o enfermedad apartado 88, letra e)	240	Indicador n.º 3 del cuadro 3 del anexo I			
NEIS S1-16 Brecha salarial entre hombres y mujeres, sin ajustar apartado 97, letra a)	241	Indicador n.º 12 del cuadro 1 del anexo I		Reglamento Delegado (UE) 2020/1816, anexo II	
NEIS S1-16 Brecha salarial excesiva entre el director ejecutivo y los trabajadores apartado 97,	241	Indicador n.º 8 del cuadro 3 del anexo I			

Requisito de divulgación y punto de datos conexo	Página	Referencia del Reglamento sobre la divulgación de información relativa a la sostenibilidad en el sector de los servicios financieros	Referencia del pilar 3	Referencia del Reglamento sobre los índices de referencia	Referencia de la Legislación Europea sobre el Clima
letra b)					
NEIS S1-17 Casos de discriminación apartado 103, letra a)	242	Indicador n.º 7 del cuadro 3 del anexo I			
NEIS S1-17. Incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las empresas y los derechos humanos y las Líneas Directrices de la OCDE apartado 104, letra a)	244	Indicador n.º 10 del cuadro 1 e indicador n.º 14 del cuadro 3 del anexo I		Reglamento Delegado (UE) 2020/1816, anexo II Reglamento Delegado (UE) 2020/1818, artículo 12, apartado 1	
NEIS 2 - SBM3 - S2 Riesgo importante de trabajo infantil o trabajo forzoso en la Cadena de Valor apartado 11, letra b)	248	Indicadores n.os 12 y 13 del cuadro 3 del anexo I			
NEIS S2-1 Compromisos políticos en materia de derechos humanos apartado 17	256-258	Indicador n.º 9 del cuadro 3 e indicador n.º 11 del cuadro 1 del anexo 1			
NEIS S2-1 Políticas relacionadas con los trabajadores de la cadena de calor apartado 18	259	Indicadores n.os 11 y 4 del cuadro 3 del anexo 1			
NEIS S2-1. Incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las empresas y los derechos humanos y las Líneas Directrices de la OCDE apartado 19	259-260	Indicador n.º 10 del cuadro 1 del anexo 1		Reglamento Delegado (UE) 2020/1816, anexo II Reglamento Delegado (UE) 2020/1818, artículo 12, apartado 1	
NEIS S2-1 Políticas de diligencia debida respecto de las cuestiones a que se refieren los convenios fundamentales 1 a 8 de la Organización Internacional del Trabajo apartado 19	259-260			Reglamento Delegado (UE) 2020/1816, anexo II	
NEIS S2-4 Problemas e incidentes de derechos humanos relacionados con las fases anteriores y posteriores de su Cadena de Valor apartado 36	275	Indicador n.º 14 del cuadro 3 del anexo 1			
NEIS S3-1 Compromisos políticos en materia de derechos humanos apartado 16	No es de importancia relativa	Indicador n.º 9 del cuadro 3 e indicador n.º 11 del cuadro 1 del anexo 1			
NEIS S3-1 Incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las empresas y los derechos humanos, los principios de la OIT y las Líneas Directrices de la OCDE apartado 17	No es de importancia relativa	Indicador n.º 10 del cuadro 1 del anexo 1		Reglamento Delegado (UE) 2020/1816, anexo II Reglamento Delegado (UE) 2020/1818, artículo 12, apartado 1	
NEIS S3-4 Problemas e incidentes de derechos humanos apartado 36	No es de importancia relativa	Indicador n.º 14 del cuadro 3 del anexo 1			
NEIS S4-1 Políticas relacionadas con los consumidores y los	No es de importancia relativa	Indicador n.º 9 del cuadro 3 e indicador n.º 11 del cuadro 1 del anexo 1			

Requisito de divulgación y punto de datos conexo	Página	Referencia del Reglamento sobre la divulgación de información relativa a la sostenibilidad en el sector de los servicios financieros	Referencia del pilar 3	Referencia del Reglamento sobre los índices de referencia	Referencia de la Legislación Europea sobre el Clima
usuarios finales apartado 16					
NEIS S4-1 Incumplimiento de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las empresas y los derechos humanos y las Líneas Directrices de la OCDE apartado 17	No es de importancia relativa	Indicador n.º 10 del cuadro 1 del anexo 1		Reglamento Delegado (UE) 2020/1816, anexo II Reglamento Delegado (UE) 2020/1818, artículo 12, apartado 1	
NEIS S4-4 Problemas e incidentes de derechos humanos apartado 35	No es de importancia relativa	Indicador n.º 14 del cuadro 3 del anexo 1			
NEIS G1-1 Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción apartado 10, letra b)	n/a	Indicador n.º 15 del cuadro 3 del anexo 1			
NEIS G1-1 Protección de los denunciantes apartado 10, letra d)	n/a	Indicador n.º 6 del cuadro 3 del anexo 1		Reglamento Delegado (UE) 2020/1816, anexo II	
NEIS G1-4 Multas por infringir las leyes de lucha contra la corrupción y el soborno, apartado 24, letra a)	315	Indicador n.º 17 del cuadro 3 del anexo 1			
NEIS G1-4 Normas de lucha contra la corrupción y el soborno apartado 24, letra b)	315-316	Indicador n.º 16 del cuadro 3 del anexo 1			

NEIS 2- - IRO-2-58	*Si la empresa llega a la conclusión de que un tema distinto del cambio climático no es material y, por tanto, omite todos los requisitos de divulgación establecidos en la NEIS temática correspondiente, podrá facilitar una breve explicación de las conclusiones de su evaluación de la materialidad con respecto ese tema.*

Los temas distintos a cambio climático que no han salido materiales en el análisis de doble materialidad realizado en 2024 y validado en 2025, y por tanto, se omiten todos los requisitos de divulgación son los siguientes: NEIS E4 Biodiversidad y ecosistemas, NEIS S3 Colectivos afectados, y NEIS S4 Consumidores y usuarios finales.

Las NEIS E4 y S3, no se reportan ya que tras su evaluación se determinó que estaban por debajo del límite de materialidad.

Sin embargo, la NEIS S4 sí se valoró su reporte, dado que tras la evaluación se situaba por encima del límite de materialidad, en concreto un impacto sobre la seguridad de las personas. Sin embargo, tras un contraste de los resultados de la doble materialidad con las áreas internas de la compañía, tanto en 2024 como ahora en 2025, se concluyó que este estándar impactaba sobre dos grupos de interés, por un lado, los consumidores y usuarios finales de las piezas, y por otro, sobre los clientes que facilitan esas piezas a los consumidores y usuarios finales.

Dado que CIE Automotive es una compañía que se dedica al intercambio de servicios, información y/o productos de una empresa a otra, la influencia sobre sus consumidores y usuarios finales se materializa a través de sus clientes, y no de forma directa. Por ello tras su análisis, se ha concluido que la mejor manera de abordarlo es a través de su influencia sobre los clientes, y no sobre los consumidores y usuarios finales, y este apartado se tratará en una NEIS de información específica de la entidad.

NEIS 2- - IRO-2-59	*La empresa ofrecerá una explicación sobre el modo en que ha determinado la información material que debe divulgarse relacionada con los impactos, los riesgos y las oportunidades que ha evaluado que son materiales, incluido el uso de umbrales o el modo en que ha aplicado los criterios establecidos en la NEIS 1, sección 3.2. Cuestiones de importancia relativa significativa e importancia relativa de la información.*

En 2024 CIE Automotive realizó su análisis de doble materialidad, en línea con los requerimientos establecidos por la Directiva de la Unión Europea sobre Información Corporativa en Materia de Sostenibilidad (CSRD, por sus siglas en inglés), los requisitos del NEIS 1 y NEIS 2, y la guía del EFRAG (*European Financial Reporting Advisory Group*).

Dado que en 2025 no ha habido modificaciones sustanciales en la actividad de la compañía en relación a la estructura organizativa y operativa, ni cambios materiales en los factores externos, y siguiendo las directrices de la EFRAG a este respecto, CIE Automotive confirma que el resultado del análisis de materialidad del ejercicio 2024 sigue siendo pertinente para el ejercicio 2025, con lo que en la elaboración de la declaración de sostenibilidad se utilizarán las conclusiones alcanzadas anteriormente. Por lo tanto, se mantiene en 2025 el mismo análisis de Impactos, Riesgos y Oportunidades (IROs).

Hay que destacar el seguimiento y aprobación que en 2024 hizo la Comisión ASG del análisis de doble materialidad, fuente de la identificación de los impactos, riesgos y oportunidades (IROs) materiales en el ámbito de la sostenibilidad, facilitando la integración de este entendimiento en los mecanismos de gestión de la compañía, válido para 2025.

El alcance del análisis de doble materialidad incluye los impactos reales y potenciales, y riesgos y oportunidades (IROs), relacionados con las propias operaciones de CIE Automotive, así como de su Cadena de Valor aguas arriba y aguas abajo, y teniendo en cuenta sus productos, servicios y relaciones comerciales, abarcando todas las geografías en las que está presente.

La metodología empleada para el análisis de doble materialidad comprende los siguientes pasos:



Entendimiento del contexto:

La primera fase del estudio de doble materialidad tiene como objetivo lograr un entendimiento completo del contexto de CIE Automotive, incluyendo su modelo de negocio y las relaciones con sus grupos de interés. Los procesos llevados han sido la revisión de documentación interna y externa, para poder tener también en cuenta las perspectivas de las partes interesadas externas, por una parte y, la realización de consultas a interlocutores estratégicos expertos de la compañía.

Elaboración del listado de Impactos, Riesgos y Oportundidades (IROs):

Para desarrollar el listado de IROs se tomó como punto de partida el listado de temas, subtemas y subsubtemas del AR 16 del NEIS 1. Esta selección se basó en la información obtenida durante la fase inicial de entendimiento del contexto, en la cual, como se detalla en la sección correspondiente, se realizaron dos rondas de entrevistas a interlocutores internos, y se examinaron diversas fuentes de información tanto internas como externas.

Una vez cerrada la lista de temas potencialmente materiales se efectuó la asociación de impactos que pudieran afectar a las personas o al medio ambiente, y de riesgos y oportunidades derivados de los impactos de la compañía, para cada uno de los de temas, subtemas y subsubtemas. Adicionalmente, se evaluaron si los impactos que no tienen riesgos y oportunidades (RyO) vinculados podrían generar efectos financieros para la compañía.

Caracterización del universo de IROs:

Una vez completado el listado de IROs, se procedió a la correspondiente caracterización de impactos. Esta clasificación se llevó a cabo siguiendo las principales conclusiones obtenidas del análisis del contexto, de acuerdo con las siguientes características:

- **Por NEIS, subtema y subsubtema:** según lo establecido en la NEIS 1 AR 16 *Cuestiones de sostenibilidad que deben incluirse en la evaluación de la importancia relativa*.
- **Por estado:** real o potencial, considerando si el impacto está ocurriendo, ha ocurrido en los últimos cinco años o, por el contrario, si aún no ha tenido lugar.
- **Por tipo:** positivo o negativo, en función de los efectos que el impacto genera en los grupos de interés afectados.
- **Por horizonte temporal:** según si se observaba que tenía una afección a corto (periodo de reporte), medio (próximos 5 años) o largo plazo (a partir de los siguientes 5 años), en línea con la NEIS 1 *sección 6.4. Definición de corto, medio y largo plazo a efectos de información*.
- **Por punto de la Cadena de Valor:** según si el origen del impacto se situaba en las operaciones propias de CIE Automotive o en la Cadena de Valor aguas arriba o aguas abajo.
- **Por grupo de interés afectado:** de acuerdo con el modelo de grupos de interés de la compañía, según afecte a sociedad, administración pública, sector, profesionales de CIE Automotive, socios de negocio de CIE Automotive, accionistas, clientes, proveedores y/o financiadores.

Con respecto a los riesgos y oportunidades se clasificaron de acuerdo con los siguientes parámetros:

- **Por tipo:** riesgo u oportunidad, según supongan una disminución o un aumento del EBITDA.
- **Por origen:** según su origen se encuentre en el propio impacto o en una dependencia.

Evaluación y determinación de IROs materiales:

Para la evaluación, se ha establecido un sistema de puntuación diferenciado para impactos y riesgos y oportunidades, respectivamente.

Sistema de evaluación de materialidad de impacto

Según la NEIS 1 (párrafos 45 y46), la materialidad de los impactos negativos reales se basa en la gravedad del impacto, mientras que para los impactos negativos potenciales se basa en la gravedad y la probabilidad del impacto. A su vez, la gravedad se basa en tres factores: (1) magnitud, (2) alcance y (3) carácter irremediable del impacto.

Por otro lado, para los impactos positivos, la materialidad se basa en, la magnitud y el alcance del impacto para los impactos reales; y la magnitud, el alcance y la probabilidad del impacto para los impactos potenciales. A continuación, se muestra un esquema del sistema.



De acuerdo con el AR 10, las características de la gravedad se describen de la siguiente manera:

- Magnitud: se refiere a la gravedad, negativa o positiva, del impacto para las personas o el medio ambiente.
- Alcance: indica la extensión de los impactos en las personas o en el medio ambiente.
- Carácter irremediable: se relaciona con la capacidad de remediar los impactos negativos, es decir, la posibilidad de restaurar el estado anterior del medio ambiente o de las personas afectadas.

Además, para los impactos potenciales, debe de tenerse en cuenta la probabilidad de ocurrencia:

- Probabilidad: posibilidad de que un impacto potencial se materialice, en el corto, medio o largo plazo. Los horizontes temporales establecidos en las horquillas de la probabilidad están alineados con los establecidos en su Política de Control y Gestión de Riesgos corporativa.

Para cada uno de estos parámetros, se establecieron las horquillas relacionadas, para asegurar la objetividad del ejercicio.

El proceso de evaluación de impactos se ha desarrollado como un proceso integral compuesto por diferentes fases en constante retroalimentación. Por una parte, la compañía ha evaluado a través de cuestionarios los impactos agregados y, por otra, la consultora en apoyo a CIE Automotive ha llevado a cabo de manera paralela una segunda evaluación de los impactos de acuerdo con información externa analizada y a los inputs extraídos de dos ciclos de entrevistas estratégicas con interlocutores de CIE Automotive.

Sistema de evaluación financiera

Según la NEIS 1 párrafo 51, la materialidad de los riesgos y oportunidades se basa en la probabilidad de ocurrencia, y en la magnitud potencial de los efectos financieros determinada sobre la base de umbrales adecuados. Además, se tendrá en cuenta la contribución de esos riesgos y oportunidades a los efectos financieros a corto, medio y largo plazo.



Para las horquillas de estos parámetros, se usó como input la Política de Control y Gestión de Riesgos de CIE Automotive, para alinearse al máximo con el mapa de riesgos de la compañía. Concretamente, para la magnitud del efecto financiero se consideraron efectos sobre el EBITDA, y sobre la reputación de la compañía, y los horizontes temporales para evaluar la probabilidad también están alineados con esta política.

El proceso de evaluación de riesgos y oportunidades se ha desarrollado a través de los cuestionarios distribuidos a los interlocutores de la compañía que han evaluado, por un lado, el efecto financiero y la probabilidad, de los impactos agregados previamente identificados de la compañía.

Consolidación de resultados de la materialidad de impacto

A la hora de determinar los criterios a seguir para llevar a cabo la consolidación de las evaluaciones de CIE Automotive, se consideran primero las valoraciones en base a los trabajos internos realizados, en segundo lugar, las valoraciones en base a fuentes externas y, por último, la consolidación final de ambos procesos.

Consolidación final de las evaluaciones

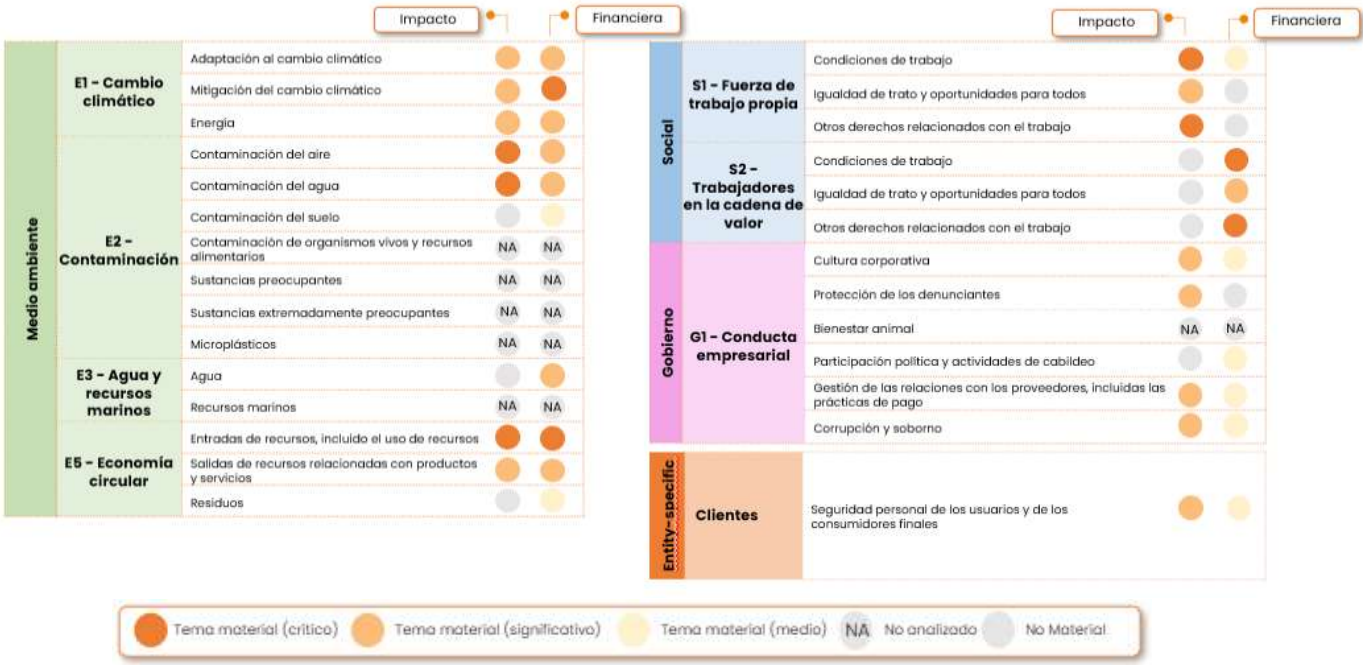
Una vez resueltas las discrepancias identificadas entre las valoraciones internas y las externas, se determinó que las puntuaciones de impactos serían el promedio de los resultados obtenidos de las evaluaciones de CIE Automotive y de la consultora EY (consultora en quien CIE Automotive se ha apoyado para la realización de este ejercicio), a excepción del conjunto de impactos en los que se identificaron discrepancias y para los que se determinó priorizar una u otra evaluación.

El estudio de doble materialidad constituye el punto de partida para el reporte de la información de sostenibilidad. La doble materialidad es el resultado de la suma de dos dimensiones: por un lado, la perspectiva de impacto, que tiene en cuenta el impacto que genera la compañía con su actividad en el entorno en el que opera y, por otro lado, la perspectiva financiera, que considera cómo las condiciones externas a la compañía afectan al desempeño económico de la misma.

En concordancia, un asunto será considerado material cuando se encuentre dentro de alguno de los tres supuestos siguientes:

- Aspecto material desde la perspectiva de impacto: una cuestión de sostenibilidad es material desde la perspectiva de impacto, cuando genera impactos reales o potenciales, positivos o negativos, en las personas o el medio ambiente a corto, medio o largo plazo.
- Aspecto material desde la perspectiva financiera: una cuestión de sostenibilidad es material desde el punto de vista financiero si produce o cabría esperar razonablemente que produzca efectos financieros sobre la empresa (desarrollo, situación financiera, rendimiento financiero, flujos de caja, acceso a la financiación o coste del capital) a corto, medio y largo plazo.
- Aspecto material desde ambas perspectivas: una cuestión de sostenibilidad es material desde ambas perspectivas.

A continuación, se muestra a modo tabla los resultados finales del análisis de doble materialidad de 2024, validado para 2025, señalando qué temas son materiales, así como su importancia. En total se han identificado materiales siete temas y un tema de información específica de la entidad.



1.1.4.2 Requisito mínimo de divulgación (RD) de las políticas y actuaciones

1.1.4.2.1 RD – Políticas MDR-P: Políticas adoptadas para gestionar las cuestiones de sostenibilidad materiales

Las políticas adoptadas por CIE Automotive para gestionar las cuestiones de sostenibilidad materiales son tratadas a lo largo del Estado de Información No Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad en los apartados correspondientes:

- 2.2.3.2. RD E1-2: Políticas relacionadas con la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo
- 2.3.3.1.2 RD E2-1: Políticas relacionadas con la contaminación
- 2.4.1.2 RD E3-1: Políticas relacionadas con los recursos hídricos
- 2.5.1.2 RD E5-1: Políticas relacionadas con el uso de los recursos y la economía circular
- 3.1.2.1. RD S1-1 – Políticas relacionadas con la propia fuerza laboral
- 3.2.2.1. RD S2-1 – Políticas relacionadas con los trabajadores de la Cadena de Valor
- 4.1.2.2. RD G1-1 – Cultura corporativa y políticas de conducta empresarial y cultura corporativa

1.1.4.2.2 RD - Actuaciones MDR-A: Actuaciones y recursos en relación con las cuestiones de sostenibilidad materiales

Las actuaciones y recursos en relación con las cuestiones de sostenibilidad materiales adoptados por CIE Automotive son tratadas a lo largo del Estado de Información No Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad en los apartados correspondientes:

- 2.2.3.3. RD E1-3: Actuaciones y recursos en relación con las políticas en materia de cambio climático
- 2.3.3.1.3 RD E2-2: Actuaciones y recursos relacionados con la contaminación
- 2.4.1.3 RD E3-2: Actuaciones y recursos relacionados con los recursos hídricos
- 2.5.1.3 RD E5-2: Actuaciones y recursos relacionados con el uso de los recursos y la economía circular
- 3.1.2.2. RD S1-2 – Procesos para involucrar a los propios trabajadores y representantes de los trabajadores sobre los impactos
- 3.1.2.3. RD S1-3 – Procesos para remediar los impactos negativos y canales para que los propios trabajadores planteen preocupaciones
- 3.1.2.4. RD S1-4 – Actuar sobre los impactos materiales en la propia fuerza laboral, y enfoques para mitigar los riesgos
- 3.2.2.2. RD S2-2 – Procesos para colaborar con los trabajadores de la Cadena de Valor en materia de impactos
- 3.2.2.3. RD S2-3 – Procesos para remediar los impactos negativos y canales para que los trabajadores de la Cadena de

Valor planteen preocupaciones
- 3.2.2.4. RD S2-4 – Adopción de medidas relacionadas con los impactos negativos materiales sobre los trabajadores de la Cadena de Valor, enfoques para gestionar los riesgos materiales y aprovechar las oportunidades materiales relacionados con los trabajadores de la Cadena de Valor y la eficacia de dichas actuaciones
- 4.1.2.3. RD G1-2 – Gestión de las relaciones con proveedores
- 4.1.2.4. RD G1-3 – Prevención y detección de corrupción y soborno

1.1.5 Parámetros y metas

1.1.5.1 RD - Parámetros MDR-M: Parámetros en relación con las cuestiones de sostenibilidad materiales

Los parámetros con las cuestiones de sostenibilidad materiales adoptados por CIE Automotive son tratadas a lo largo del Estado de Información No Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad en los apartados correspondientes:
- 2.2.4. Parámetros y metas
- 2.3.2 Parámetros y metas
- 2.4.2 Parámetros y metas
- 2.5.2 Parámetros y metas
- 3.1.3. Métricas y objetivos
- 3.2.3. Métricas y objetivos
- 4.1.3. Métricas y objetivos

1.1.5.2 RD - Metas MDR-T: Seguimiento de la eficacia de las políticas y actuaciones a través de metas

Los parámetros con las cuestiones de sostenibilidad materiales adoptados por CIE Automotive son tratadas a lo largo del Estado de Información No Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad en los apartados correspondientes:
- 2.2.4. Parámetros y metas
- 2.3.2 Parámetros y metas
- 2.4.2 Parámetros y metas
- 2.5.2 Parámetros y metas
- 3.1.3. Métricas y objetivos
- 3.2.3. Métricas y objetivos
- 4.1.3. Métricas y objetivos

2. Información ambiental

2.1 Divulgaciones de conformidad con el artículo 8 del Reglamento 2020/852 (Reglamento sobre taxonomía)

2.1.1 Cumplimiento del Reglamento UE 2020/852 relativo a la taxonomía climática

La actividad de CIE Automotive contribuye decisivamente a la descarbonización del transporte por carretera tanto en cuanto sus componentes pueden ser utilizados en la fabricación de vehículos de cero emisiones.

La taxonomía climática es un sistema de clasificación de actividades económicas en las que se desglosan unas condiciones de contribución sustancial a la consecución de uno o más de los seis objetivos medioambientales marcados por la Unión Europea, sin perjudicar (o causar daño significativo) a los otros cinco, y en cumplimiento de unas salvaguardas mínimas sociales, basadas en la OIT, los Derechos Humanos, y la OCDE.

Su objetivo fundamental es reorientar los flujos económicos de inversión en dirección a la descarbonización («Net Zero»), a través de un plan de doble acción: ayudar a las empresas del sector financiero a descarbonizar sus carteras, tanto de valor como de crédito y, a las entidades no financieras (como es el caso de CIE Automotive) para aumentar sus posibilidades de financiación en tecnologías, productos, y servicios, en línea con las directrices marcadas en el marco de la transición ecológica.

Tras realizar un análisis sobre la actividad de CIE Automotive, se concluye que sus procesos productivos, basados en la aplicación de diversas metodologías, se engloban dentro del código de actividad económica: CNAE C29.3.2. Fabricación de componentes, piezas, y accesorios, para vehículos de motor.

Esta actividad económica, se encuentra identificada en el Reglamento delegado 2023/2485, del 27 de junio de 2023, dentro del objetivo medioambiental de mitigación bajo el código 3.18. Fabricación de componentes de automoción y movilidad, cuya definición es la siguiente:

Fabricación, reparación, mantenimiento, renovación, reconversión y modernización de componentes de movilidad para dispositivos de movilidad personal de cero emisiones y de componentes, sistemas, unidades técnicas independientes, piezas y piezas de recambio de automoción y movilidad, tal como se definen en el artículo 3, apartados 18 al 21 y apartado 23, del Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, homologados, diseñados y fabricados para su uso exclusivo en vehículos y autobuses de las categorías M1, M2, M3, N1, N2 y N3 y en el artículo 3, apartados 15 a 18 y apartado 21, del Reglamento (UE) 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, homologados, diseñados y fabricados para su uso exclusivo en vehículos y autobuses de la categoría L que cumplan los criterios establecidos en la presente sección y que sean esenciales para procurar y mejorar el comportamiento medioambiental del vehículo.

En consecuencia, tal y como se recoge en el artículo 5 del Reglamento Delegado 2023/2486, del 27 de junio de 2023, el ejercicio de 2023 fue el primer año de reporte de esta actividad y por tanto únicamente era obligatorio reportar su elegibilidad, siendo 2024 el primer año de reporte de alineamiento y 2025 el segundo. Además, a fecha 8 de enero de 2026 se publicó el Reglamento Delegado 2026/73, pero conforme al artículo 4 de dicho Reglamento, se reporta la información conforme a las tablas previas publicada en el Reglamento 2021/2178.

Por último, en aras de cumplir con lo que el Reglamento requiere, también se ha realizado un análisis de materialidad de los tres indicadores -volumen de negocio, CAPEX y OPEX-, en lo que se refiere al resto de actividades descritas en los Reglamentos que se describe a continuación.

Volumen de negocio

El indicador clave referido al volumen de negocios se calcula como la proporción de ingresos derivados de actividades elegibles (numerador) sobre el total de ingresos de la compañía (denominador). Dichos ingresos corresponden a aquellos reconocidos con arreglo a la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 1, párrafo 82, letra a), adoptada por el Reglamento (CE) no 1126/2008 de la Comisión.

CIE Automotive, S.A. reporta un indicador de elegibilidad vinculado a la actividad 3.18 relativo a facturación con cuantía en 2025 del 14,23% (563.259 miles de euros de venta). Este porcentaje se obtiene de asignar cada componente de automoción fabricado por cada una las plantas, a cada una las plataformas de fabricación de vehículos existentes en el mundo. Para obtener el porcentaje de vehículos eléctricos fabricados por todas las plataformas, CIE Automotive se sirve de la información reportada por *IHS Markit*, una de las mayores empresas analistas globales del mundo industrial, con una sólida presencia en automoción. Esta empresa reporta los porcentajes de vehículos puros eléctricos fabricados a nivel global por cada plataforma, de tal forma que CIE Automotive ha podido estimar a partir de ese dato y las ventas a cada plataforma, el volumen de negocio vinculado a vehículos de cero emisiones.

CAPEX

Este indicador se obtiene como la proporción de activos fijos invertidos en actividades económicas elegibles (numerador) respecto al total de activos que han sido adquiridos en el ejercicio del año 2025 (denominador). Dicho denominador (CAPEX total) se obtiene como las adiciones a los activos tangibles e intangibles antes de producirse depreciaciones, amortizaciones, revalorizaciones y deterioros de valor con exclusión de los cambios de valor razonable. Asimismo, incluye aquellas adiciones resultantes de combinaciones de negocios. Así pues, el CAPEX total cubrirá los costes que se contabilizan de acuerdo con determinadas partidas de la NIC 16, NIC 38, NIC 40, NIC 41 y NIIF 16. En 2025, el CAPEX total del Grupo CIE Automotive asciende a 277.421 miles de euros, de donde se excluye el Fondo de Comercio de las adquisiciones realizadas, que es de 45.260 miles de euros, tal y como viene indicando en las Notas 7.1 y 7.2 de las Cuentas Anuales Consolidadas a cierre de ejercicio 2025.

Respecto a la actividad 3.18. Fabricación de componentes de automoción y movilidad, el CAPEX vinculado a la misma ha sido de 62.040 miles de euros. Este importe se ha obtenido fruto del trabajo realizado bajo la dirección del departamento corporativo de Controlling y Fiscal, dividido en dos partes:

- En primer lugar, se ha llevado a cabo una identificación, planta por planta, de los conceptos de inversión, bajo un modelo y estructura homogéneo para todo el Grupo.
- En segundo lugar, para cada línea en la que se ha desglosado el CAPEX, se realiza la vinculación con cada una de las plataformas de fabricación de vehículos existentes en el mundo, apoyándonos en el mismo procedimiento utilizado para la identificación de las ventas. Es decir, se hace el cruce con la información extraída de la plataforma *IHS Markit* citada con anterioridad.

Adicionalmente, en aras de cumplir con lo que el Reglamento requiere, se ha realizado el análisis del resto de actividades taxonómicas, con el objetivo de identificar si hubiera CAPEX vinculado a otras actividades distintas de la actividad principal previamente mencionada (3.18). En concreto, se ha identificado CAPEX asociado a las actividades 7.3 Instalación, mantenimiento y reparación de equipos de eficiencia energética y 7.6 Instalación, mantenimiento y reparación de tecnologías de energía renovable. Se concluye que este es aproximable a 0% y por tanto no se ha procedido a evaluar su alineamiento, centrándose nuestro cálculo de CAPEX elegible y alineado en la actividad principal.

OPEX

Este indicador se define como la proporción de OPEX taxonómico elegible (numerador) entre el total de OPEX taxonómico (denominador). Dicho denominador acota el total de gastos operativos a los costes directos no capitalizados que se relacionan con la investigación y el desarrollo, las medidas de renovación de edificios, los arrendamientos a corto plazo, el mantenimiento y las reparaciones, así como otros gastos directos relacionados con el mantenimiento diario de activos del inmovilizado material por la empresa o un tercero a quien se subcontraten actividades y que son necesarios para garantizar el funcionamiento continuado y eficaz de dichos activos.

En 2025, el OPEX taxonómico total del Grupo CIE Automotive asciende a 58.930 miles de euros, que sobre el OPEX total del Grupo CIE Automotive en 2025 (3.525 millones de euros) representan un 1,7%, con lo que el valor del OPEX taxonómico se considera no material y, de acuerdo con lo enunciado en el apartado 1.1.3.2 del anexo I del Reglamento Delegado del 6 de julio de 2021, se reporta el numerador del indicador como 0, reportándose igualmente el desglose del denominador.

2.1.2 Tabla Anexo II Reglamento delegado (UE) 2021/2178

				Criterios de contribución sustancial						Criterios de ausencia de perjuicio significativo ("No causar un perjuicio significativo")									
Actividades económicas	**Código**	**Volumen de negocio [miles de €]**	**Proporción de volumen de negocio año 2025**	**Mitigación al cambio climático**	**Adaptación al cambio climático**	**Recursos hídricos y marinos**	**Contaminación**	**Economía circular**	**Biodiversidad y ecosistemas**	**Mitigación al cambio climático**	**Adaptación al cambio climático**	**Recursos hídricos y marinos**	**Contaminación**	**Economía circular**	**Biodiversidad y ecosistemas**	**Garantías mínimas**	**Proporción del volumen de negocio que se ajusta a la taxonomía (A.1) o elegible según la taxonomía (A.2), año 2024**	**Categoría actividad facilitadora**	**Categoría actividad de transición**
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía)																			
Fabricación de componentes de automoción y movilidad	CCM 3.18	563.259	14,23%	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	14,17%		
Volumen de negocio de las actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) A.1.		**563.259**	**14,23%**	**14,23%**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**								**14,17%**		
De las cuales: facilitadoras		563.259	14,23%	14,23%	0%	0%	0%	0%	0%								14,17%	F	
De las cuales: de transición		0	0%	0%													0%		
A.2. Actividades elegibles según la taxonomía, pero no medioambientalmente sostenibles (que no se ajustan a la taxonomía)																			
Fabricación de componentes de automoción y movilidad	CCM 3.18	0	0%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0%		
Volumen de negocio de las actividades elegibles según la taxonomía, pero no medioambientalmente sostenibles (que no se ajustan a la taxonomía) A.2.		**0**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**								**0%**		
A. Volumen de negocio de actividades elegibles según la taxonomía (A.1. + A.2.)		**563.259**	**14,23%**	**14,23%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**								**14,17%**		
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
Volumen de negocio de actividades no elegibles según la taxonomía		**3.394.994**	**85,77%**																
Total A + B		**3.958.253**	**100%**																

				Criterios de contribución sustancial						Criterios de ausencia de perjuicio significativo ("No causar un perjuicio significativo")									
Actividades económicas	**Código**	**CAPEX absoluto [miles de €]**	**Proporción de CAPEX año 2025**	**Mitigación al cambio climático**	**Adaptación al cambio climático**	**Recursos hídricos y marinos**	**Contaminación**	**Economía circular**	**Biodiversidad y ecosistemas**	**Mitigación al cambio climático**	**Adaptación al cambio climático**	**Recursos hídricos y marinos**	**Contaminación**	**Economía circular**	**Biodiversidad y ecosistemas**	**Garantías mínimas**	**Proporción del CAPEX que se ajusta a la taxonomía (A.1) o elegible según la taxonomía (A.2), año 2024**	**Categoría actividad facilitadora**	**Categoría actividad de transición**
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía)																			
Fabricación de componentes de automoción y movilidad	CCM 3.18	62.040	22,36%	S	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	S	S	S	S	S	S	S	37,41%		
Total CAPEX de las actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) A.1.		**62.040**	**22,36%**	**22,36%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**								**37,41%**		
De las cuales: facilitadoras		62.040	22,36%	22,36%	0%	0%	0%	0%	0%								37,41%	F	
De las cuales: de transición		0	0%	0%													0%		
A.2. Actividades elegibles según la taxonomía, pero no medioambientalmente sostenibles (que no se ajustan a la taxonomía)																			
Total CAPEX de las actividades elegibles según la taxonomía, pero no medioambientalmente sostenibles (que no se ajustan a la taxonomía) A.2.		**0**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**								**0%**		
A. CAPEX de actividades elegibles según la taxonomía (A.1. + A.2.)		**62.040**	**22,36%**	**22,36%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**								**37,41%**		
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
Total CAPEX de actividades no elegibles según la taxonomía		**215.381**	**77,64%**																
Total A + B		**277.421**	**100%**																

				Criterios de contribución sustancial						Criterios de ausencia de perjuicio significativo ("No causar un perjuicio significativo")									
Actividades económicas	**Código**	**OPEX absoluto [miles de €]**	**Proporción de OPEX año 2025**	**Mitigación al cambio climático**	**Adaptación al cambio climático**	**Recursos hídricos y marinos**	**Contaminación**	**Economía circular**	**Biodiversidad y ecosistemas**	**Mitigación al cambio climático**	**Adaptación al cambio climático**	**Recursos hídricos y marinos**	**Contaminación**	**Economía circular**	**Biodiversidad y ecosistemas**		**Garantías mínimas**	**Proporción del OPEX que se ajusta a la taxonomía (A.1) o elegible según la taxonomía (A.2), año 2024**	**Categoría actividad facilitadora**	**Categoría actividad de transición**
A. ACTIVIDADES ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
A.1. Actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía)																			
Total OPEX de las actividades medioambientalmente sostenibles (que se ajustan a la taxonomía) A.1.		**0**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**									**0%**	
De las cuales: facilitadoras		0	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%									0%	
De las cuales: de transición		0	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%									0%	
A.2. Actividades elegibles según la taxonomía, pero no medioambientalmente sostenibles (que no se ajustan a la taxonomía)																			
Total OPEX de las actividades elegibles según la taxonomía, pero no medioambientalmente sostenibles (que no se ajustan a la taxonomía) A.2.		**0**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**									**0%**	
A. OPEX de actividades elegibles según la taxonomía (A.1. + A.2.)		**0**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**									**0%**	
B. ACTIVIDADES NO ELEGIBLES SEGÚN LA TAXONOMÍA																			
Total OPEX de actividades no elegibles según la taxonomía		**58.930**	**100%**																
Total A + B		**58.930**	**100%**																

A continuación, se incluyen las tablas resumen del ANEXO II del 2023/2486 para cada uno de los tres indicadores: volumen de negocio, CAPEX y OPEX:

	Proporción del volumen de negocio	
	Que se ajusta a la taxonomía por objetivo	Elegible según la taxonomía por objetivo
CCM	14,23%	14,23%
CCA	0%	0%
WTR	0%	0%
CE	0%	0%
PPC	0%	0%
BIO	0%	0%

	Proporción del CAPEX total	
	Que se ajusta a la taxonomía por objetivo	Elegible según la taxonomía por objetivo
CCM	22,36%	22,36%
CCA	0%	0%
WTR	0%	0%
CE	0%	0%
PPC	0%	0%
BIO	0%	0%

	Proporción del OPEX total	
	Que se ajusta a la taxonomía por objetivo	Elegible según la taxonomía por objetivo
CCM	0%	0%
CCA	0%	0%
WTR	0%	0%
CE	0%	0%
PPC	0%	0%
BIO	0%	0%

2.2 Cambio climático (NEIS E1)

2.2.1 Gobernanza

2.2.1.1 RD relacionado con NEIS 2 GOV-3: Integración del rendimiento relacionado con la sostenibilidad en sistemas de incentivos

E1–GOV-3– 13	*La empresa deberá divulgar si y cómo las consideraciones relacionadas con el clima se incluyen en la remuneración de los miembros de los órganos administrativos, de gestión y de supervisión, incluyendo si su desempeño ha sido evaluado en función de los objetivos de reducción de emisiones de GEI reportados bajo el Requisito de Divulgación E1-4 y el porcentaje de la remuneración reconocida en el período actual que está vinculado a consideraciones relacionadas con el clima, con una explicación de cuáles son esas consideraciones climáticas.*

Tal y como se recoge en la respuesta al indicador *NEIS 2-GOV-3–29 a)*, la empresa dispone de un sistema de incentivos para la Alta Dirección vinculado a cuestiones de sostenibilidad. La sostenibilidad en CIE Automotive se ha medido por medio del cumplimiento de los objetivos e indicadores del Plan Estratégico ASG 2025, dentro de los que se incluyen las consideraciones relacionadas con el clima, entre las que se encuentran, entre otros, los objetivos de reducción de emisiones de GEI reportados bajo el Requisito de Divulgación E1-4.

En 2025, el porcentaje de la remuneración variable que depende de las metas o impactos relacionadas con la sostenibilidad ha sido del 10% sobre el total de los incentivos, que son un porcentaje de la remuneración bruta, porcentaje que varía en función de la responsabilidad de cada miembro de la Alta Dirección.

Dentro de ese porcentaje de la remuneración variable que depende de las metas o impactos relacionadas con la sostenibilidad, se incluyen consideraciones relacionadas con el clima, cuyo peso variará en función de la responsabilidad de cada miembro de la Alta Dirección

2.2.2 Estrategia

2.2.2.1 RD E1-1: Plan de transición para la mitigación del cambio climático

E1–1-14 AR 1	*La empresa deberá divulgar su plan de transición para la mitigación del cambio climático.*

En 2021 se hizo público el Plan Estratégico de CIE Automotive que contenía tanto una parte operacional como otra parte relacionada con temas Ambientales, Sociales y de Buen Gobierno (ASG), hecho público con el nombre Plan Estratégico ASG 2025.

Esta parte del plan es periódicamente revisado en su vertiente medioambiental por el departamento de Ingeniería, Calidad y Medioambiente del Grupo. Esta revisión se incluye en el **Plan de gestión Medioambiental**, donde en su versión de 2024, que sigue vigente en 2025 con el complemento del Plan de Descarbonización realizado durante 2025, estos son los puntos que se han revisado:

- La Gobernanza del Grupo en el área de medioambiente y, en especial, en el cambio climático, incluyendo la comunicación de los puntos relacionados con desempeño medioambiental.
- Análisis de dependencias de los Impactos, Riesgos y Oportunidades (IROs), con enfoque de análisis de resiliencia. Las dependencias en este punto tienen el enfoque que el CDP (*Carbon Disclosure Project*) hace de las mismas y que es parte del análisis de doble materialidad, mostrando las dependencias que la compañía tiene de los diferentes factores. Este análisis incluye:
    - Gestión de IROs.
    - Procedimiento de análisis.
    - Riesgos y oportunidades:
        - Climáticos de transición.
        - Climáticos físicos.
        - Circularidad.
        - Contaminación.
        - Agua.

- Objetivos y métricas:
  - Corto plazo.
  - Medio plazo.
  - Net-Zero.
  - Seguimiento.
- Emisiones por geografía y tecnología.
- La respuesta de CIE Automotive:
  - Modelo de CIE Automotive.
  - La Flexibilidad.
  - Resiliencia.
  - Proyecto *Supply Chain Race2Zero.*
- Plan de Acción:
  - Palancas.
  - Proyectos.
  - Activos bloqueados.
  - Métricas.
  - Indicadores de gestión.

En diciembre de 2022 CIE Automotive se comprometió a establecer objetivos en un plazo de 24 meses, alineados con la limitación del calentamiento global a 1.5ºC en línea con el Acuerdo de París y el objetivo de *net-zero* establecido por la Unión Europea para 2050, basados en la ciencia.

En 2024, la compañía cumplió este compromiso sumándose a las 235 empresas del sector de automoción y componentes con objetivos aprobados por *Science Based Targets initiative* (SBTi) en ese momento. Con fecha 10 de febrero 2026, solamente 39 (incluyendo a CIE Automotive) del sector de automoción, tienen objetivos alineados tanto con 1,5ºC como objetivos que incluyen los alcances 1, 2 y 3.

Este **Plan de gestión Medioambiental** 2024 que sigue vigente en 2025 con el complemento del Plan de Descarbonización realizado durante 2025, va en línea con la estructura de un plan de transición.

E1 – 1 – 16 a) AR 2	*La información requerida por el párrafo 14 deberá incluir: (a) por referencia a las metas de reducción de emisiones de GEI (tal como exige el requisito de divulgación E1-4), una explicación de cómo las metas de la empresa son compatibles con la limitación del calentamiento global a 1.5ºC en consonancia con el Acuerdo de París*

La *Science Based Targets initiative* (SBTi) ha validado que los objetivos basados en la ciencia de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero presentados por CIE Automotive se ajustan a sus criterios y recomendaciones. SBTi ha clasificado los objetivos de alcance 1 y 2 de la empresa como acordes a la trayectoria de 1,5 °C.

En este sentido, CIE Automotive se ha comprometido a:

- Objetivo Net-Zero general: cumplir el objetivo de "net-zero" en relación con las emisiones de gases de efecto invernadero en toda la Cadena de Valor para 2050.
- Objetivos a corto plazo-medio plazo: reducir las emisiones absolutas de GEI de alcance 1 y 2 en un 57,9% para 2033 a partir del año base 2021. Además, CIE Automotive se compromete a reducir las emisiones absolutas de GEI de alcance 3 en un 54,6% para 2033 a partir del año base 2021.
- Objetivos a largo plazo: reducir las emisiones absolutas de GEI de alcance 1, 2 y 3 en un 90% para 2050 partiendo de 2021 como año base.

Adicionalmente CIE Automotive sigue con los objetivos que planteó en su Plan Estratégico ASG y que han terminado en 2025, que se suman los objetivos a 2033 y 2050 comprometidos con la iniciativa SBT y que se incorporan dentro del plan para alcanzar el compromiso con la limitación del calentamiento global a 1.5ºC en línea con el Acuerdo de París.

	Objetivo Acumulado 2021-2025	Cumplimiento 2025 vs 2024	Cumplimiento Acumulado 2021-2025
Reducción de intensidad de consumo energético dentro de la organización – Reducción del consumo energético (electricidad) – Reducción del consumo energético (gas)	-8,24%	-3,94%	-18,71%
Reducción de las emisiones directas de GEI (alcance 1)	-8,24%	+4,43%	-11,58%
Reducción de las emisiones indirectas de GEI al generar energía (alcance 2)	-21,55%	+5,03%	-34,82%
Reducción de intensidad de las emisiones directas e indirectas de GEI (alcance 1+ 2)	-12,55%	+4,86%	-29,68%
Disminución de la cantidad total de residuos generados no reciclados	-21,55%	+23%	-0,14%
Reducir la intensidad de extracción de agua	-8,24%	+7,55%	-7,21%

Tal y como se indica en el indicador *E1-1–14*, estas metas forman parte del plan de gestión medioambiental en línea con la estructura de un plan de transición.

E1 – 1 – 16 b)	*La información requerida por el párrafo 14 deberá incluir: (b) por referencia a las metas de reducción de emisiones de GEI (tal como exige el requisito de divulgación E1-4) y las acciones de mitigación del cambio climático (tal como exige el requisito de divulgación E1-3), una explicación de las palancas de descarbonización identificadas y las acciones clave planificadas, incluyendo cambios en la cartera de productos y servicios de la empresa y la adopción de nuevas tecnologías en sus propias operaciones, o en la Cadena de Valor aguas arriba y/o aguas abajo*

Dentro del Plan de Gestión Medioambiental y el Plan de Descarbonización se han identificado palancas y proyectos clave que van a facilitar alcanzar las metas y objetivos mencionados en los puntos anteriores y en el citado plan.

Adopción de tecnologías que permitan:

- La reducción de consumo de energía y materias primas:
  - Ecodiseño con enfoque producto y proceso.
  - Eficiencia a través de tecnologías de Industria 4.0.
- La sustitución del gas natural proveniente de fuentes no renovables, dentro de estas tecnologías están:
  - Inducción.
  - Oxi-combustión.
  - Uso de bio gas.
  - Electrificación.
  - Uso de hidrógeno verde.
- La utilización de materiales secundarios o provenientes de reciclado:
  - Acero.
  - Aluminio.
  - Plásticos técnicos o decorativos.
  - Elementos químicos de unión.
  - Telas.

Proyecto de colaboración, alineamiento y asesoramiento y formación de la Cadena de Valor *Supply Chain Race2Zero*.

Digitalización del proceso de gestión de datos medioambientales y conexión con la Cadena de Valor.

Lanzamiento de análisis de Huella de Carbono de Producto para identificación de oportunidades y acción de mayor eficacia en la reducción de impactos.

Asimismo, se ha trasladado a las diferentes plantas del Grupo el plan de acciones para la descarbonización y una guía de acciones a implementar a lo largo del periodo hasta la fecha fijada como objetivo en 2033:

- Ecodiseño.
- Mejorar la relación entre el peso bruto y el peso neto.
- Industria 4.0.
- Reducción de desechos.
- Ecoeficiencia.
- Electricidad renovable donde esté disponible.
- Electrificación de carretillas elevadoras.
- Electrificación de flotas.
- Estudio de aplicabilidad para instalaciones fotovoltaicas.

De la misma manera, el plan estratégico de CIE Automotive ya contemplaba pilares para afrontar cambios en los productos y tecnologías que se ofrecen en el Grupo, así los pilares básicos mostrados en el plan son:

- Electrificación, siendo activos en la incorporación de componentes destinados a vehículos eléctricos y electrificados.
- Internacionalización, como motor de flexibilidad y resiliencia.
- Confort, como tendencia clave en los vehículos eléctricos, autónomos y conectados donde la experiencia de usuario juega un papel principal. Incrementando las acciones para fomentar los productos suministrados en esta área.
- Industria 4.0 como habilitador de eficiencia en el uso de los recursos y palanca de competitividad.
- Cultura CIE. Una base sólida de flexibilidad, resiliencia y apuesta por las personas y su entorno.
- Compromiso ético.
- Ecoeficiencia para la gestión de todos nuestros recursos y activos.
- Escucha activa dentro de la compañía, pero también con enfoque de cadena de valor y hacia las partes interesadas.

E1 – 1 – 16 c)	*La información requerida por el párrafo 14 deberá incluir: (c) Por referencia a las acciones de mitigación del cambio climático (según lo requerido por el Requisito de Divulgación E1-3), una explicación y cuantificación de las inversiones y financiamiento de la empresa que apoyan la implementación de su plan de transición, con una referencia a los indicadores clave de desempeño del CAPEX alineado con la taxonomía, y, cuando sea relevante, los planes de CAPEX que la empresa divulga de acuerdo con el Reglamento Delegado de la Comisión (UE) 2021/2178.*

Como se desprende de los puntos anteriores, el plan de gestión medioambiental está imbricado con el Plan Estratégico de la compañía. En este plan ya se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros lo que supone, aproximadamente, el 5% anual de las ventas. Este plan incorpora las acciones medioambientales que se citan a lo largo de este informe. Las cifras señaladas son para el Plan Estratégico en su totalidad y no sólo para una acción o sólo para el área de medio ambiente.

E1 – 1 – 16 d) *AR 3*	*La información requerida por el párrafo 14 deberá incluir: (d) Una evaluación cualitativa de las posibles emisiones de GEI (gases de efecto invernadero) bloqueadas de los principales activos y productos de la empresa. Esto deberá incluir una explicación de si y cómo estas emisiones pueden poner en peligro el logro de los objetivos de reducción de emisiones de GEI de la empresa y generar riesgos de transición, y, si corresponde, una explicación de los planes de la empresa para gestionar sus activos y productos intensivos en GEI y energía.*

Dentro del análisis realizado se han identificado los activos y productos con mayor dificultad de descarbonización.

Respecto a las emisiones ligadas al alcance 1 los activos principales son los hornos que tienen como energía base el gas natural. Como se ha explicado en el indicador *E1–1–16 b)*, una de las palancas y de los proyectos lanzados están ligados a este punto y su objetivo es eliminar esta barrera de descarbonización, como líneas perfectamente identificadas que pretenden dar solución a esta problemática en el medio y largo plazo. Ya se ha explicado la introducción de manera escalonada y acompasada con la disponibilidad técnico-económica de las siguientes tecnologías:

- Inducción.
- Oxi-combustión.
- Uso de bio gas.
- Electrificación.
- Uso de hidrógeno verde.

La estrategia de CIE Automotive está basada el uso de medios genéricos con lo que no se ha identificado un riesgo elevado en la parte de producto y es una de las fortalezas del modelo flexible y la posición de proveedor de tecnología y procesos que tiene el Grupo frente a los proveedores de sistemas.

Si bien durante este año 2024 se incluyó el análisis de la categoría de fase de uso para las emisiones de alcance 3, alineado con los estándares de SBTi, CIE Automotive es un proveedor que ofrece tecnologías, con lo que la reducción de las emisiones en fase de uso está en manos de los fabricantes de automóviles de automoción (OEM, por sus siglas en inglés), y la definición de su *mix* de venta de producto.

CIE Automotive contribuye a la reducción de esta categoría mediante el alineamiento de la Cadena de Valor para conseguir la descarbonización de la flota de vehículos vendidos. Pero en ningún caso tiene una participación o influencia relevante en esta categoría.

E1 – 1 – 16 e) AR 4	*La información requerida por el párrafo 14 deberá incluir: (e) Para las empresas con actividades económicas que están cubiertas por los reglamentos delegados sobre adaptación o mitigación del clima bajo el Reglamento de Taxonomía, una explicación de cualquier objetivo o plan (CAPEX, planes de CAPEX, OPEX) que la empresa tenga para alinear sus actividades económicas (ingresos, CAPEX, OPEX) con los criterios establecidos en el Reglamento Delegado de la Comisión 2021/2139.*

Como se desprende de los puntos anteriores, el plan de gestión medioambiental está imbricado con el Plan Estratégico de la compañía. En este plan ya se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros lo que supone, aproximadamente, el 5% anual de las ventas. Este plan incorpora las acciones medioambientales que se están comentando. Las cifras señaladas son para el Plan Estratégico en su totalidad y no sólo para una acción o sólo para el área de medio ambiente.

E1 – 1 – 16 g)	*La información requerida por el párrafo 14 deberá incluir: (g) Una divulgación sobre si la empresa está o no excluida de los Índices de Referencia Alineados con el Acuerdo de París de la UE.*

CIE Automotive no está excluida de los Índices de Referencia Alineados con el Acuerdo de París de la Unión Europea.

E1 – 1 – 16 h)	*La información requerida por el párrafo 14 deberá incluir: (h) Una explicación de cómo el plan de transición está integrado y alineado con la estrategia empresarial general y la planificación financiera de la empresa.*

En los puntos anteriores se ha descrito la imbricación de Plan de gestión Medioambiental y el Plan Estratégico de la compañía, así como que el Plan de gestión Medioambiental 2024 que sigue en vigor y se ha complementado con el Plan de descarbonización y va en línea con la estructura de un plan de transición.

El Plan de gestión Medioambiental nace, en esencia, de la revisión del Plan Estratégico 2025 y por tanto está totalmente integrado y alineado con el mismo, estando las líneas estratégicas especialmente orientadas a afrontar los retos que se generan a nivel global, del sector de automoción y del sector de componentes de automoción en particular. En estas áreas, la lucha contra el cambio climático es clave y el origen de muchos de los cambios en los que el sector está envuelto. Es por ello que la financiación del plan estratégico contempla e integra las líneas mencionadas en los puntos anteriores.

E1 – 1 – 16 i)	*La información requerida por el párrafo 14 deberá incluir: (i) Si el plan de transición está aprobado por los órganos administrativos, de gestión y supervisión.*

El citado Plan de gestión Medioambiental fue presentado a la Comisión de ASG de CIE Automotive bajo la estrategia *ESG Roadmap* de CIE Automotive en el primer trimestre de 2024, previa presentación y aceptación del CEO de la compañía. Sus avances se han presentado a la comisión de ASG durante el 2025.

E1 – 1 – 16 j)	*La información requerida por el párrafo 14 deberá incluir: (j) Una explicación del progreso de la empresa en la implementación del plan de transición.*

El Plan de gestión Medioambiental tiene un horizonte de largo plazo. Sin embargo, ya se han lanzado proyectos, asociados a palancas clave como:

- Proyecto hornos.
- Proyecto de digitalización del proceso de gestión de datos medioambientales.
- Proyecto materiales, enfocado a materiales sostenibles.
- Proyecto *Supply Chain Race2Zero.*
- Lanzamiento de guías globales.
- Lanzamiento de cálculo de Huella de Carbono de Producto.

Como se ha mencionado en el indicador *E1–1–16 a)* ya hay importantes avances en la reducción de nuestro impacto ambiental medidos a través de los indicadores mostrados en la tabla del citado punto.

Adicionalmente desde el área de ingeniería se han alcanzado los objetivos de los indicadores de:

- Aplicación de iniciativas de Industria 4.0.
- Proyectos de circularidad.

A su vez, el proyecto de mejora de la ratio entre peso bruto y peso neto de proyectos clave es una de las acciones que dentro del plan tiene un impacto transversal en diferentes objetivos y metas, tal y como se explica en la respuesta a los indicadores *E1-3-28* y *E1-4-32,* y ha finalizado con éxito en 2025.

2.2.2.2 RD relacionado con NEIS 2 SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio

NEIS 2 – SBM - 3 – 18	*La empresa deberá explicar para cada riesgo material relacionado con el clima que haya identificado, si considera que el riesgo es un riesgo físico relacionado con el clima o un riesgo de transición relacionado con el clima.*

Tal y como se recoge en el indicador *NEIS 2-IRO-2-59*, dado que en 2025 no ha habido modificaciones sustanciales en la actividad de la compañía en relación a la estructura organizativa y operativa, ni cambios materiales en los factores externos, y siguiendo las directrices de la EFRAG a este respecto. Por lo tanto, se mantiene en 2025 el mismo análisis de riesgos climáticos.

Durante 2025 se ha puesto especial énfasis en la comunicación del proceso de análisis y de sus resultados en las diferentes zonas geográficas, en muchos casos aprovechando los foros de medioambiente llevados a cabo.

A continuación, se enumeran los riesgos climáticos a los que está expuesto el grupo y que se evalúan en el curso de la elaboración de su mapa de riesgos:

Riesgos climáticos de transición

1. Riesgo de mercado (como ponderación de los siguientes):
   a. Riesgos de margen. Englobado dentro de adaptación al cambio climático y mitigación del cambio climático.
   b. Riesgos de *mix* de productos. Englobado dentro de adaptación al cambio climático y mitigación del cambio climático.
   c. Riesgos de localización. Englobado dentro de adaptación al cambio climático y mitigación del cambio climático.
   d. Riesgos de inversión. Englobado dentro de adaptación al cambio climático, mitigación del cambio climático y energía.
2. Riesgo de tecnología (como ponderación de los siguientes):
   a. Riesgos tecnológicos. Englobado dentro de adaptación al cambio climático y mitigación del cambio climático.
   b. Riesgos del proceso de fabricación. Englobado dentro de adaptación al cambio climático y mitigación del cambio climático.

   c. Riesgos de la cadena de suministro. Englobado dentro de adaptación al cambio climático y mitigación del cambio climático.

3. Riesgos políticos y legales. Englobado dentro de adaptación al cambio climático, mitigación del cambio climático y energía.

4. Riesgos de reputación. Englobado dentro de adaptación al cambio climático, mitigación del cambio climático y energía.

Riesgos climáticos físicos

5. Riesgos físicos agudos. Englobado dentro de adaptación al cambio climático y mitigación del cambio climático.
   a. Aumento de acumulación de aguas en periodos lluviosos.
   b. Inundaciones fluviales.
   c. Aumento del índice de calor.
   d. Escasez de agua.

6. Riesgos físicos crónicos. Englobado dentro de adaptación al cambio climático y mitigación del cambio climático.
   a. Aumento de temperatura media.
   b. Aumento del número de días muy calurosos.
   c. Amenaza del estado de los servicios ecosistémicos.
   d. Aumento de sequías.
   e. Disminución de precipitaciones.
   f. Reducción de días de lluvia.

NEIS 2 – SBM-3- 19 a) AR 6	*La empresa deberá describir la resiliencia de su estrategia y modelo de negocio en relación con el cambio climático. Esta descripción deberá incluir:* ***(a) el alcance del análisis de resiliencia****.*

Para el análisis de resiliencia se parte del análisis externo e interno incluyendo su modelo de gestión y su estrategia de negocio. Todo ello forma parte del análisis de dependencias e impactos que promueven el análisis de riegos y oportunidades. Las dependencias, como ya se ha comentado, tienen el enfoque que el CDP (*Carbon Disclosure Project*) hace de las mismas y que es parte del análisis de doble materialidad, mostrando las dependencias que la compañía tiene de los diferentes factores. El análisis interno busca estudiar de qué manera evoluciona la compañía y los diferentes aspectos que la condicionan internamente y el análisis externo cómo evoluciona el contexto exterior con un enfoque de cadena de valor y como la compañía depende para su desarrollo de ambos análisis. Este proceso cubre todas las localizaciones, tecnologías y divisiones de CIE Automotive y como se menciona con la inclusión de la cadena de valor. A través de la sensibilidad y la adaptación o capacidad de tomar medidas de mitigación se ve la resiliencia del Grupo.

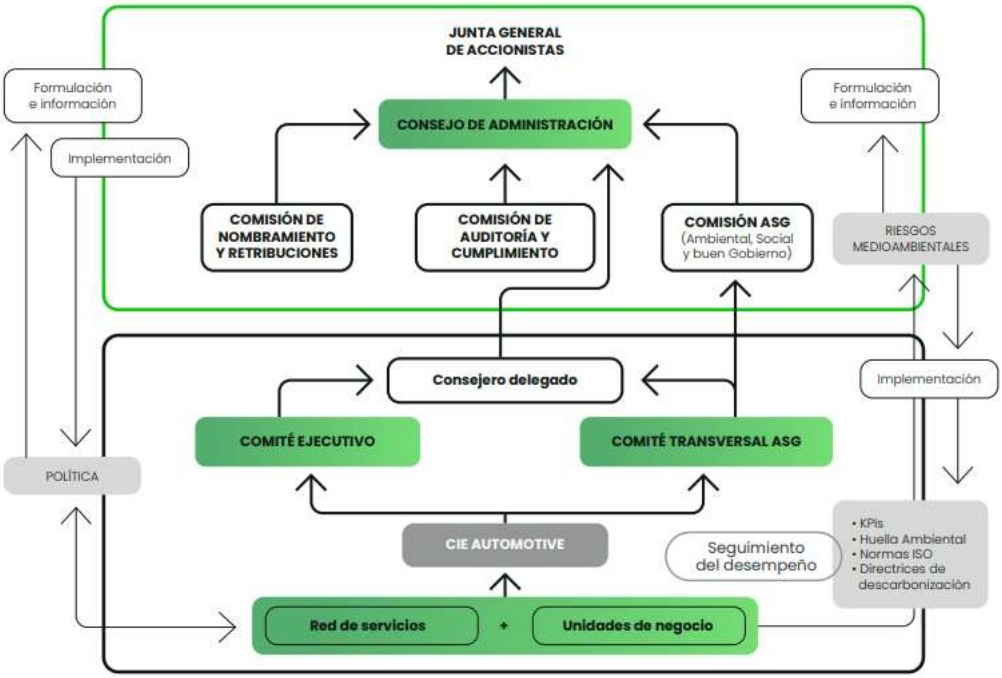
NEIS 2 – SBM-3-19 b) AR 7a, AR 7b y 7c y AR 13	*La empresa deberá describir la resiliencia de su estrategia y modelo de negocio en relación con el cambio climático. Esta descripción deberá incluir:* ***(b) Cómo y cuándo se ha realizado el análisis de resiliencia, incluyendo el uso del análisis de escenarios climáticos según lo mencionado en el Requisito de Divulgación relacionado con NEIS 2 IRO-1 y los párrafos de requisitos de aplicación relacionados.***

El análisis de resiliencia y de los impactos, riesgos y oportunidades (IROs) se realiza de manera conjunta. De esta forma el proceso es único, bien sea un análisis general, relacionado con el cambio climático, o con otras áreas como los recursos hídricos. Para ello al análisis en relación con el cambio climático se le dota de características adicionales como la proactividad en el estudio e incluye herramientas como análisis de vulnerabilidad, sensibilidad y planes o acciones de adaptación.

Este análisis tiene una periodicidad bienal, y por tanto, siguen siendo válidos en 2025 los resultados de 2024.

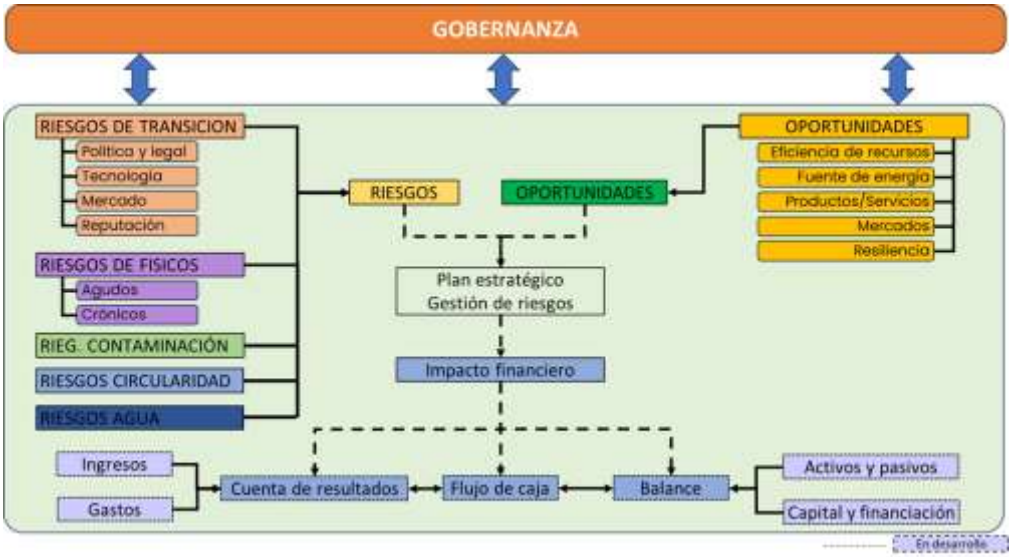
Una de las razones para buscar un modelo único de análisis es la integración a alto nivel con el proceso general (NEIS E1) el cual se describe en el apartado *NEIS 2 IRO-1 Descripción de los procesos para identificar y evaluar impactos materiales, riesgos y oportunidades*.

Para todo el ámbito medioambiental, en concreto, el proceso de análisis de riegos y oportunidades y de resiliencia se explica a continuación. El proceso está totalmente integrado en el Grupo, de manera que se involucra a todas las instancias desde la Junta General de Accionistas a las unidades operativas tal y como se refleja en el siguiente gráfico:

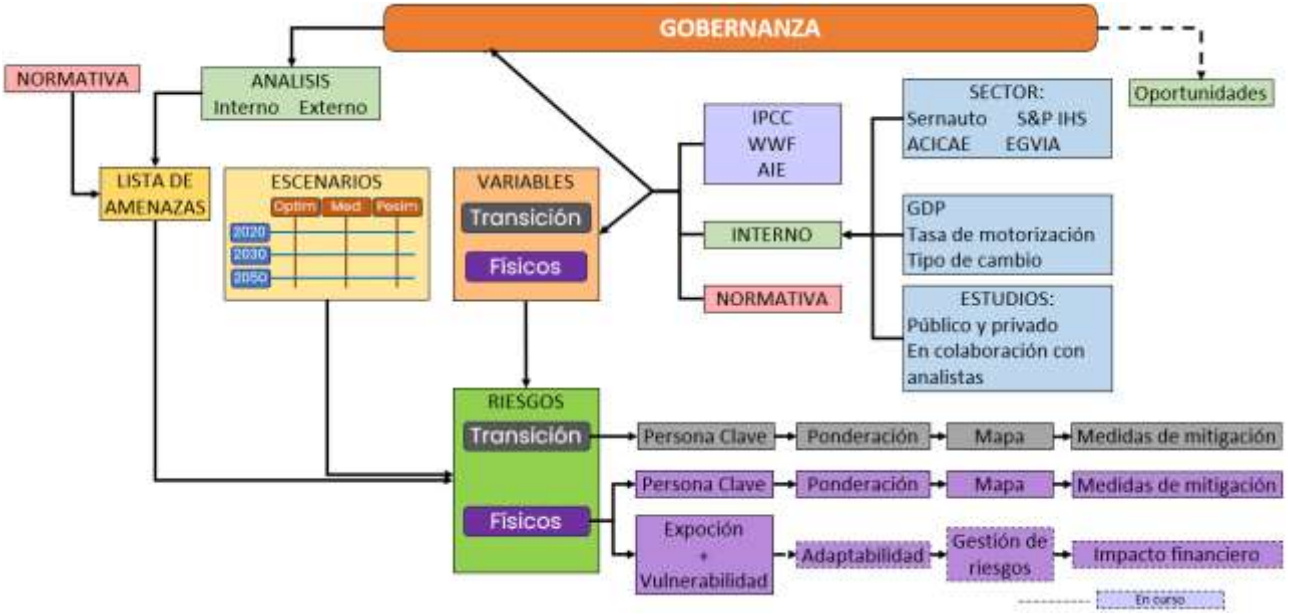


En el gráfico se explica el esquema de gobernanza en el ámbito medioambiental, que incluye el establecimiento y despliegue de las políticas, la gestión de los riesgos medioambientales y climáticos, el seguimiento e implementación de medidas y las acciones de mitigación a través de indicadores y herramientas de seguimiento. En él se puede ver cómo se involucra a todos los estamentos de la compañía, desde la Junta General de Accionistas a las Unidades Operativas.

El detalle de la sistemática y las funciones se reflejan en el Reglamento del Consejo de Administración y de las Comisiones, incluida la Comisión ASG, que están publicados en la página web de la compañía, dentro del apartado de Gobierno Corporativo. Este modelo de gobernanza aparecerá como la capa superior en la gestión de riesgos climáticos que se desarrolla en los siguientes puntos.



El análisis de resiliencia se inicia con un estudio de vulnerabilidades el cual se alimenta del mencionado análisis externo e interno en el cual se consideran variables cuantitativas y cualitativas, de este proceso salen, entre otros conceptos, las amenazas a valorar. Todo ello se muestra en el siguiente gráfico:



El proceso de selección de amenazas e impactos se basa en el análisis de datos cuantitativos, como producciones y ventas de vehículos en todas las áreas geográficas a corto, medio y largo plazo proporcionado por S&P IHS, tasas de motorización y PIB por países o evolución de diferentes tipos de propulsiones de vehículo. También se analizan estudios cuantitativos tanto públicos como privados o de entidades sectoriales como EGVIA, SERNAUTO o ACICAE.

Con todo ello se ven reflejados impactos y dependencias entre fuerzas provenientes de tendencias, políticas macroeconómicas, uso y *mix* de energía, y suposiciones tecnológicas.

Este proceso lleva una evolución de varios años y es parte de la revisión del Plan Estratégico 2025 y se lanzó durante 2024, y como se ha explicado anteriormente continúa vigente y se contrasta con los resultados del proceso explicado en el apartado *NEIS 2 IRO-1*.

Para dotar de más robustez al análisis se han incluido diferentes horizontes temporales y escenarios de evolución climática:

Tres escenarios climáticos:

- Optimista: Basado en el escenario de evolución RCP2.6 y SSP1 en línea con el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC por sus siglas en inglés: *The Intergovernmental Panel on Climate Change*).
- Tendencial (continuista con la tendencia actual): Basado en el escenario de evolución RCP4.5 y SSP2 en línea con IPCC.
- Pesimista: Basado en el escenario de evolución RCP7.0 y SSP3 en línea con IPCC.

RCP (*Representative Concentration Pathways*) y SSP (*Shared Socioeconomic Pathways*) son escenarios desarrollados por el IPCC (*The Intergovernmental Panel on Climate Change*) para modelizar el cambio climático futuro.

- RCP (Trayectorias de Concentración Representativas): Son escenarios de emisiones de gases de efecto invernadero basados en diferentes concentraciones de CO_2 en la atmósfera hasta 2100. Los principales son RCP2.6, RCP4.5, RCP6.0 y RCP8.5, donde números más altos indican mayores niveles de emisiones y calentamiento global.
- SSP (Trayectorias Socioeconómicas Compartidas): Representan diferentes futuros socioeconómicos globales (p.ej., crecimiento económico, políticas climáticas, desigualdad) que afectan la capacidad de mitigación y adaptación. Se combinan con los RCP para generar proyecciones más realistas del cambio climático**.**

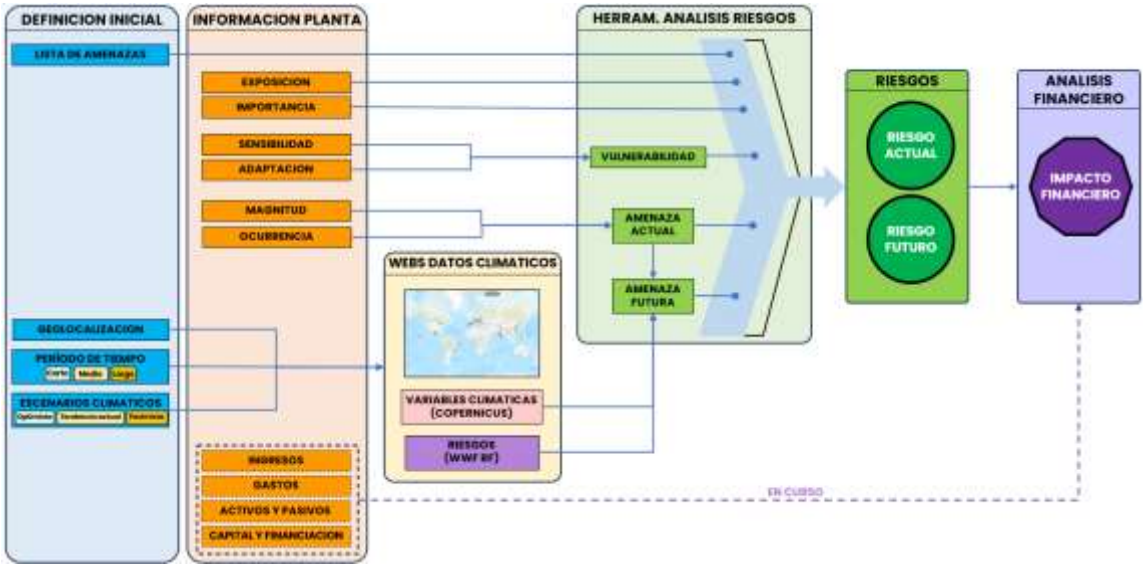
Y tres horizontes temporales:

- Actual o corto plazo (2020-2025).
- Medio plazo (2030).
- Largo plazo (2050).

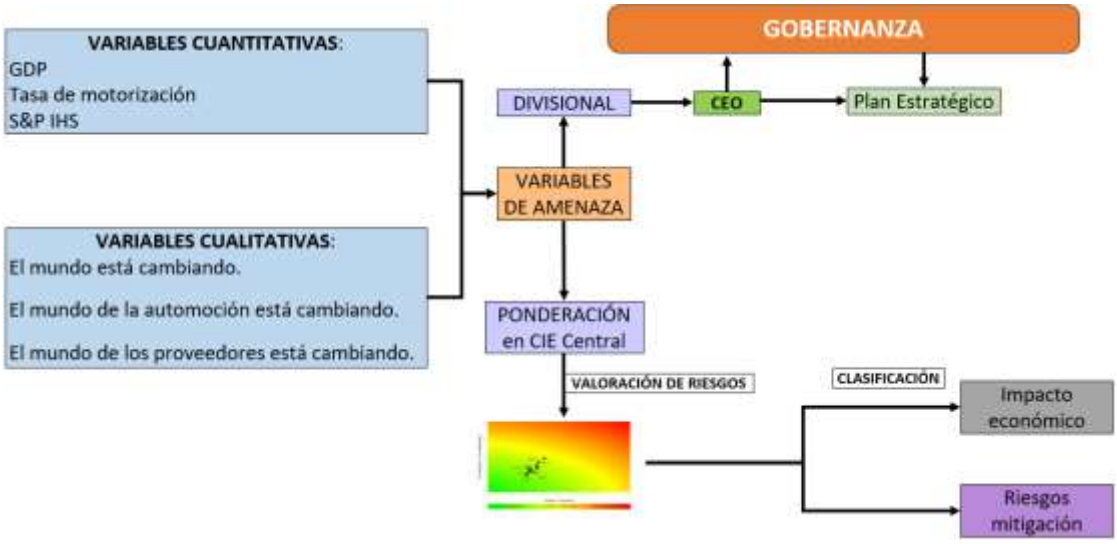
En el horizonte actual o de corto plazo no se señala el año en curso 2025 sino un periodo 2020-2025, dado que muchas de las variables y parámetros no son accesibles para el 2025, o no es accesible en 2025 en todas las zonas geográficas, por ello se usa el dato más cercano a 2025 que sea accesible en todas las zonas geográficas, pudiendo en el peor de os casos referirse a 2020.

Para **riesgos climáticos físicos** (incluyendo los asociados a recursos hídricos y marinos) se realiza un estudio de detalle con un mayor nivel de desglose para los riegos crónicos y agudos, en el que se tienen en cuenta el posicionamiento GPS de las diferentes plantas productivas de CIE Automotive.

El proceso completo se muestra en el siguiente gráfico:



Para los **riesgos físicos** agrupados, al igual que para el caso de los **riesgos climáticos de transición**, polución, circularidad y la parte cualitativa de los riesgos relativos al agua (principalmente a su posible contaminación, materialidad e impacto financiero) el proceso es diferente al no estar tan ligado a la ubicación física de las plantas productivas y se explica en el siguiente gráfico:



Este acercamiento tiene la ventaja de evaluar el riesgo, también, desde un punto de vista económico. Esta valoración se basa en encuestas enviadas a personas clave de la organización.

En este caso los escenarios climáticos están basados en la evolución del precio de los derechos de carbono según la Agencia Internacional de la Energía (AIE). El criterio de selección de escenarios va más alineado con el objetivo de buscar, también, impactos económicos.

Tres escenarios climáticos

- *Stated Policies Scenario* (STEPS): este escenario refleja no solo las políticas vigentes, sino también los planes políticos anunciados hasta la fecha. Se centra únicamente en las iniciativas que ya han sido comunicadas, destacando las consecuencias de las decisiones actuales, sin especular sobre posibles cambios futuros.
- *Announced Pledges Scenarios* (APS): muestra hasta qué punto los objetivos y ambiciones anunciados pueden reducir las emisiones para lograr la neutralidad de carbono en 2050. Incluye todos los anuncios nacionales recientes hasta agosto de 2024, y al ser el análisis bienal, sigue siendo válido tanto objetivos para 2030 como compromisos de largo plazo, independientemente de si están respaldados por legislación. Asume que los países cumplirán sus objetivos a tiempo, lo que influye en la demanda global de combustibles fósiles y energías limpias.
- *Net Zero Emissions Scenario*: se trata de un escenario normativo que muestra una ruta para que el sector energético mundial logre emisiones netas de CO2 cero para 2050, con las economías avanzadas alcanzando este objetivo antes. También cumple con objetivos clave de desarrollo sostenible, como el acceso universal a la energía para 2030 y mejoras significativas en la calidad del aire. Este escenario es coherente con limitar el aumento de la temperatura global a 1.5 °C, según el Sexto Informe de Evaluación del IPCC.

Y tres horizontes temporales:

- Actual o corto plazo (2020-2025).
- Medio plazo (2030).
- Largo plazo (2050).

En el horizonte actual o de corto plazo no se señala el año en curso 2025 sino un periodo 2020-2025, dado que muchas de las variables y parámetros no son accesibles para el 2025, o no es accesible en 2025 en todas las zonas geográficas, por ello se usa el dato más cercano a 2025 que sea accesible en todas las zonas geográficas, pudiendo en el peor de os casos referirse a 2020.

Como se puede observar en los diferentes gráficos el impacto financiero está contemplado que será concluido como un paso futuro, aunque actualmente ya se están realizando estimaciones iniciales del mismo. Hemos de remarcar que los datos financieros que se muestran en apartados posteriores son obtenidos a partir de estas encuestas enviadas a personas clave y que evalúan de manera subjetiva el riesgo y su impacto económico. Por tanto, no hay a una conciliación con partidas relevantes o notas de los estados financieros publicados por la compañía.

Se puede observar que después de la parte ligada a la vulnerabilidad se produce la parte de análisis de adaptabilidad. El plan de mitigación conlleva la ligazón con métricas de seguimiento y corrección continúa de las acciones y del plan de acuerdo con su evolución. Por ello este ejercicio se revisa de manera periódica.

Por supuesto, tal y como se ha comentado, se observa que este proceso está integrado con el análisis de impactos, riegos y oportunidades IROs. Por tanto, nos referiremos a este punto en los posteriores indicadores *NEIS 2 - IRO-1 – 20 a-c* y *NEIS 2- IRO-1 – 21*.

NEIS 2 – SBM-3- 19 c) AR 8a y AR 8b	*La empresa deberá describir la resiliencia de su estrategia y modelo de negocio en relación con el cambio climático. Esta descripción deberá incluir:* ***(c) Los resultados del análisis de resiliencia, incluyendo los resultados del uso del análisis de escenarios****.*

Tal y como se recoge en el indicador *NEIS 2-IRO-2-59*, dado que en 2025 no ha habido modificaciones sustanciales en la actividad de la compañía en relación a la estructura organizativa y operativa, ni cambios materiales en los factores externos, y siguiendo las directrices de la EFRAG a este respecto. Por lo tanto, se mantiene en 2025 el mismo análisis de riesgos climáticos.

Durante 2025 se ha puesto especial énfasis en la comunicación del proceso de análisis y de sus resultados en las diferentes zonas geográficas, en muchos casos aprovechando los foros de medioambiente llevados a cabo.

A continuación, se enumeran los riesgos climáticos a los que está expuesto el grupo y que se evalúan en el curso de la elaboración de su mapa de riesgos:

Riesgos climáticos de transición

1. Riesgo de mercado (como ponderación de los siguientes):
   a. Riesgos de margen (RS06.10).
   b. Riesgos de *mix* de productos (RS06.4).
   c. Riesgos de localización (RS06.12).
   d. Riesgos de inversión (RS06.11).
2. Riesgo de tecnología (como ponderación de los siguientes):
   a. Riesgos tecnológicos (RS06.2).
   b. Riesgos del proceso de fabricación (RS06.3).
   c. Riesgos de la cadena de suministro (RS06.9).
3. Riesgos políticos y legales (RS06.1).
4. Riesgos de reputación (RS06.5).

Riesgos climáticos físicos

5. Riesgos físicos agudos (RS06.6):
   a. Aumento de acumulación de aguas en periodos lluviosos.
   b. Inundaciones fluviales.
   c. Aumento del índice de calor.
   d. Escasez de agua.
6. Riesgos físicos crónicos (RS06.7):
   a. Aumento de temperatura media.
   b. Aumento del número de días muy calurosos.
   c. Amenaza del estado de los servicios ecosistémicos.
   d. Aumento de sequías.
   e. Disminución de precipitaciones.
   f. Reducción de días de lluvia.

Respecto a los riesgos de transición, ninguno de ellos en cualquiera de las combinaciones de escenarios y horizontes temporales da un riesgo superior a 3 (medio). El mayor riesgo se produce en el riesgo de *mix* de producto en 2050, en conjunto con el escenario *Net Zero Emissions*, obteniendo un valor de 2,8. Tampoco hay ningún riesgo con probabilidad mayor de 3 sobre 5.

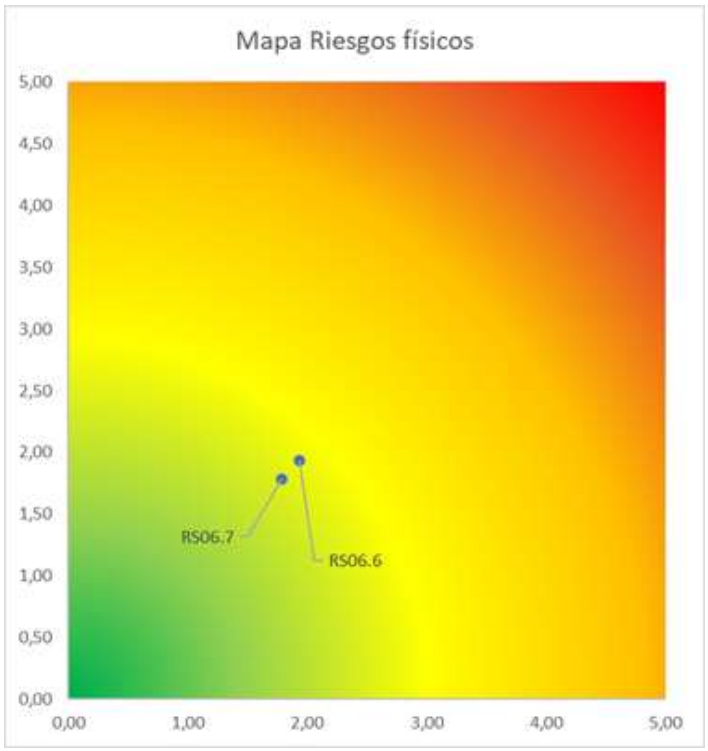
A continuación, se muestra el mapa de calor de los riesgos de transición horizonte 2050, con escenario medio. En los mapas de calor las ordenadas representan el nivel de riesgo y las abscisas la probabilidad.



Si desglosamos los riesgos:

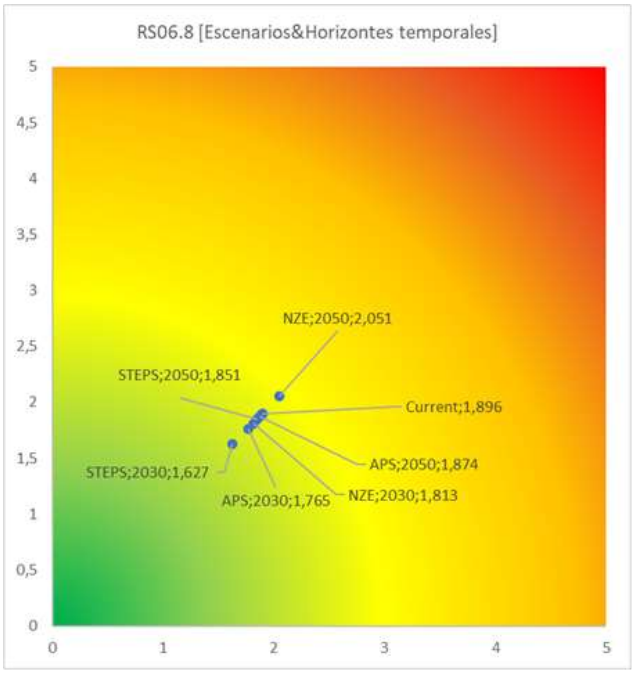


En el caso de los riesgos físicos, se ha realizado un doble análisis, el primero basado en la misma metodología que el resto de los riegos. De esta manera, se pueden obtener, aunque de manera cuantitativa, impactos económicos a través de la valoración del impacto en términos de EBITDA. Los resultados de este primer análisis simple se muestran en el siguiente gráfico, de maneara agrupada. El análisis detallado de riesgos físicos, con metodología específica de los mismos, se detalla un poco más adelante en este mismo punto.



Adicionalmente como muestra de cómo afecta el resultado del análisis de escenarios al nivel de riesgo, en el siguiente gráfico se muestra la evolución del riesgo de transición RS06.4 (riesgo de *mix* de mercado) en función del escenario y del horizonte temporal.

En el siguiente grafica se muestra el Riesgo RS06.8 (riesgo de estrés hídrico) y su evolución en los distintos escenarios y horizontes temporales.



Para apoyo con la nomenclatura de los gráficos, anteriormente se han calificado los riesgos según una codificación. Por ejemplo, el RS06.8 es el riesgo de estrés hídrico. En la identificación del punto "STEPS;2050;1,851" "STEPS" hace referencia al escenario usado en ese punto, "2050" al horizonte temporal y "1,851" al valor de ese punto en nivel de riesgo.

En cuanto a los riegos físicos, el proceso de evaluación se ha realizado con un análisis más detallado. Está basado en la metodología OCARA, con lo que el análisis realizado se detalla a nivel de cada proceso relevante que afecta a cada una de las localizaciones.

La metodología OCARA (*Outil de Cartographie des Risques et des Attaques*) es un enfoque de origen francés diseñado para el análisis de riesgos en sistemas de información. Se basa en la cartografía de riesgos y ataques, permitiendo identificar y evaluar amenazas sobre activos críticos. A la que se han añadido, tanto enfoques metodológicos propuestos por el IPCC como por la Agencia de Transición Ecológica francesa. Está metodología divide el entorno de la compañía en alcances, siendo el Alcance A el más interno y el Alcance B el que implica elementos externos. Dentro de cada alcance se hace un análisis exhaustivo de cada macroproceso que se desarrolla en la empresa para desarrollar las actividades de la misma y luego se desglosan a un nivel de detalle mayor que son los procesos, los cuales divididos por alcance A y alcance B se muestran en la siguiente tabla.

Esta metodología nos asegura tener en cuenta todos y cada uno de los procesos y aspectos que se desarrollan en la actividad de la empresa con enfoque de cadena de valor.

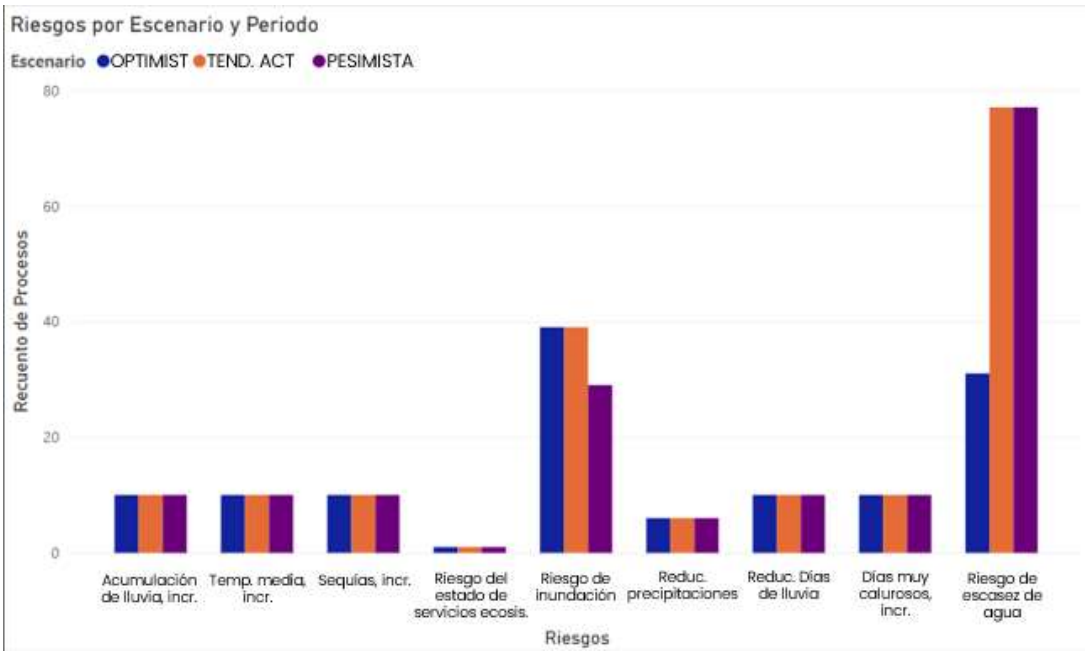
Procesos analizados:

Alcance	Num	Proceso
A	1.1	Edificios comerciales
	1.2	Almacenes
	1.3	Edificios industriales
	1.4	Carreteras internas
	2.1	Productos secos
	2.5	Almacenamiento de residuos peligrosos (tóxicos, químicos)
	3.1	Condiciones de producción en interiores
	3.2	Condiciones de producción en exteriores
	3.3	Condiciones de trabajo empleados y proveedores de servicios de transporte in situ en interiores
	3.4	Condiciones de trabajo de empleados y proveedores de servicios de transporte in situ en exteriores
	4.1	Red y centros de datos in situ, otros equipos de captura/transmisión de información
	4.2	Equipos de alimentación eléctrica
	4.3	Equipos de producción mecánica
	4.4	Equipos de producción electrónica
	4.5	Equipos de producción de frío
	4.6	Equipos de suministro de agua
	4.7	Equipos de tratamiento del agua
	6.1	Flota de vehículos convencionales de carretera
B	7.8	Proveedores de reparación e instalación de equipos y maquinaria
	9.1	Transporte entrante a la empresa - carretera
	9.5	Transporte entrante a la empresa - ferrocarril
	9.6	Transporte saliente de la empresa - carretera
	9.10	Transporte saliente de la empresa - ferrocarril
	9.11	Transporte entre las instalaciones de la empresa - carretera
	10.1	Desplazamientos domicilio-trabajo: empleados - carretera
	10.2	Desplazamientos domicilio-trabajo: prestadores de servicios de transporte in situ - carretera

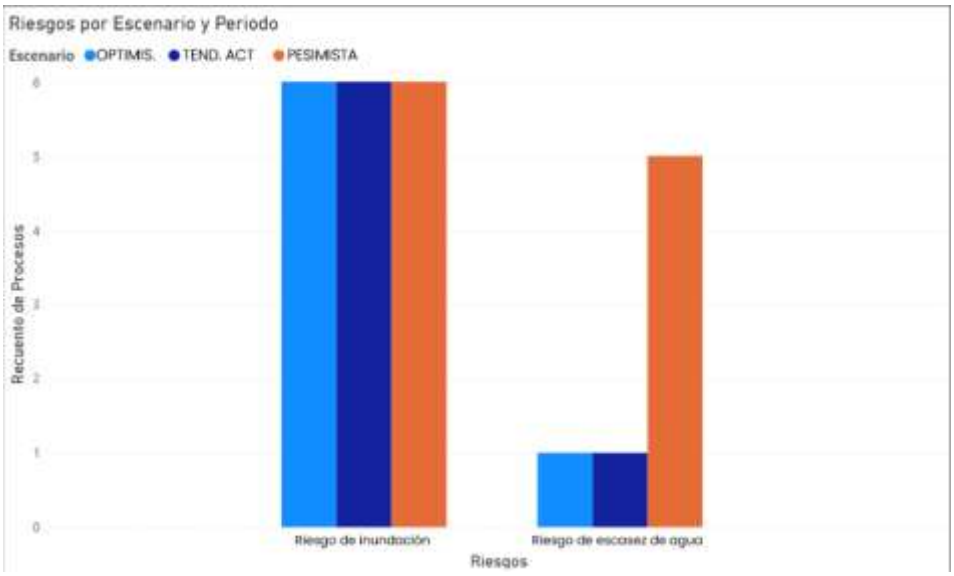
	10.3	Desplazamientos domicilio-trabajo: empleados - ferrocarril
	10.4	Desplazamientos domicilio-trabajo: prestadores de servicios de transporte in situ - ferrocarril
	11.1	Suministro de electricidad - Electricidad de red
	11.2	Suministro de electricidad - Autoconsumo solar
	12.1	Suministro de gas
	13.1	Red hídrica - calidad del agua
	13.2	Red hídrica - cantidad disponible
	13.3	Aguas subterráneas - calidad del agua
	13.4	Aguas subterráneas - cantidad disponible
	13.5	Aguas superficiales - calidad del agua
	13.6	Aguas superficiales - cantidad disponible
	13.7	Otras aguas utilizadas (lluvia, mar, agua reciclada, etc.) - calidad del agua
	13.8	Otras aguas utilizadas (lluvia, mar, agua reciclada, etc.) - cantidad disponible
	14.1	Disponibilidad y calidad de las redes de telecomunicaciones e Internet

Como es de esperar, al desglosar a un nivel tan detallado, los procesos que se llevan a cabo en cada planta o localización aparecen como puntos concretos con riesgos más elevados, aunque el riesgo general de la planta siga siendo bajo. Esto permite ser mucho más eficaz en la toma de decisiones y tener una visión más proactiva a la hora de tomar medidas de adaptabilidad.

Los riesgos que afectan en mayor medida a los procesos analizados son los de inundaciones y escasez de agua como se muestra en el grafico siguiente, que refleja el número de procesos con riesgo alto o muy alto afectado por cada riesgo en el horizonte temporal de 2050.



De hecho, solo los riesgos de inundación y escasez de agua tienen algún proceso de alguna planta con riesgo muy elevado.



En el horizonte temporal de 2050 con escenario pesimista menos del 7% de los procesos de las plantas o localizaciones tienen un riesgo alto y muy alto.

Las acciones de adaptabilidad frente a riesgos climáticos físicos que se están evaluando en las diferentes localizaciones son:

Acciones de adaptación al cambio climático	
Acciones financieras de adaptación	
AF1	La empresa / los proveedores y/o los clientes de nivel 1 cuenta(n) con un plan de tesorería y financiación dedicado a mejorar la capacidad de adaptación ante las amenazas del cambio climático.
AF2	La empresa / los proveedores y/o los clientes de nivel 1 dispone(n) de un seguro que cubre la interrupción de la actividad debido a diversos daños repentinos y/o periódicos, la interrupción de suministros de recursos o servicios, o fallos en las infraestructuras de transporte causados por las amenazas del cambio climático.
AF3	En su gestión financiera, la empresa prevé costes adicionales derivados de la interrupción de suministro de recursos o servicios, debido a diversos daños repentinos y/o periódicos causados a las instalaciones de sus principales proveedores de nivel 1 o infraestructuras de transporte causados por las amenazas del cambio climático.
AF4	La empresa realiza evaluaciones periódicas de los riesgos políticos y económicos en las regiones donde opera.
Acciones humanas de adaptación	
AH1	La empresa / los proveedores y/o los clientes de nivel 1 ha(n) establecido una política de gestión de las condiciones de trabajo de sus empleados y proveedores que tiene en cuenta las amenazas climáticas.
AH2	La empresa / los proveedores y/o los clientes de nivel 1 cuenta(n) con políticas de trabajo flexibles, como horarios flexibles y trabajo remoto, para permitir a los empleados adaptarse a condiciones climáticas adversas o situaciones de emergencia sin comprometer la continuidad de las operaciones.
AH3	La empresa / los proveedores y/o los clientes de nivel 1 ofrece(n) programas, beneficios y/o compensaciones de salud y bienestar al personal, que abordan los riesgos específicos relacionados con el cambio climático. Como asesoramiento sobre la gestión del estrés térmico, acceso a servicios de salud mental, capacitación en primeros auxilios, subsidios para transporte durante eventos climáticos extremos, apoyo a la atención médica de problemas de salud causados por las amenazas climáticas, o acciones similares.
AH4	La empresa / los proveedores y/o los clientes de nivel 1 realiza(n) evaluaciones periódicas de los riesgos climáticos específicos para el centro y su impacto en la salud y seguridad de los empleados.
AH5	La empresa / los proveedores y/o los clientes de nivel 1 proporciona(n) formación regular en seguridad y gestión de crisis para que los empleados estén preparados para responder a situaciones de emergencia causadas por eventos climáticos extremos.
AH6	La empresa ha establecido una política de gestión de los recursos humanos para garantizar la disponibilidad del personal competente necesario para la actividad en caso de que el transporte se vea perturbado por las amenazas climáticas.
Acciones técnicas de adaptación	
AT1	El centro / los proveedores y/o los clientes de nivel 1 ha(n) elaborado una política de mantenimiento de sus edificios, estructuras, equipos críticos y/o instalaciones, que tiene en cuenta las amenazas climáticas.
AT2	El centro / los proveedores y/o los clientes de nivel 1 ha(n) aplicado soluciones técnicas para mejorar la capacidad de adaptación de sus edificios, estructuras, equipos críticos y/o instalaciones, ante las amenazas del cambio climático.

AT3	El centro / los proveedores y/o los clientes de nivel 1 ha(n) aplicado soluciones técnicas para mejorar la capacidad de adaptación de sus condiciones de trabajo y producción ante las amenazas del cambio climático.
AT4	El centro / los proveedores y/o los clientes de nivel 1 ha(n) aplicado soluciones técnicas para mejorar la capacidad de adaptación de sus bienes naturales y otros activos necesarios para su funcionamiento ante las amenazas del cambio climático.
AT5	El centro dispone de medidas que reduzcan su dependencia de servicios en episodios climáticos extremos como, depósitos de gas y/o agua, generadores eléctricos y/o baterías de emergencia, alternativas de eliminación de residuos, etc.
AT6	El centro ha iniciado un diálogo con sus proveedores de servicios sobre la resistencia y tiempos de recuperación de sus servicios ante episodios climáticos extremos.
AT7	La empresa dispone de un stock de piezas de repuesto o equipos para los componentes críticos de manera independiente al proveedor de estas.
AT8	El centro cuenta con planes de continuidad para todos o la mayoría de sus procesos en caso de presentarse episodios climáticos extremos.
AT9	Se cuenta con un análisis de mejores tecnologías y prácticas sostenibles que mejoren la eficiencia operativa e incorporen criterios ambientales, sociales y de gobernanza, tanto en las operaciones, como en la toma de decisiones, cumpliendo con las expectativas del mercado y las regulaciones.
Acciones organizacionales de adaptación	
AO1	La empresa vela por que sus actividades no se concentren en un número limitado de centros.
AO2	La empresa / los proveedores y/o los clientes de nivel 1 ha(n) establecido una política de aprovisionamiento de recursos y diversificación de suministros teniendo en cuenta las amenazas climáticas propias y de sus proveedores.
AO3	La empresa ha establecido una política de diversificación de transporte y rutas, puntos de venta y existencias de producto, teniendo en cuenta las amenazas climáticas y los intereses de sus principales proveedores y clientes de nivel 1.
AO4	La empresa se mantiene actualizada sobre las regulaciones y normativas ambientales y climáticas para asegurar su cumplimiento y minimizar riesgos legales, así como investigaciones continuas para aprovechar tendencias de consumo que incluyan la vertiente climática.
AO5	La empresa da preferencia a proveedores y socios comerciales que compartan valores de sostenibilidad.
AO6	Se trabaja para obtener certificaciones ambientales reconocidas que respalden la sostenibilidad de los productos y procesos de la empresa.

Estas acciones y las que se indican más adelante para los riegos de transición, acreditan la capacidad de adaptación del Grupo y por tanto, la resiliencia del mismo respecto de los impactos y riesgos detectados.

Cabe remarcar que en los últimos años el sector ha sufrido una crisis con bajada de volúmenes de fabricación desde 2019, por diferentes motivos tales como el COVID-19 de 2020, la crisis de los semiconductores, los problemas de logística y cadena de suministro, así como el conflicto entre Ucrania y Rusia.

Sin embargo, en un escenario como este, los resultados obtenidos y los registros mostrados año a año por el Grupo son la mejor muestra de la naturaleza resiliente del modelo de CIE Automotive.

En el análisis global de riesgos, es el riesgo de mercado el que mayor riesgo conlleva para la compañía, aun teniendo una valoración medio-baja. Si bien hay un plan de acción para los diferentes riesgos y mejora de la adaptabilidad de la compañía, a continuación, se muestra una descripción del riesgo de mercado y su plan de acción.

Tal y como se recoge en el documento, el riesgo de mercado se ve afectado e interactúa con otros riesgos, tales como el de *mix* de producto, el de márgenes, de localización y de inversión. Cambios en el mercado de automoción pueden originar un cambio en el *mix* de producto, más orientado hacia soluciones neutrales desde el punto de vista climático (por ejemplo: electrificación del vehículo). De esta manera, ciertas tecnologías podrían reducir su volumen total de negocio, lo que puede llevar a una mayor competencia por el volumen restante y, por tanto, a una reducción en volumen o en márgenes para ciertos productos o tecnologías.

Plan de acción y mitigación del riesgo

Todavía es pronto para saber cuándo recuperará el sector de automoción los niveles de producción y ventas previas a la pandemia, y más teniendo en cuenta las diferentes tendencias que ya se han mencionado y que están introduciendo cambios en el mercado a una velocidad muy elevada. La compañía reforzará su modelo de flexibilidad para adaptarse así a las necesidades actuales o futuras de los clientes y las nuevas tendencias.

La diversificación del porfolio de productos dará una capacidad de adaptación diferencial frente al resto de competidores. Un porfolio donde más de 8 de cada 10 productos es independiente del sistema de propulsión del vehículo y, por tanto, no está impactado por el proceso de electrificación del sector. Para el resto de los componentes, se está trabajando tanto desde el punto de vista tecnológico como de mercado para maximizar las oportunidades que están surgiendo en los ámbitos de las áreas de batería, motor y electrónica de potencia o caja de cambios.

En relación al riesgo de aquellos productos que no tienen un sustituto claro en los vehículos de cero emisiones, CIE Automotive se propone aumentar la presencia en aquellos que suponen mayor contribución al aligeramiento del vehículo (elementos forjados de chasis y suspensiones), aumentar la presencia en mecanizado de ejes y engranajes, y ser activos en los outsourcing de tecnologías tradicionales que externalizarán los clientes para centrarse en nuevos retos, como la conectividad, la conducción autónoma y la oferta de soluciones basadas en software embarcadas en el vehículo. A su vez, se pone en valor el proceso de innovación desarrollado en esas áreas que, mediante su despliegue en los próximos años, dará un diferencial de competitividad para asegurar que la compañía salga ganadora en el proceso de aprovechamiento de la oportunidad de consolidar el mercado resultante.

El paso hacia una economía más descarbonizada pondrá en valor los esfuerzos que compañías como CIE Automotive vienen realizando desde hace años en la introducción de conceptos de ecodiseño desde etapas tempranas del desarrollo y la búsqueda de la circularidad en todos los procesos de la compañía. Lo que sí parece claro es que, a medio plazo, las empresas de automoción pueden salir reforzadas de la crisis si son capaces de adaptarse al nuevo escenario, previsiblemente caracterizado por los siguientes factores, donde CIE Automotive ya está trabajando:

- Reducción de la sobrecapacidad del sector.
- Procesos de concentración: menos *players*, pero de mayor tamaño, más diversificados y con mayor resiliencia ante futuras crisis.
- Colaboraciones estratégicas que permitan racionalizar las inversiones para adaptarse a las transformaciones del sector.
- Mayor control y disciplina financiero de las empresas.
- Ecoeficiencia y circularidad.
- Compromiso con la mitigación del impacto ambiental.

El modelo de negocio de CIE Automotive ya ha demostrado resiliencia y su carácter anticíclico en distintas crisis, al combinar la diversidad geográfica, comercial y tecnológica con un modelo de gestión descentralizado y una estricta disciplina financiera. Por último, a corto plazo, la compañía tiene su foco actual en garantizar la disponibilidad de las materias primas, para lo que está reforzando su modelo de compras GLOCAL (Gestión Global con aplicación Local) combinada con uno de los pilares del grupo, la multilocalización, para estar cerca de los fabricantes y no depender de cadenas de suministro globales.

Como se ha mencionado en puntos anteriores, el plan de gestión medioambiental está coordinado y ligado al Plan Estratégico de la compañía. En este plan ya se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros, lo cual supone aproximadamente el 5% anual de las ventas. Este plan incorpora las acciones medioambientales que se están comentando. Las cifras comentadas son para el Plan Estratégico en su totalidad y no sólo para una acción o sólo para el área medioambiental.

El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas y, por tanto, al presupuesto recurrente de I+D, no siendo material dentro del OPEX de la compañía tal y como se recoge en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025 y, por tanto, no se reporta un desglose por acción, palanca o línea de trabajo.

2.2.3 Gestión de impactos, riesgos y oportunidades

2.2.3.1 RD relacionado con NEIS 2 IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales relacionados con el clima

NEIS 2 – IRO-1 – 20 a) AR 9 y 10	*La empresa deberá describir el proceso para identificar y evaluar los impactos, riesgos y oportunidades relacionados con el clima. Esta descripción deberá incluir su proceso en relación con:(a) los impactos en el cambio climático, en particular, las emisiones de GEI de la empresa (según lo requerido por el Requisito de Divulgación NEIS E1-6).*

Impactos, Riesgos y Oportunidades (IROs)

+: impacto positivo // -: impacto negativo // R: riesgo // O: oportunidad

Subtemas	IROs
Adaptación al cambio climático	(-) Generación de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) asociadas a procesos
	(O) Efectos financieros derivados de: Acompañamiento de los proveedores de la compañía en la adopción de sistemas de gestión ambiental, lo que facilita la trazabilidad y el control de los datos Ambientales, Sociales y de Buen Gobierno (ASG) en la Cadena de Valor aguas arriba.
Mitigación del cambio climático	(+) Uso de materiales respetuosos con el medioambiente, como bobinas de acero verdes o resinas recicladas.
	(+ y O) Contribución a la descarbonización del transporte mediante la fabricación de componentes para vehículos eléctricos.
	(- y R) Generación de emisiones ligadas a los data centers de la compañía.
	(R) Efectos financieros derivados de: Negativa de los fabricantes de automóviles (OEMs) a asumir el sobrecoste de la producción con materiales sostenibles.
Energía	(+ y O) Reducción de emisiones contaminantes a través de la autogeneración de energía verde.

NEIS 2 – IRO-1 – 20 b) AR11, AR 13 y AR 14	*La empresa deberá describir el proceso para identificar y evaluar los impactos, riesgos y oportunidades relacionados con el clima. Esta descripción deberá incluir su proceso en relación con: (b) riesgos físicos relacionados con el clima en sus propias operaciones y a lo largo de la Cadena de Valor aguas arriba y aguas abajo, en particular:* *i. la identificación de peligros relacionados con el clima, considerando al menos escenarios climáticos de altas emisiones; y* *ii. la evaluación de cómo sus activos y actividades comerciales pueden estar expuestos y ser sensibles a estos peligros relacionados con el clima, creando riesgos físicos brutos para la empresa.*

El proceso para identificar y evaluar los impactos, riesgos y oportunidades relacionados con el clima y de resiliencia viene incluido en el indicador *NEIS 2 – SBM-3- 19 a) y b)*.

NEIS 2 – IRO-1 – 20 c) AR 12, AR 13 y AR 14	*La empresa deberá describir el proceso para identificar y evaluar los impactos, riesgos y oportunidades relacionados con el clima. Esta descripción deberá incluir su proceso en relación con: (c) los riesgos y oportunidades climáticos de transición en sus propias operaciones y a lo largo de las fases anteriores y posteriores de la Cadena de Valor, en particular:* *i. la determinación de los sucesos climáticos de transición, teniendo en cuenta, como mínimo, un escenario climático acorde con la limitación del calentamiento global a 1,5 ºC con un rebasamiento nulo o limitado; y* *ii. la evaluación de cómo sus activos y actividades empresariales pueden estar expuestos a estos sucesos climáticos de transición, lo que genera riesgos de transición brutos u oportunidades para la empresa.*

El proceso para identificar y evaluar los impactos, riesgos y oportunidades relacionados con el clima y de resiliencia viene incluido en el indicador *NEIS 2 – SBM-3- 19 a) y b)*.

NEIS 2 – IRO-1 – 21 AR 13 y 14	*Al divulgar la información exigida en el apartado 20, letras b) y c), la empresa explicará cómo ha utilizado el análisis de escenarios climáticos, incluido un abanico de escenarios climáticos, para fundamentar la determinación y la evaluación de los riesgos físicos y los riesgos de transición, así como las oportunidades a corto, medio y largo plazo.*

El análisis de escenarios climáticos, incluido un abanico de escenarios climáticos, para fundamentar la determinación y la evaluación de los riesgos físicos y los riesgos de transición, así como las oportunidades a corto, medio y largo plazo viene incluido en el indicador *NEIS 2 – SBM-3- 19 a) y b)*.

2.2.3.2 RD E1-2: Políticas relacionadas con la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo

E1 – 2 - 24	*La divulgación requerida por el párrafo 22 deberá contener la información sobre las políticas que la empresa tiene en vigor para gestionar sus impactos materiales, riesgos y oportunidades relacionados con la mitigación y adaptación al cambio climático, de acuerdo con NEIS 2 MDR-P Políticas adoptadas para gestionar asuntos materiales de sostenibilidad.*

Título	**Política de Medio Ambiente**
Descripción	Política medioambiental del Grupo CIE Automotive.
Objetivo	Esta política tiene como finalidad integrar prácticas de medioambiente en toda la Cadena de Valor. Con ello, contribuimos al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas, garantizando la transparencia en la comunicación de nuestro desempeño ambiental. Los compromisos recogidos en esta política se articulan como herramienta clave para conseguir el objetivo del grupo de ser compañía de emisiones netas cero en 2050, y con el objetivo de 1,5 ºC alineados con el Acuerdo de París. Así como los fijados por la regulación y grupos de interés. En CIE Automotive, como proveedor global y multitecnológico de referencia en el sector de automoción, tenemos un claro compromiso con el desarrollo sostenible, el medioambiente, la biodiversidad y la lucha contra el cambio climático. Asimismo, reconocemos nuestra responsabilidad de minimizar el impacto ambiental de nuestras actividades, productos y servicios, en línea con los principios de sostenibilidad y la normativa vigente, los requisitos de los grupos de interés y los compromisos voluntarios adquiridos por la empresa. Este compromiso se refleja en nuestra Política de Medio Ambiente, que guía nuestras decisiones estratégicas y operativas hacia un modelo de negocio más sostenible.
Impactos, Riesgos y Oportunidades materiales	Durante la revisión continua del Plan Estratégico como del Plan de Gestión y el potencial Plan de Transición se realiza un análisis de dependencias, impactos, riesgos y oportunidades para garantizar la mitigación de riegos y el aprovechamiento de oportunidades. Dentro de los riesgos medioambientales, se tratarán como mínimo los riesgos climáticos tanto físicos agudos, físicos crónicos como de transición y se lanzarán análisis de riesgos de contaminación, circularidad, agua y biodiversidad. El mapa de riesgos se integra dentro del Sistema de Gestión de Riesgos (SGR) de CIE Automotive, que sigue la metodología ISO 31000, y permite asegurar razonablemente que todos los riesgos medioambientales significativos son prevenidos, identificados, evaluados y sometidos a un seguimiento continuo. Dichos riesgos son aprobados por el Consejo de Administración y gestionados en función de los niveles de tolerancia a los mismos. La Política de Medio Ambiente forma parte del proceso de gobernanza de la compañía al igual que el análisis de doble materialidad y los IROs identificados en la misma. Por ello, la política aborda los IROs materiales del mencionado análisis.
Alcance de la política	El alcance de la presente política comprende a todas las filiales y subsidiarias de CIE Automotive donde la compañía ejerce un control financiero y operativo. No hay exclusiones geográficas o tecnológicas. Además, esta política persigue realizar un seguimiento de la cadena de suministro para asegurarse de que sus compromisos están alineados con los de la sociedad, así como gestionar la seguridad de la información en el desarrollo y fabricación de los productos que comercializa.
Partes interesadas afectadas	Todos los grupos de interés de CIE Automotive.

Zonas geográficas	Esta política es de aplicación global.
Cadena de Valor	La política recoge el compromiso de promover y requerir compromisos ambientales en línea con los de la compañía a toda la Cadena de Valor.
Responsable de aplicación	El Consejo de Administración, a través de la Comisión de Auditoría de CIE Automotive, es el máximo responsable de la existencia y aplicación de esta política. La Comisión ASG supervisará la implementación de esta política y garantizará el alineamiento con las metas estratégicas y normativas, con el apoyo del Consejero Delegado y este, a su vez, con el apoyo de la Dirección de Ingeniería, Calidad y Medioambiente corporativo, y el Comité Transversal ASG.
Disponibilidad	Documento público en la página web corporativa y en la intranet del Grupo.

En el indicador *E1-3-28* se remarca la importancia de la implantación de sistemas de gestión integrados y más concretamente cuando incluyen sistemas de gestión ambiental (SGA) y cómo garantizan la eficacia de este y la mejora continua. En este punto se quiere remarcar que estos sistemas basados en la norma ISO 14001 garantizan un enfoque hacia la Cadena de Valor y hacia las partes interesadas con puntos clave de esta que se garantizan vía auditorías internas y auditorías por tercera parte.

Algunos de esos puntos clave del SGA, donde la Política Medioambiental es un punto clave y foco del citado proceso de auditoría y revisión. son:

1. Contexto de la organización y análisis de las partes interesadas

La norma establece que la organización debe:

- Identificar las partes interesadas relevantes (clientes, proveedores, contratistas, reguladores, comunidad, etc.) y comprender sus necesidades y expectativas relacionadas con el desempeño ambiental.
- Incorporar estas expectativas en el sistema de gestión ambiental, lo que asegura que las preocupaciones de las partes interesadas sean tenidas en cuenta.

2. Gestión de la cadena de valor

La norma ISO 14001 incluye un enfoque claro hacia la cadena de valor, asegurando que los impactos ambientales no se limiten solo a las operaciones internas, sino que se consideren en todas las etapas, como:

- Abastecimiento de materias primas: Fomentar la compra de materiales de proveedores que cumplan con requisitos ambientales.
- Diseño de productos y servicios: Promover un enfoque de ciclo de vida, considerando impactos ambientales desde la extracción de materias primas hasta el final de la vida útil del producto.
- Gestión de proveedores y contratistas: La norma exige a las organizaciones establecer requisitos ambientales para sus proveedores y subcontratistas. Esto puede incluir cláusulas contractuales, auditorías y programas de capacitación.

3. Ciclo de vida del producto (enfoque basado en el ciclo de vida)

La norma ISO 14001 incorpora el concepto de ciclo de vida, lo que significa que las organizaciones deben evaluar y minimizar los impactos ambientales en todas las etapas de su cadena de valor:

- Extracción de materias primas.
- Producción y distribución.
- Uso del producto.
- Disposición final o reciclaje.

Esto obliga a la organización a trabajar de cerca con sus socios en la cadena de valor para identificar y gestionar impactos ambientales en cada etapa.

4. Comunicación con las partes interesadas

La norma promueve una comunicación efectiva con las partes interesadas, tanto internas como externas, para:

- Informar sobre el desempeño ambiental y la gestión de riesgos.
- Fomentar la colaboración con socios, proveedores y clientes en iniciativas ambientales.
- Reforzar la transparencia y la confianza con la comunidad y otros grupos de interés.

E1 – 2 – 25 *AR 16 y 18*	*La empresa deberá indicar si sus políticas abordan las siguientes áreas y cómo lo hacen: (a) mitigación del cambio climático; (b) adaptación al cambio climático; (c) eficiencia energética; (d) despliegue de energía renovable; y (e) otras.*

La política de Medio Ambiente de CIE Automotive aborda las siguientes áreas:
- Mitigación del cambio climático.
- Adaptación al cambio climático.
- Eficiencia energética.
- Despliegue de energía renovable.
- Diseño de productos y procesos Sostenibles bajo conceptos de Ecodiseño.
- Protección de la biodiversidad y uso responsable de los recursos hídricos.
- La preservación de la calidad del aire, suelo y agua.
- Cumplimiento normativo y voluntario.
- Participación de las personas.
- Prevención y gestión de accidentes y situaciones de emergencia.
- Trasparencia.

Para ello se fijan objetivos, se miden y corrigen a través de planes de acción y planes de mitigación.

2.2.3.3 RD E1-3: Actuaciones y recursos en relación con las políticas en materia de cambio climático

E1 – 3 – 28 *AR 16, 18 y 21*	*Además de NEIS 2 MDR-A, la empresa deberá incluir: La descripción de las acciones y recursos relacionados con la mitigación y adaptación al cambio climático y deberá seguir los principios establecidos en NEIS 2 MDR-A Acciones y recursos en relación con asuntos materiales de sostenibilidad.*

Acción	**Sustitución de combustibles no renovables**
Resultados	Reducción de emisiones de alcance 1, dentro de las líneas del Grupo de adaptación y mitigación del cambio climático y energía.
Alcance	Se ha lanzado una guía de recomendaciones para su aplicación en las plantas del grupo incluyendo esta acción, involucrando a la Cadena de Valor.
Horizonte	Se ha fijado como corto plazo el 2025, medio plazo el 2033 y largo plazo el 2050.
Actuaciones	Desde 2021 se ha conseguido reducir un 11,58% las emisiones de alcance 1. Se ha lanzado el proyecto hornos, que pilota la transición en estos activos críticos.
Información	Los hornos basados en gas natural son uno de los activos críticos y su descarbonización supone una barrera técnico-económica para toda la industria.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	Como se desprende de los puntos anteriores, el plan de gestión medioambiental está imbricado con el Plan Estratégico de la compañía. En este plan ya se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros, lo que supone aproximadamente el 5% anual de las ventas. Este plan incorpora las acciones medioambientales que se están comentando. Las cifras señaladas son para el Plan Estratégico en su totalidad y no sólo para una acción o sólo para el área medioambiental. El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas y por tanto al presupuesto recurrente de I+D. Como se menciona en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025, el OPEX asociado a I+D es inmaterial para la compañía. Dada la incertidumbre del mercado de automoción, tanto por factores internos como la electrificación, nuevos actores entrantes en nuevas zonas geográficas, descarbonización, etc., como factores geopolíticos, no es el momento adecuado de hacer un nuevo plan a largo plazo. Durante 2026 se darán indicaciones a corto plazo (uno o dos años) y cuando el entorno sea más adecuado se volverá a generar objetivos con sus recursos asociados a largo plazo.

Acción	**Compra de electricidad renovable**
Resultados	Reducción de emisiones de alcance 2, dentro de las líneas del Grupo de adaptación y mitigación del cambio climático y energía.
Alcance	Se ha lanzado una guía de recomendaciones para su aplicación en las plantas del grupo incluyendo esta acción, involucrando a la Cadena de Valor.
Horizonte	Se ha fijado como corto plazo el 2025, medio plazo el 2033 y largo plazo el 2050.
Actuaciones	Desde 2021 se ha conseguido reducir un 34,82% las emisiones de alcance 2. Se pilota de manera recurrente la oportunidad y coste de introducir mayor contenido de electricidad renovable en cada vez mayor número de países.
Información	La disponibilidad y coste de la electricidad renovable no sigue los mismos tiempos en todas las localizaciones geográficas.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	No requiere de CAPEX específico.

Acción	**Eficiencia energética vía iniciativas de Industria 4.0**
Resultados	Reducción de emisiones de alcance 1 y 2, dentro de las líneas del Grupo de adaptación y mitigación del cambio climático y energía.
Alcance	Se ha lanzado una guía de recomendaciones para su aplicación en las plantas del grupo incluyendo esta acción, involucrando a la Cadena de Valor.
Horizonte	Se ha fijado como corto plazo el 2025, medio plazo el 2033 y largo plazo el 2050.
Actuaciones	Desde 2021 se ha conseguido reducir un 29,68% las emisiones de alcance 1 y 2. Desde el departamento de ingeniería se pilota el cumplimiento de esta acción.
Información	El KPI asociado a esta acción se ha completado con éxito en 2025.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	Como se desprende de los puntos anteriores el plan de gestión medioambiental está imbricado con el Plan Estratégico de la compañía. En este plan ya se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros, lo que supone aproximadamente el 5% anual de las ventas. Este plan incorpora las acciones medioambientales que se están comentando. Las cifras comentadas son para el Plan Estratégico en su totalidad no sólo para una acción o sólo para el área medioambiental. El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas y por tanto al presupuesto recurrente de I+D. Como se menciona en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025, el OPEX asociado a I+D es inmaterial para la compañía. Dada la incertidumbre del mercado de automoción, tanto por factores internos como la electrificación, nuevos actores entrantes en nuevas zonas geográficas, descarbonización, etc., como factores geopolíticos, no es el momento adecuado de hacer un nuevo plan a largo plazo. Durante 2026 se darán indicaciones a corto plazo (uno o dos años) y cuando el entorno sea más adecuado se volverá a generar objetivos con sus recursos asociados a largo plazo.

Acción	**Reducción de la ratio peso bruto peso neto**
Resultados	Reducción de emisiones de alcance 1, 2 y 3, dentro de las líneas del Grupo de adaptación y mitigación del cambio climático y energía.
Alcance	Se ha lanzado una guía de recomendaciones para su aplicación en las plantas del grupo incluyendo esta acción, involucrando a la Cadena de Valor.
Horizonte	Se ha fijado como corto plazo el 2025, medio plazo el 2033 y largo plazo el 2050
Actuaciones	Desde 2021 se ha conseguido reducir un 29,68% las emisiones de alcance 1 y 2. Desde el departamento de ingeniería se pilota el cumplimiento de esta acción.
Información	El KPI asociado a esta acción se ha completado con éxito en 2025.

Descripción de CAPEX y OPEX asociados	Como se desprende de los puntos anteriores, el plan de gestión medioambiental está imbricado con el Plan Estratégico de la compañía. En este plan ya se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros lo que supone, aproximadamente, el 5% anual de las ventas. Este plan incorpora las acciones medioambientales que se están comentando. Las cifras señaladas son para el Plan Estratégico en su totalidad no sólo para una acción o sólo para el área medioambiental. El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas y por tanto al presupuesto recurrente de I+D. Como se menciona en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025, el OPEX asociado a I+D es inmaterial para la compañía. Dada la incertidumbre del mercado de automoción, tanto por factores internos como la electrificación, nuevos actores entrantes en nuevas zonas geográficas, descarbonización, etc., como factores geopolíticos, no es el momento adecuado de hacer un nuevo plan a largo plazo. Durante 2026 se darán indicaciones a corto plazo (uno o dos años) y cuando el entorno sea más adecuado se volverá a generar objetivos con sus recursos asociados a largo plazo.

Acción	**Proyectos de circularidad**
Resultados	Reducción de emisiones de alcance 3. Con impacto en la generación de emisiones de gases de efecto invernadero asociadas a procesos de producción de materiales que son intensivos en energía y por ende contribuyendo a la adaptación al cambio climático y en el uso de materiales respetuosos con el medioambiente dentro de las líneas de mitigación del cambio climático de la compañía.
Alcance	Se ha lanzado una guía de recomendaciones para su aplicación en las plantas del grupo incluyendo esta acción, involucrando a la Cadena de Valor.
Horizonte	Se ha fijado como corto plazo el 2025, medio plazo el 2033 y largo plazo el 2050
Actuaciones	Desde 2021 se ha conseguido reducir un 11,85% las emisiones de alcance 3. Desde el departamento de ingeniería se pilota el cumplimiento de esta acción.
Información	El KPI asociado a esta acción se ha completado con éxito en 2025.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	Como se desprende de los puntos anteriores el plan de gestión medioambiental está imbricado con el Plan Estratégico de la compañía. En este plan ya se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros lo que supone, aproximadamente, el 5% anual de las ventas. Este plan incorpora las acciones medioambientales que se están comentando. Las cifras comentadas son para el Plan Estratégico en su totalidad no sólo para una acción o sólo para el área medioambiental. El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas y por tanto al presupuesto recurrente de I+D. Como se menciona en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025, el OPEX asociado a I+D es inmaterial para la compañía. Dada la incertidumbre del mercado de automoción, tanto por factores internos como la electrificación, nuevos actores entrantes en nuevas zonas geográficas, descarbonización, etc., como factores geopolíticos, no es el momento adecuado de hacer un nuevo plan a largo plazo. Durante 2026 se darán indicaciones a corto plazo (uno o dos años) y cuando el entorno sea más adecuado se volverá a generar objetivos con sus recursos asociados a largo plazo.

Acción	**Adaptación del vertedero de Azkoitia a la legislación vigente**
Resultados	Mitigación de riesgos climáticos.
Alcance	Vertedero de residuos inertes de Azkoitia.
Horizonte	Corto plazo.
Actuaciones	Desde 2022 se ha lanzado un plan de estabilización y adaptación de la instalación para evitar riegos medioambientales y adaptarse a las nuevas normativas.
Información	Aunque es una actividad discontinuada la mitigación de cualquier riesgo medioambiental es una de las prioridades del Grupo.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	No requiere de CAPEX específico.

Acción	**Cálculo de huella de carbono de producto clave**
Resultados	Identificación de palancas y barreras, dentro de las líneas del Grupo de adaptación y mitigación del cambio climático
Alcance	Productos clave por su impacto en el grupo, incluidos los techos panorámicos, involucrando a la Cadena de Valor.
Horizonte	Corto plazo
Actuaciones	El cálculo de huella de producto permite identificar desde el punto de vista de producto-proceso los factores claves de emisión ligados a ellos.
Información	Basado en los resultados de este análisis se toman acciones a nivel de producto para reducir el impacto. Asimismo, se puede colaborar con la Cadena de Valor desde el cliente hasta los proveedores para alinear esfuerzos.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	No requiere de CAPEX específico. El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas y por tanto al presupuesto recurrente de I+D Como se menciona en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025, el OPEX el OPEX asociado a I+D es inmaterial para la compañía. Dada la incertidumbre del mercado de automoción, tanto por factores internos como la electrificación, nuevos actores entrantes en nuevas zonas geográficas, descarbonización, etc., como factores geopolíticos, no es el momento adecuado de hacer un nuevo plan a largo plazo. Durante 2026 se darán indicaciones a corto plazo (uno o dos años) y cuando el entorno sea más adecuado se volverá a generar objetivos con sus recursos asociados a largo plazo.

Acción	**Digitalización gestión de datos de medioambiente**
Resultados	Identificación de factores clave y seguimiento, dentro de las líneas del Grupo de adaptación y mitigación del cambio climático y energía
Alcance	Todo el Grupo CIE Automotive, involucrando a la Cadena de Valor.
Horizonte	Corto plazo
Actuaciones	En 2024 se ha lanzó un proyecto para la captación y gestión de datos medioambientales.
Información	Para poder establecer acciones eficaces y realizar un seguimiento que pueda reaccionar ante las desviaciones es imprescindible una buena gestión de datos. Esta debe adaptarse también, a los nuevos requerimientos de todos los grupos de interés.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	Como se desprende de los puntos anteriores el plan de gestión medioambiental está imbricado con el Plan Estratégico de la compañía. En este plan ya se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros lo que supone, aproximadamente, el 5% anual de las ventas. Este plan incorpora las acciones medioambientales que se están comentando. Las cifras comentadas son para el Plan Estratégico en su totalidad no sólo para una acción o sólo para el área medioambiental. El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas y por tanto al presupuesto recurrente de I+D. Como se menciona en la Nota 20

	de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025, el OPEX asociado a I+D es inmaterial para la compañía. Dada la incertidumbre del mercado de automoción, tanto por factores internos como la electrificación, nuevos actores entrantes en nuevas zonas geográficas, descarbonización, etc., como factores geopolíticos, no es el momento adecuado de hacer un nuevo plan a largo plazo. Durante 2026 se darán indicaciones a corto plazo (uno o dos años) y cuando el entorno sea más adecuado se volverá a generar objetivos con sus recursos asociados a largo plazo.

Acción	**Proyecto *Supply Chain Race2Zero***
Resultados	Adaptación y mitigación del cambio climático en la Cadena de Valor, dentro de las líneas del Grupo de adaptación y mitigación del cambio climático, con una clara alineación al acompañamiento de los proveedores de la compañía en la adopción de sistemas de gestión ambiental, lo que facilita la trazabilidad y el control de los datos ASG en la Cadena de Valor aguas arriba.
Alcance	Proveedores clave de CIE Automotive.
Horizonte	Se ha fijado como corto plazo el 2025, medio plazo el 2033 y largo plazo el 2050.
Actuaciones	Desde 2022 se ha lanzado este proyecto, el cual, pretende alinear los objetivos y acciones de la Cadena de Valor con los de CIE Automotive y a su vez con los de los grupos de interés.
Información	El alcance 3 supone el mayor porcentaje de las emisiones del Grupo, dentro de estas es la categoría 1 la de mayor impacto, es por ello por lo que los proveedores son clave a la hora de alinear toda la Cadena de Valor.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	No requiere de CAPEX específico. El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas y por tanto al presupuesto recurrente de I+D, en conjunción con los esfuerzos del área de compras. Como se menciona en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025 el OPEX asociado a I+D es inmaterial para la compañía. Dada la incertidumbre del mercado de automoción, tanto por factores internos como la electrificación, nuevos actores entrantes en nuevas zonas geográficas, descarbonización, etc., como factores geopolíticos, no es el momento adecuado de hacer un nuevo plan a largo plazo. Durante 2026 se darán indicaciones a corto plazo (uno o dos años) y cuando el entorno sea más adecuado se volverá a generar objetivos con sus recursos asociados a largo plazo.

Acción	**Proyecto materiales**
Resultados	Adaptación y Mitigación de riesgos climáticos en el uso de los materiales.
Alcance	Materiales clave que se consumen en todo el Grupo, involucrando a la Cadena de Valor.
Horizonte	Se ha fijado como corto plazo el 2025, medio plazo el 2033 y largo plazo el 2050.
Actuaciones	Los materiales son el grupo de mayor impacto en las emisiones de CIE Automotive. Este proyecto en combinación con *Supply Chain Race2Zero* pretende reducir de manera importante las emisiones de alcance 3.
Información	Los materiales deben ser analizados desde el punto de vista de sostenibilidad y funcionalidad, especialmente en lo que tienen altos requerimientos mecánicos o estéticos.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	Como se desprende de los puntos anteriores el plan de gestión medioambiental está imbricado con el Plan Estratégico de la compañía. En este plan ya se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros lo que supone, aproximadamente, el 5% anual de las ventas. Este plan incorpora las acciones medioambientales que se están comentando. Las cifras comentadas son para el Plan Estratégico en su totalidad no sólo para una acción o sólo para el área medioambiental. El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas y por tanto al presupuesto recurrente de I+D. Como se menciona en la Nota 20

	de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025, el OPEX asociado a I+D es inmaterial para la compañía. Dada la incertidumbre del mercado de automoción, tanto por factores internos como la electrificación, nuevos actores entrantes en nuevas zonas geográficas, descarbonización, etc., como factores geopolíticos, no es el momento adecuado de hacer un nuevo plan a largo plazo. Durante 2026 se darán indicaciones a corto plazo (uno o dos años) y cuando el entorno sea más adecuado se volverá a generar objetivos con sus recursos asociados a largo plazo.

Acción	**Proyecto equipos auxiliares**
Resultados	Adaptación y Mitigación de cambio climáticos.
Alcance	Se ha lanzado una guía de recomendaciones para su aplicación en las plantas del grupo incluyendo esta acción, involucrando a la Cadena de Valor.
Horizonte	Se ha fijado como corto plazo el 2025, medio plazo el 2033 y largo plazo el 2050.
Actuaciones	Desde 2021 se ha conseguido reducir un 29,68% las emisiones de alcance 1 y 2. La mejora de equipos auxiliares como compresores o aprovechamiento de calor residual conduce a una reducción en el consumo de energía.
Información	Desde hace años se realizan estudios recurrentes de los principales equipos auxiliares de cada planta para ver la posibilidad de mejorar su eficiencia.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	Como se desprende de los puntos anteriores el plan de gestión medioambiental está imbricado con el Plan Estratégico de la compañía. En este plan ya se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros lo que supone, aproximadamente, el 5% anual de las ventas. Este plan incorpora las acciones medioambientales que se están comentando. Las cifras señaladas son para el Plan Estratégico en su totalidad no sólo para una acción o sólo para el área medioambiental. El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas y por tanto al presupuesto recurrente de I+D. Como se menciona en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025 el OPEX asociado a I+D es inmaterial para la compañía. Dada la incertidumbre del mercado de automoción, tanto por factores internos como la electrificación, nuevos actores entrantes en nuevas zonas geográficas, descarbonización, etc., como factores geopolíticos, no es el momento adecuado de hacer un nuevo plan a largo plazo. Durante 2026 se darán indicaciones a corto plazo (uno o dos años) y cuando el entorno sea más adecuado se volverá a generar objetivos con sus recursos asociados a largo plazo.

Acción	**Ecodiseño**
Resultados	Adaptación y mitigación de cambio climático
Alcance	Se han incorporado criterios de ecodiseño en el proceso 3 del modelo de gestión de CIE Automotive que afecta a todas las plantas del Grupo, involucrando a la Cadena de Valor.
Horizonte	Se ha fijado como corto plazo el 2025, medio plazo el 2033 y largo plazo el 2050.
Actuaciones	Se han incorporado criterios de ecodiseño durante el proceso de desarrollo de producto y proceso. Asimismo, se han implementado manuales de ecodiseño para aprovechar las oportunidades de reducir el impacto medioambiental en toda la cadena de desarrollo.
Información	Considerar los factores de ecodiseño en las fases más tempranas de definición de nuestros proyectos facilita la posibilidad.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	No requiere de CAPEX específico. Este plan incorpora las acciones medioambientales que se están comentando. El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas y por tanto al presupuesto recurrente de I+D. Como se menciona en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025 el OPEX asociado a I+D es inmaterial para la compañía. Dada la incertidumbre del mercado de automoción, tanto por factores internos como la electrificación, nuevos actores entrantes en nuevas zonas geográficas, descarbonización, etc.,

	como factores geopolíticos, no es el momento adecuado de hacer un nuevo plan a largo plazo. Durante 2026 se darán indicaciones a corto plazo (uno o dos años) y cuando el entorno sea más adecuado se volverá a generar objetivos con sus recursos asociados a largo plazo.

Una de las bases del sistema de gestión integral es cerrar el círculo de estrategia, políticas, acciones y objetivos o metas a través de le eficacia del proceso y de las acciones. Para ello, acciones van ligadas a metas u objetivos que se revisan de manera continua como métricas de la eficacia de cada una de ellas y del sistema.

Cabe recordar que uno de los pilares de los sistemas de gestión medioambiental certificados según norma ISO 14001 es el enfoque basado en el ciclo PHVA, que asegura la mejora continua:

- **Planificar:** Identificar aspectos ambientales, requisitos legales y riesgos/oportunidades; definir objetivos y metas ambientales; y establecer planes de acción.
- **Hacer:** Implementar los planes y procedimientos diseñados.
- **Verificar:** Supervisar, medir, analizar y evaluar el desempeño ambiental, comparándolo con los objetivos establecidos.
- **Actuar:** Corregir y ajustar el sistema según sea necesario para mejorar su eficacia.

A este pilar se une otros dos claves:

Monitoreo, medición y evaluación del desempeño

- La norma exige que las organizaciones realicen un seguimiento continuo del desempeño ambiental, evaluando si los objetivos y metas se están cumpliendo.
- Las auditorías internas son una herramienta clave para verificar la eficacia del sistema. Que se refuerzan en el caso de CIE Automotive con certificación por tercera parte

Mejora continua

La norma fomenta la mejora continua mediante la revisión periódica del sistema, la identificación de no conformidades y la implementación de acciones correctivas y preventivas. Esto permite que el sistema evolucione constantemente y sea más eficaz en el logro de sus metas.

Para ello se ha montado una matriz donde se asegura que todas las acciones tienen ligados objetivos o metas. Esto se muestra en la siguiente tabla.

		Obj1	Obj2	Obj3	Obj4	Obj5	Obj6	Obj7	Obj8	Obj9	Obj10	Obj11	Obj12	Obj13
		Reducción de intensidad de consumo energético	Reducción de las emisiones directas de GEI (alcance 1)	Reducción de las emisiones directas de GEI (alcance 2)	Reducción de intensidad de las emisiones directas e indirectas de GEI (alcance 1+ 2)	Disminución de la cantidad total de residuos generados no reciclados	Reducir la intensidad de extracción de agua	Objetivo Net-Zero general	Objetivos a corto plazo: medio plazo de reducción de alcance 1 + 2	Objetivos a corto plazo: medio plazo de reducción de alcance 3	Mejora de la ratio unos brutos peso neto	Iniciativas de Industria 4.0	Proyectos de circularidad	Certificación según ISO 14-001
Acc1	Substitución de combustibles no renovables	x	x	x*	x			x	x	x				x
Acc2	Compra de electricidad renovable			x	x		x*							
Acc3	Eficiencia energética vía iniciativas de Industria 4.0	x	x	x	x	x		x	x	x*		x		x
Acc4	Reducción de la ratio peso bruto peso neto	x	x	x	x	x	x*	x	x	x	x	x		
Acc5	Proyectos de circularidad	x*	x*	x*	x*	x*		x	x*	x			x	x
Acc6	Adaptación del vertedero de Ajlustia a la legislación vigente													x
Acc7	Cálculo de Huella de Carbono de Producto clave	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	
Acc8	Digitalización gestión de datos de medioambiente	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Acc9	Proyecto Supply Chain Race2Zero	x*	x*	x*	x*	x*	x*	x	x*	x	x*	x*	x*	x*
Acc10	Proyecto Materiales	x*	x*	x*	x*	x*	x*	x	x*	x	x*	x*	x*	x*
Acc11	Proyecto Equipos Auxiliares	x	x	x	x		x*	x*	x	x*		x*		x*
Acc12	Ecodiseño	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

Los cruces identificados con un asterisco (*) son aquellos con implicación principalmente en la Cadena de Valor.

En la siguiente tabla se refleja la alineación de las actuaciones y los subtemas del análisis de Impactos, Riesgos y Oportunidades (IROs), así como en las respuestas al indicador *E1– 4–32*, a través de los objetivos que persiguen.

	E1		
	Adaptación	Mitigación	Energía
Reducción de intensidad de consumo energético	x	x	x
Reducción de las emisiones directas de GEI (alcance 1)	x	x	x
Reducción de las emisiones indirectas de GEI (alcance 2)	x	x	x
Reducción de intensidad de las emisiones directas e indirectas de GEI (alcance 1+ 2)	x	x	x
Disminución de la cantidad total de residuos generados no reciclados	x		
Reducir la intensidad de extracción de agua	x		
Objetivo Net-Zero general	x		
Objetivos a corto plazo-medio plazo de reducción de alcance 1 + 2	x		
Objetivos a corto plazo-medio plazo de reducción de alcance 3	x		

E1 – 3 – 29 a)	*Además de NEIS 2 MDR-A, la empresa deberá: (a) al enumerar las acciones clave tomadas en el año de reporte y planificadas para el futuro, presentar las acciones de mitigación del cambio climático por palanca de descarbonización, incluidas las soluciones basadas en la naturaleza.*

Las acciones clave implementadas están diseñadas para abordar de manera directa e interdependiente las palancas y fuerzas identificadas en el indicador *E1 – 1 – 16 b)*. Todas ellas están alineadas y gestionadas a través del Plan de Gestión Medioambiental, estructurado como un plan de transición. Estas acciones incluyen:

- Adopción de tecnologías sostenibles:
  - Reducción del consumo de energía y materias primas.
  - Sustitución del gas natural de origen no renovable por fuentes alternativas.
  - Uso de materiales secundarios o provenientes de procesos de reciclaje.
- Iniciativas de colaboración y *mentoring*: Proyecto *Supply Chain Race2Zero*, enfocado en la alineación y mejora sostenible de la Cadena de Valor.
- Digitalización de la gestión medioambiental: Automatización y mejora de la gestión de datos medioambientales, integrando la conexión con los actores de la Cadena de Valor.
- Análisis de huella de carbono de Producto: Identificación de oportunidades para reducir impactos medioambientales mediante acciones de alta eficacia.
- Plan de acciones para la descarbonización: Implementación de una guía detallada de medidas a desarrollar hasta el año 2033, fecha objetivo-establecida.
- Plan Estratégico de CIE Automotive: Refuerzo de los pilares estratégicos para adaptar productos y tecnologías del grupo, a través de sus 8 líneas básicas de acción.

Estas medidas reflejan un enfoque integral y alineado con las exigencias de sostenibilidad, orientado hacia la transición ecológica y el cumplimiento de los objetivos estratégicos establecidos.

E1 – 3 – 29 b)	*Además de NEIS 2 MDR-A, la empresa deberá: (b) al describir el resultado de las acciones para la mitigación del cambio climático, incluir las reducciones de emisiones de GEI logradas y esperadas.*

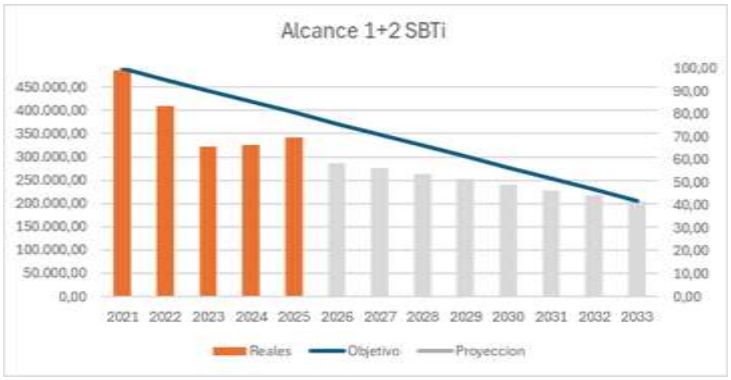
En cada una de las acciones mencionadas en el indicador *E1-3-28* se concreta en qué alcances va a incidir, así como los plazos en los que se materializa su acción.

En el corto plazo, que va alineado con el periodo del Plan Estratégico 2025 actualmente en marcha, se están logrando todos los objetivos relacionados con reducción de GEI y energía (íntimamente ligados). En el siguiente gráfico se muestran para los principales objetivos relacionados con este punto, el avance en relación con el total comprometido en el periodo 2021 – 2025. Cabe recordar que el año base para nuestros objetivos es el 2021.



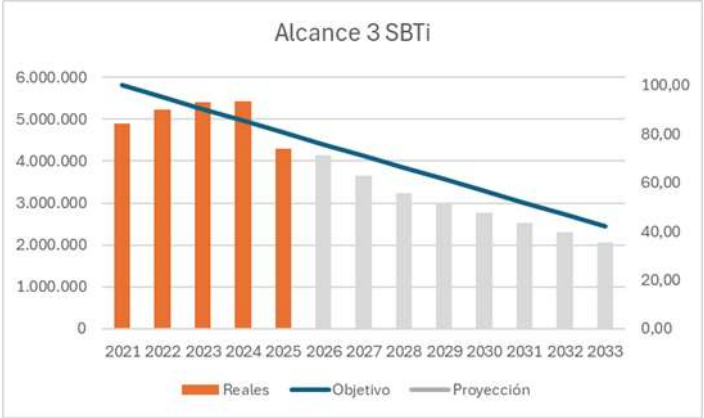
En el gráfico resumen, a la izquierda se ve la definición del indicador o KPI con sus unidades, seguido del valor del objetivo anual medio. A continuación, la reducción ya obtenida desde 2021 hasta 2025 y valor comprometido en todo el periodo.

En el corto y medio plazo, el objetivo ya validado por SBTi (*Science Based Target initiative*), es una reducción con base en el año 2021 y fecha objetivo 2033. La línea de tendencia azul refleja un descenso lineal año a año hasta lograr el citado objetivo, y las barras los valores de emisiones de cada año, siendo los valores hasta 2025, valores reales y desde 2025 a 2033 extrapolaciones de tendencias de acuerdo a la introducción de las acciones, palancas y proyectos que se mencionan en este informe. Esto se ve en la gráfica siguiente, en la que se muestra la citada información para el objetivo de alcance 1 más alcance 2.



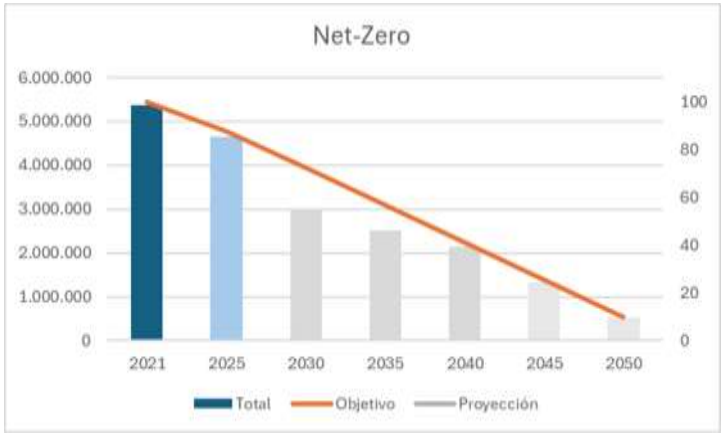
Eje principal en tonCO2e y secundario en porcentaje.

De la misma manera, en la gráfica que sigue se muestra la citada información para el objetivo de alcance 3. En este punto conviene recordar que la disponibilidad de materiales de origen reciclado o secundario, en cuya fabricación se hayan usado energías renovables, no se espera esté disponible hasta pasado el año 2028 con introducción parcial de 2025 a 2028. En los próximos años también se espera una mayor aceleración en la electrificación de los vehículos con un impacto importante en las emisiones en fase de uso.



Eje principal en tonCO2e y secundario en porcentaje.

Finalmente, en la última gráfica de este punto se muestra la citada información para el objetivo de "net-zero". En este caso la fecha objetivo es 2050 y el razonamiento para la evolución de las emisiones viene en gran medida condicionada, especialmente en los primeros años, por la evolución que se acaba de comentar de las emisiones de alcance 3, ya que estas suponen la mayor parte del conjunto de las emisiones.



Eje principal en tonCO2e y secundario en porcentaje.

E1 – 3 – 29 c) i AR 20	*Además de NEIS 2 MDR-A, la empresa deberá: (c) relacionar las cantidades monetarias significativas de CAPEX y OPEX necesarias para implementar las acciones tomadas o planificadas con: i. las partidas o notas relevantes en los estados financieros.*

Como se desprende de los puntos anteriores, el Plan de Gestión Medioambiental está imbricado con el Plan Estratégico de la compañía. En este plan ya se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros lo que supone, aproximadamente, el 5% anual de las ventas. Este plan incorpora las acciones medioambientales que se están comentando. Las cifras señaladas son para el Plan Estratégico en su totalidad no sólo para una acción o sólo para el área medioambiental.

El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas y por tanto al presupuesto recurrente de I+D. Como se menciona en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025, el OPEX asociado a I+D es inmaterial para la compañía, no ha lugar desglosarlo de manera más detallada.

Dada la incertidumbre del mercado de automoción, tanto por factores internos como la electrificación, nuevos actores entrantes en nuevas zonas geográficas, descarbonización, etc., como factores geopolíticos, no es el momento adecuado de hacer un nuevo plan a largo plazo. Durante 2026 se darán indicaciones a corto plazo (uno o dos años) y cuando el entorno sea más adecuado se volverá a generar objetivos con sus recursos asociados a largo plazo.

E1 – 3 – 29 c) ii AR 22	*Además de NEIS 2 MDR-A, la empresa deberá: (c) relacionar las cantidades monetarias significativas de CAPEX y OPEX necesarias para implementar las acciones tomadas o planificadas con:* *ii. los indicadores clave de rendimiento requeridos bajo el Reglamento Delegado (UE) 2021/2178 de la Comisión.*

Como se desprende de los puntos anteriores, el Plan de Gestión Medioambiental está imbricado con el Plan Estratégico de la compañía. En este plan ya se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros lo que supone, aproximadamente, el 5% anual de las ventas. Este plan incorpora las acciones medioambientales que se están comentando. Las cifras señaladas son para el Plan Estratégico en su totalidad no sólo para una acción o sólo para el área medioambiental.

El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas y por tanto al presupuesto recurrente de I+D. Como se menciona en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025 el OPEX asociado a I+D es inmaterial para la compañía, no ha lugar desglosarlo de manera más detallada.

Dada la incertidumbre del mercado de automoción, tanto por factores internos como la electrificación, nuevos actores entrantes en nuevas zonas geográficas, descarbonización, etc., como factores geopolíticos, no es el momento adecuado de hacer un nuevo plan a largo plazo. Durante 2026 se darán indicaciones a corto plazo (uno o dos años) y cuando el entorno sea más adecuado se volverá a generar objetivos con sus recursos asociados a largo plazo.

E1 – 3 – 29 c) iii AR 20	*Además de NEIS 2 MDR-A, la empresa deberá: (c) relacionar las cantidades monetarias significativas de CAPEX y OPEX necesarias para implementar las acciones tomadas o planificadas con;* *iii si corresponde, el plan de CAPEX requerido por el Reglamento delegado (UE) 2021/2178 de la Comisión.*

Como se desprende de los puntos anteriores, el Plan de Gestión Medioambiental está imbricado con el Plan Estratégico de la compañía. En este plan ya se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros lo que supone, aproximadamente, el 5% anual de las ventas. Este plan incorpora las acciones medioambientales que se están comentando. Las cifras señaladas son para el Plan Estratégico en su totalidad no sólo para una acción o sólo para el área medioambiental.

El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas y por tanto al presupuesto recurrente de I+D. Como se menciona en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025, el OPEX asociado a I+D es inmaterial para la compañía, no ha lugar desglosarlo de manera más detallada.

Dada la incertidumbre del mercado de automoción, tanto por factores internos como la electrificación, nuevos actores entrantes en nuevas zonas geográficas, descarbonización, etc., como factores geopolíticos, no es el momento adecuado de hacer un nuevo plan a largo plazo. Durante 2026 se darán indicaciones a corto plazo (uno o dos años) y cuando el entorno sea más adecuado se volverá a generar objetivos con sus recursos asociados a largo plazo.

2.2.4 Parámetros y metas

2.2.4.1 RD E1-4: Metas relacionadas con la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo

E1 – 4 – 32	*La divulgación de los objetivos requeridos en el párrafo 30 deberá contener la información requerida en NEIS 2 MDR-T Seguimiento de la efectividad de políticas y acciones a través de objetivos.*

Objetivo	**Reducción de intensidad de consumo energético**
Descripción	Se pretende hacer un uso más eficiente de los recursos energéticos que consume la compañía tal y como se establece en la política medioambiental.
Nivel del objetivo	Objetivo de intensidad relativo a las ventas. Se calcula como la división de entre el consumo de energía de la compañía entre las ventas anuales de la misma.
Alcance	Todo el Grupo, involucrando a la Cadena de Valor.
Año base	2021
Período	2021 - 2025
Hipótesis	Las hipótesis y asunciones son las establecidas dentro de análisis de riesgos climáticos y sus escenarios.
Pruebas científicas	Alineada con la estrategia de 1.5°C del Acuerdo de Paris.
Partes interesadas afectadas	Definición de objetivos de acuerdo con la política y a la gobernanza medioambiental mostrada en apartados anteriores.
Zonas geográficas	Todo el Grupo.
Variaciones	Pese a la incorporación de nuevas compañías desde 2021 al Grupo, el compromiso se ha mantenido.
Rendimiento	La reducción con respecto a 2021 ha sido de 18,71% con lo que se ha alcanzado satisfactoriamente el objetivo.

Objetivo	**Reducción de las emisiones directas de GEI (alcance 1)**
Descripción	Reflejo del compromiso de la compañía con la reducción de emisiones provenientes del uso directo de combustibles no renovables
Nivel del objetivo	Objetivo absoluto. Se calcula como la suma de todas las emisiones de alcance 1 de la compañía en el año.
Alcance	Todo el Grupo, involucrando a la Cadena de Valor.
Año base	2021
Período	2021 - 2025
Hipótesis	Las hipótesis y asunciones son las establecidas dentro de análisis de riesgos climáticos y sus escenarios.
Pruebas científicas	Alineada con la estrategia de 1.5°C del Acuerdo de Paris.
Partes interesadas afectadas	Definición de objetivos de acuerdo con la política y a la gobernanza medioambiental mostrada en apartados anteriores.
Zonas geográficas	Todo el Grupo.
Variaciones	Pese a la incorporación de nuevas compañías desde 2021 al Grupo, el compromiso se ha mantenido.
Rendimiento	La reducción con respecto a 2021 ha sido de 11,58% con lo que se ha alcanzado satisfactoriamente el objetivo.

Objetivo	**Reducción de las emisiones indirectas de GEI (alcance 2)**
Descripción	Reflejo del compromiso de la compañía con la reducción de emisiones provenientes del uso indirecto de energías no renovables.
Nivel del objetivo	Objetivo absoluto. Se calcula como la suma de todas las emisiones de alcance 2 de la compañía en el año.
Alcance	Todo el Grupo, involucrando a la Cadena de Valor
Año base	2021
Período	2021 - 2025
Hipótesis	Las hipótesis y asunciones son las establecidas dentro de análisis de riesgos climáticos y sus escenarios
Pruebas científicas	Alineada con la estrategia de 1.5°C del Acuerdo de Paris
Partes interesadas afectadas	Definición de objetivos de acuerdo con la política y a la gobernanza medioambiental mostrada en apartados anteriores
Zonas geográficas	Todo el Grupo
Variaciones	Pese a la incorporación de nuevas compañías desde 2021 al Grupo, el compromiso se ha mantenido.
Rendimiento	La reducción con respecto a 2021 ha sido de 34,82% con lo que se ha alcanzado satisfactoriamente el objetivo.

Objetivo	**Reducción de intensidad de las emisiones directas e indirectas de GEI (alcance 1+ 2)**
Descripción	Reflejo del compromiso de la compañía con la reducción de emisiones provenientes del uso directo e indirecto de energías no renovables.
Nivel del objetivo	Objetivo de intensidad relativo a las ventas. Se calcula como la división de todas las emisiones de alcance 1 más alcance 2 de la compañía en el año entre las ventas de esta en el año.
Alcance	Todo el Grupo, involucrando a la Cadena de Valor.
Año base	2021
Período	2021 - 2025
Hipótesis	Las hipótesis y asunciones son las establecidas dentro de análisis de riesgos climáticos y sus escenarios.
Pruebas científicas	Alineada con la estrategia de 1.5°C del Acuerdo de Paris.
Partes interesadas afectadas	Definición de objetivos de acuerdo con la política y a la gobernanza medioambiental mostrada en apartados anteriores.
Zonas geográficas	Todo el Grupo.
Variaciones	Pese a la incorporación de nuevas compañías desde 2021 al Grupo, el compromiso se ha mantenido.
Rendimiento	Evoluciona positivamente ya que la reducción con respecto a 2021 ha sido de 29,68% con lo que se ha alcanzado satisfactoriamente el objetivo.

Objetivo	**Disminución de la cantidad total de residuos generados no reciclados**
Descripción	Reflejo del compromiso de la compañía con la reducción del impacto de los residuos generados.
Nivel del objetivo	Objetivo absoluto. Peso total de los residuos no enviados a reciclar o reusar en un año.
Alcance	Todo el Grupo, involucrando a la Cadena de Valor.
Año base	2021
Período	2021 - 2025
Hipótesis	Las hipótesis y asunciones son las establecidas dentro de análisis de riesgos climáticos y sus escenarios.
Pruebas científicas	Enfocada a reducir las emisiones de la categoría del alcance 3.
Partes interesadas afectadas	Definición de objetivos de acuerdo con la política y a la gobernanza medioambiental mostrada en apartados anteriores
Zonas geográficas	Todo el Grupo
Variaciones	Pese a la incorporación de nuevas compañías desde 2021 al Grupo, el compromiso se ha mantenido.
Rendimiento	La disrupción de la cadena de suministro en el ámbito del reciclado de las arenas de fundición, ha supuesto un aumento de la generación de residuos no reciclables. Debido a que no se ha podido reconstruir esta cadena de suministro, no se ha alcanzado el objetivo establecido, obteniendo una mejora de tan solo 0,14% con respecto a los valores del 2021.

Objetivo	**Reducir la intensidad de extracción de agua**
Descripción	Reflejo del compromiso de la compañía con la reducción del consumo de agua.
Nivel del objetivo	Objetivo de intensidad relativo a las ventas. Es la división entre el volumen total de agua extraída por la compañía en un año, entre las ventas de ese año.
Alcance	Todo el Grupo, involucrando a la Cadena de Valor
Año base	2021
Período	2021 - 2025
Hipótesis	Las hipótesis y asunciones son las establecidas dentro de análisis de riesgos climáticos y sus escenarios.
Pruebas científicas	Enfocada a reducir y mitigar uno de los riesgos identificados en el análisis de IROs de la compañía.
Partes interesadas afectadas	Definición de objetivos de acuerdo con la política y a la gobernanza medioambiental mostrada en apartados anteriores.
Zonas geográficas	Todo el Grupo.
Variaciones	Pese a la incorporación de nuevas compañías desde 2021 al Grupo, el compromiso se ha mantenido.
Rendimiento	Debido al incremento de producción y requerimientos de producción en plantas asiáticas, no se ha alcanzado por muy poco el objetivo establecido, habiendo obtenido una reducción con respecto al 2021 de 7,21%. Se van a aumentar esfuerzos en este ámbito para reconducir y mejorar los resultados.

Objetivo	**Objetivo Net-Zero general**
Descripción	Cumplir el objetivo de "net-zero" en relación con las emisiones de gases de efecto invernadero en toda la Cadena de Valor para 2050.
Nivel del objetivo	Objetivo absoluto, acorde a los requerimientos de SBTi alcanzar el Net-Zero en toda la compañía no más tarde de 2050.
Alcance	Todo el Grupo, involucrando a la Cadena de Valor.
Año base	2021
Período	2050
Hipótesis	Las hipótesis y asunciones son las establecidas dentro de análisis de riesgos climáticos y sus escenarios.
Pruebas científicas	Alineada con la estrategia de 1.5°C del Acuerdo de Paris y la estrategia net-zero
Partes interesadas afectadas	Definición de objetivos de acuerdo con la política y a la gobernanza medioambiental mostrada en apartados anteriores.
Zonas geográficas	Todo el Grupo.
Variaciones	Sin variaciones significativas.
Rendimiento	La mayor parte de la reducción se prevé a partir de 2030 cuando la fase de uso se descarbonice y haya disponibilidad en todas las regiones de materiales de menores emisiones de manera competitiva.

Objetivo	**Objetivos a corto plazo-medio plazo de reducción de alcance 1 + 2**
Descripción	Objetivos a corto plazo-medio plazo: reducir las emisiones absolutas de GEI de alcance 1 y 2 en un 57,9% para 2033 a partir del año base 2021.
Nivel del objetivo	Objetivo absoluto. Se calcula como la suma de emisiones de alcance 1 y alcance 2 de acuerdo con el protocolo GHG.
Alcance	Todo el Grupo, involucrando a la Cadena de Valor.
Año base	2021
Período	2033
Hipótesis	Las hipótesis y asunciones son las establecidas dentro de análisis de riesgos climáticos y sus escenarios.
Pruebas científicas	Alineada con la estrategia de 1.5°C del Acuerdo de Paris.
Partes interesadas afectadas	Definición de objetivos de acuerdo con la política y a la gobernanza medioambiental mostrada en apartados anteriores.
Zonas geográficas	Todo el Grupo.
Variaciones	Sin variaciones significativas.
Rendimiento	Evoluciona positivamente ya que la reducción con respecto a 2021 ha sido de 29,68%.

Objetivo	**Objetivos a corto plazo-medio plazo de reducción de alcance 3**
Descripción	Objetivos a corto plazo-medio plazo: CIE Automotive se compromete a reducir las emisiones absolutas de GEI de alcance 3 en un 54,6% para 2033 a partir del año base 2021.
Nivel del objetivo	Objetivo absoluto. Se calcula como la suma de emisiones de alcance 3 de acuerdo con el protocolo GHG.
Alcance	Todo el Grupo, involucrando a la Cadena de Valor.
Año base	2021
Período	2033
Hipótesis	Las hipótesis y asunciones son las establecidas dentro de análisis de riesgos climáticos y sus escenarios.
Pruebas científicas	Alineada con la estrategia de 1.5°C del Acuerdo de Paris.
Partes interesadas afectadas	Definición de objetivos de acuerdo con la política y a la gobernanza medioambiental mostrada en apartados anteriores.
Zonas geográficas	Todo el Grupo.
Variaciones	Sin variaciones significativas.
Rendimiento	El alcance 3 depende de manera muy importante del ratio de electrificación del sector. Este punto es decisión de nuestros clientes y en estos momentos está influenciado por diferentes drivers que pueden acelerar o frenar el ritmo de electrificación.

A continuación, se refleja la alineación de los objetivos y los subtemas del análisis de Impactos, Riesgos y Oportunidades (IROs):

	E1		
	Adaptación	Mitigación	Energía
Reducción de intensidad de consumo energético	x	x	x
Reducción de las emisiones directas de GEI (alcance 1)	x	x	x
Reducción de las emisiones indirectas de GEI (alcance 2)	x	x	x
Reducción de intensidad de las emisiones directas e indirectas de GEI (alcance 1+ 2)	x	x	x
Disminución de la cantidad total de residuos generados no reciclados	x		
Reducir la intensidad de extracción de agua	x		
Objetivo Net-Zero general	x		
Objetivos a corto plazo-medio plazo de reducción de alcance 1 + 2	x		
Objetivos a corto plazo-medio plazo de reducción de alcance 3	x		

E1 – 4 – 33 *AR 27 y 29*	*Para la divulgación requerida por el párrafo 30, la empresa deberá revelar si ha establecido objetivos de reducción de emisiones de GEI y/o cualquier otro objetivo para gestionar impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con el clima, por ejemplo, el despliegue de energía renovable, la eficiencia energética, la adaptación al cambio climático y la mitigación de riesgos físicos o de transición, y cómo lo ha hecho.*

En el indicador anterior *E1-4-32* se plantean diferentes objetivos de reducción de emisiones de GEI. Adicionalmente dentro de las guías de recomendaciones desplegadas en el Grupo está la de compra de electricidad renovable en aquellas localizaciones y mercados donde sea posible.

E1 – 4 – 34 a) AR 23, 24, 27, 29 y 31	*Si la empresa ha establecido objetivos de reducción de emisiones de GEI, se aplicarán NEIS 2 MDR-T y los siguientes requisitos:(a) Los objetivos de reducción de emisiones de GEI deberán divulgarse en valor absoluto (ya sea en toneladas de CO2eq o como un porcentaje de las emisiones de un año base) y, cuando sea relevante, en valor de intensidad.*

Esta información viene incluida en la respuesta al indicador anterior *E1-4-32*.

E1 – 4 – 34 b)	*Si la empresa ha establecido objetivos de reducción de emisiones de GEI, se aplicarán NEIS 2 MDR-T y los siguientes requisitos****: (b) Los objetivos de reducción de emisiones de GEI deberán divulgarse para las emisiones de GEI de los Alcances 1, 2 y 3, ya sea por separado o combinados. La empresa deberá especificar, en caso de objetivos combinados de reducción de emisiones de GEI, qué Alcances de emisiones de GEI (1, 2 y/o 3) están cubiertos por el objetivo, la proporción relacionada con cada respectivo Alcance de emisiones de GEI y qué GEI están cubiertos. La empresa deberá explicar cómo se asegura la consistencia de estos objetivos con los límites de su inventario de GEI (según lo requerido por el Requisito de Divulgación E1-6). Los objetivos de reducción de emisiones de GEI deberán ser objetivos brutos, lo que significa que la empresa no deberá incluir remociones de GEI, créditos de carbono o emisiones evitadas como un medio para lograr los objetivos de reducción de emisiones de GEI.***

Esta información viene incluida en la respuesta al indicador anterior *E1-4-32*.

E1 – 4 – 34 c) AR 25a, 25b y 25c	*Si la empresa ha establecido objetivos de reducción de emisiones de GEI, se aplicarán NEIS 2 MDR-T y los siguientes requisitos; **(c) La empresa deberá divulgar su año base y valor de referencia actuales, y a partir de 2030, actualizar el año base para sus objetivos de reducción de emisiones de GEI después de cada período de cinco años. La empresa puede divulgar el progreso pasado realizado en el cumplimiento de sus objetivos antes de su año base actual, siempre que esta información sea consistente con los requisitos de esta Norma.***

Esta información viene incluida en la respuesta al indicador *E1-4-32*.

E1 – 4 – 34 d) AR 26	*Si la empresa ha establecido objetivos de reducción de emisiones de GEI, se aplicarán NEIS 2 MDR-T y los siguientes requisitos; **(d) las metas de reducción de las emisiones de GEI incluirán, como mínimo, los valores objetivo para el año 2030 y, si se dispone de ellos, para el año 2050. A partir de 2030, se fijarán valores objetivo después de cada quinquenio subsiguiente;***

Esta información viene incluida en la respuesta al indicador *E1-4-32*.

E1 – 4 – 34 e) AR 26	*Si la empresa ha establecido objetivos de reducción de emisiones de GEI, se aplicarán NEIS 2 MDR-T y los siguientes requisitos; **(e) La empresa deberá indicar si los objetivos de reducción de emisiones de GEI están basados en la ciencia y son compatibles con la limitación del calentamiento global a 1.5°C. La empresa deberá indicar qué marco y metodología se han utilizado para determinar estos objetivos, incluyendo si se derivan utilizando una trayectoria de descarbonización sectorial y cuáles son los escenarios climáticos y de políticas subyacentes, y si los objetivos han sido asegurados externamente. Como parte de los supuestos críticos para establecer los objetivos de reducción de emisiones de GEI, la empresa deberá explicar brevemente cómo ha considerado los desarrollos futuros (por ejemplo, cambios en los volúmenes de ventas, cambios en las preferencias y la demanda de los clientes, factores regulatorios y nuevas tecnologías) y cómo estos potencialmente impactarán tanto sus emisiones de GEI como las reducciones de emisiones.***

Esta información viene incluida en la respuesta al indicador anterior *E1-4-32*.

E1 – 4 – 34 f) AR 30	*Si la empresa ha establecido objetivos de reducción de emisiones de GEI, se aplicarán NEIS 2 MDR-T y los siguientes requisitos****; f) La empresa deberá describir las palancas de descarbonización esperadas y sus contribuciones cuantitativas generales para lograr los objetivos de reducción de emisiones de GEI (por ejemplo, eficiencia energética o de materiales y reducción del consumo, cambio de combustible, uso de energía renovable, eliminación o sustitución de productos y procesos).***

Esta información viene incluida en la respuesta a los indicadores *E1 – 1 – 16 b), E1 – 1 – 16 c) y E1 – 3 – 29 a).*

2.2.4.2 RD E1-5: Consumo y combinación energéticos

Debido a la incorporación de las plantas de CIE Metal Norte, CIE Engrecon y CIE Autometal Piracicaba el perímetro de reporte de estos indicadores se ha incrementado

E1 – 5 – 37 a) AR 32 y 33	*La divulgación requerida por el párrafo 35 deberá incluir el consumo total de energía en MWh relacionado con las operaciones propias desglosado por:* ***(a) Consumo total de energía de fuentes fósiles***

2025: 782.633,47 (2024: 841.434,08 MWh)

E1 – 5 – 37 b) AR 32 y 33	*La divulgación requerida por el párrafo 35 deberá incluir el consumo total de energía en MWh relacionado con las operaciones propias desglosado por:* ***(b) Consumo total de energía de fuentes nucleares;***

2025: 44.050,67 MWh (2024: 44.003,04 MWh)

E1 – 5 – 37 c) AR 32 y 33	*La divulgación requerida por el párrafo 35 deberá incluir el consumo total de energía en MWh relacionado con las operaciones propias desglosado por:* ***(c) Consumo total de energía de fuentes renovables.***

2025: 662.217,34 MWh (2024: 646.541,22). El dato reportado de 2024 no es consistente con el reportado en el ejercicio anterior porque ha habido hallazgos respecto al consumo de electricidad de algunas plantas y se reportó más cantidad de la que se estaba consumiendo.

E1 – 5 – 37 c) i AR 32 y 33	*La divulgación requerida por el párrafo 35 deberá incluir el consumo total de energía en MWh relacionado con las operaciones propias desglosado por:* ***(c) Consumo total de energía de fuentes renovables desglosado por:*** ***i. Consumo de combustible de fuentes renovables, incluyendo biomasa (también comprende residuos industriales y municipales de origen biológico), biocombustibles, biogás, hidrógeno de fuentes renovables, etc***

2025: 4.732,88 MWh (2024: 5.376,98 MWh)

E1 – 5 – 37 c) ii AR 32 y 33	*La divulgación requerida por el párrafo 35 deberá incluir el consumo total de energía en MWh relacionado con las operaciones propias desglosado por:* ***(c) Consumo total de energía de fuentes renovables desglosado por:*** ***ii. Consumo de electricidad, calor, vapor y refrigeración comprados o adquiridos de fuentes renovables.***

2025: 654.060,68 MWh (2024: 637.752,02 MWh). El dato reportado de 2024 no es consistente con el reportado en el ejercicio anterior porque ha habido hallazgos respecto al consumo de electricidad de algunas plantas y se reportó más cantidad de la que se estaba consumiendo.

E1 – 5 – 37 c) iii AR 32 y 33	*La divulgación requerida por el párrafo 35 deberá incluir el consumo total de energía en MWh relacionado con las operaciones propias desglosado por:* ***(c) Consumo total de energía de fuentes renovables desglosado por:*** ***iii. Consumo de energía renovable no combustible autogenerada.***

2025: 3.423,78 MWh (2024: 3.422,22 MWh)

E1 – 5 – 38 a) AR 33	*La empresa con operaciones en sectores de alto impacto climático deberá desglosar aún más su consumo total de energía de fuentes fósiles por:* ***(a) Consumo de combustible de carbón y productos derivados del carbón.***

2025: 0 MWh (2024: 1.493,57 MWh)

E1 – 5 – 38 b) AR 33	*La empresa con operaciones en sectores de alto impacto climático deberá desglosar aún más su consumo total de energía de fuentes fósiles por:* ***b) Consumo de combustible de petróleo crudo y productos derivados del petróleo.***

2025: 100.679,43 MWh (2024: 86.592,94 MWh). El dato reportado de 2024 no es consistente con el reportado en el ejercicio anterior porque ha habido hallazgos respecto al consumo de combustibles de algunas plantas y se reportó más cantidad de la que se estaba consumiendo.

E1 – 5 – 38 c) AR 33	*La empresa con operaciones en sectores de alto impacto climático deberá desglosar aún más su consumo total de energía de fuentes fósiles por:* ***c) Consumo de combustible de gas natural.***

2025: 364.194,20 MWh (2024: 350.821,87 MWh). El dato reportado de 2024 no es consistente con el reportado en el ejercicio anterior porque ha habido hallazgos respecto al consumo de combustibles de algunas plantas y se reportó más cantidad de la que se estaba consumiendo.

E1 – 5 – 38 d) AR 33	*La empresa con operaciones en sectores de alto impacto climático deberá desglosar aún más su consumo total de energía de fuentes fósiles por:* ***d) Consumo de combustible de otras fuentes fósiles.***

2025: 0 MWh (2024: 0 MWh)

E1 – 5 – 38 e) AR 33	*La empresa con operaciones en sectores de alto impacto climático deberá desglosar aún más su consumo total de energía de fuentes fósiles por:* ***e) consumo de electricidad, calor, vapor y refrigeración comprados o adquiridos procedentes de fuentes fósiles;***

2025: 317.759,84 MWh (2024: 339.224,29 MWh). El dato reportado de 2024 no es consistente con el reportado en el ejercicio anterior porque ha habido hallazgos respecto al consumo de electricidad de algunas plantas y se reportó más cantidad de la que se estaba consumiendo.

E1 – 5 – 39	*Cuando sea aplicable, la empresa deberá desglosar y divulgar por separado su producción de energía no renovable y su producción de energía renovable en MWh.*

Producción de energía en MWh	**2025**	**2024**
No renovable	0	0
Renovable	3.423,78	3.422,22

E1 – 5 – 40 AR 36	*La empresa deberá proporcionar información sobre la intensidad energética (consumo total de energía por ingresos netos) asociada con actividades en sectores de alto impacto climático.*

2025: 0,41 MWh/K€ (2024: 0,43 MWh/k€)

E1 – 5 – 41	*La divulgación sobre la intensidad energética requerida por el párrafo 40 deberá derivarse únicamente del consumo total de energía y los ingresos netos de actividades en sectores de alto impacto climático.*

CIE Automotive confirma que la intensidad energética requerida por el párrafo 40 se deriva únicamente del consumo total de energía y los ingresos netos de actividades en sectores de alto impacto climático.

E1 – 5 – 42	*La empresa deberá especificar los sectores de alto impacto climático que se utilizan para determinar la intensidad energética requerida por el párrafo 40.*

Debido al modelo de negocio de CIE Automotive, la totalidad las actividades realizadas por la compañía se engloban dentro del conjunto de sectores de alto impacto climático.

E1 – 5 – 43 AR 38	*La empresa deberá divulgar la conciliación con la partida o notas relevantes en los estados financieros del monto de los ingresos netos provenientes de actividades en sectores de alto impacto climático (el denominador en el cálculo de la intensidad energética requerida por el párrafo 40).*

Debido al modelo de negocio de CIE Automotive, la totalidad las actividades realizadas por la compañía se engloban dentro del conjunto de sectores de alto impacto climático.

2.2.4.3 RD E1-6: Emisiones de GEI brutas de alcance 1, 2 y 3 y emisiones de GEI totales

E1 – 6 – 44 AR 39, 40 y 48	*La empresa deberá divulgar en toneladas métricas de CO2eq sus: (a) emisiones brutas de GEI del Alcance 1; (b) emisiones brutas de GEI del Alcance 2; (c) emisiones brutas de GEI del Alcance 3; y (d) emisiones totales de GEI.*

El dato reportado de 2024 no es consistente con el reportado en el ejercicio anterior porque ha habido hallazgos respecto al consumo de combustibles y electricidad de algunas plantas y se reportó más cantidad de la que se estaba consumiendo. También se ha utilizado un factor de emisión distinto para la electricidad de la India según requerimiento legal.

	Retrospectiva							
	Año base (2021)	Comparativa (2024)	N (2025)	%N/N-1 25vs24	2025	2030	2033	(2050)
Emisiones GEI de Alcance 1								
Emisiones brutas de GEI de Alcance 1 (tCO2eq)	107.775,62	91.257,61	95.298,27	+4,43%	-8,24%	NA*	-57,87%*	-
Porcentaje de emisiones de GEI de Alcance 1 procedentes de regímenes regulados de comercio de derechos de emisión (%)	0	0	0	0	0%	0%	0%	0%
Emisiones GEI de Alcance 2								
Emisiones brutas de GEI de Alcance 2 basado en la ubicación (tCO2eq)	518.131,96	435.230,70	438.262,93	+0,70%	-	NA*	-	-
Emisiones brutas de GEI de Alcance 2 basado en el mercado (tCO2eq)	378.791,33	235.058,13	246.878,27	5,03%	-21,55%	NA*	-57,87%*	-

Emisiones GEI significativas de Alcance 3								
Emisiones indirectas brutas totales de GEI de Alcance 3 (tCO2eq)	4.886.223,99	5.424.349,17	4.307.085,96	-20,60%	-	NA*	-54,60%	-
Categoría 1. Bienes y servicios adquiridos	3.520.028,82	3.790.566,79	3.113.489,45	-17,86%	-	NA*	-	-
Categoría 2. Bienes capitales	-	-	-	-	-	NA*	-	-
Categoría 3. Actividades relacionadas con combustibles y energía no incluidas en el Alcance 1 o el Alcance 2	61.188,89	66.461,55	69.171,67	+4,08%	-	NA*	-	-
Categoría 4. Transporte y distribución aguas arriba	32.375,70	39.801,10	40.576,10	1,95%	-	NA*	-	-
Categoría 5. Residuos generados en las operaciones	32.419,03	29.280,23	35.570,82	21,48%	-	NA*	-	-
Categoría 6. Viajes de negocio	-	-	-	-	-	NA*	-	-
Categoría 7. Desplazamiento de los empleados	-	-	-	-	-	NA*	-	-
Categoría 8. Activos arrendados aguas arriba	-	-	-	-	-	NA*	-	-
Categoría 9. Transporte y distribución aguas abajo	37.108,23	50.126,43	36.609,30	-26,97%	-	NA*	-	-
Categoría 10. Procesamiento de los productos vendidos	35.816,53	24.654,50	20.575,25	-16,55%	-	NA*	-	-
Categoría 11. Uso de los productos vendidos	893.194,94	1.136.921,09	803.130,44	-29,36%	-	NA*	-	-
Categoría 12. Tratamiento de fin de vida de los productos vendidos	249.850,79	269.934,25	169.492,35	-37,21%	-	NA*	-	-
Categoría 13. Activos arrendados aguas abajo	-	-	-	-	-	NA*	-	-
Categoría 14. Franquicias	-	-	-	-	-	NA*	-	-
Categoría 15. Inversiones	24.241,07	16.603,22	18.470,59	11,25%	-	NA*	-	-

Emisiones totales GEI								
Emisiones GEI totales (basadas en la ubicación) (tCO2eq)	5.512.131,57	5.950.837,48	4.840.647,16	-18,66%	-	NA*	-	-
Emisiones GEI totales (basadas en el mercado) (tCO2eq)	5.372.790,94	5.750.664,91	4.649.262,50	-19,15%	-	NA*	-	-90%

*CIE Automotive no dispone de objetivos de reducción para el año 2030.
*CIE Automotive se compromete a reducir sus emisiones absolutas de GEI de Alcance 1 y 2 en un 57,87% para 2033 partiendo de 2021 como año base.
En 2025 se observan variaciones relevantes en algunas categorías de emisiones de Alcance 3: la categoría 5 (residuos generados en las operaciones) registra un aumento debido a dificultades puntuales en la gestión de residuos en determinadas regiones, tal y como se explica a lo largo del informe. Por su parte, las categorías 9 (transporte y distribución aguas abajo), 11 (uso de los productos) y 12 (fin de vida de los productos) muestran una reducción, asociada principalmente a una revisión del enfoque de cálculo, basada en información más detallada procedente de las operaciones y en una menor dependencia de estimaciones generales, lo que permite reflejar mejor las condiciones de transporte, uso y tratamiento final de los productos.

E1 – 6 – 47	*En caso de cambios significativos en la definición de lo que constituye la empresa informante y su Cadena de Valor aguas arriba y aguas abajo, la empresa deberá divulgar estos cambios y explicar su efecto en la comparabilidad año a año de sus emisiones de GEI reportadas (es decir, el efecto en la comparabilidad de las emisiones de GEI del período de reporte actual versus el período de reporte anterior).*

En las variaciones de 2025 respecto al periodo de reporte 2024 cabe reseñar que se han añadido al reporte de emisiones Las plantas CIE Engrecon y CIE Autometal Piracicaba. Estas plantas son de tamaño medio o medio bajo y se ha optado por mantener en el corto plazo los objetivos de reducción y descarbonización iniciales incluso con estas adiciones.

E1 – 6 – 48 a) *AR 43*	*La divulgación de las emisiones brutas de GEI del Alcance 1 requerida por el párrafo 44 (a) deberá incluir.* ***(a) las emisiones brutas de GEI del Alcance 1 en toneladas métricas de CO2eq.***

Las emisiones brutas de GEI del Alcance 1 en toneladas métricas de CO2eq son 95.298,27.

A continuación, se muestra el desglose de las emisiones de Alcance 1 en toneladas métricas de CO2eq por continente, país y tecnología:

Continente	**Emisiones brutas de GEI del Alcance 1 (toneladas métricas de CO2eq)**
Europa	30.130,75
Asia	20.815,39
América del Norte	31.732,05
América del Sur	12.620,07
Total	**95.298,27**

País	Emisiones brutas de GEI del Alcance 1 (toneladas métricas de CO2eq)
India	20.790,37
China	25,02
Francia	695,96
España	21.894,25
Rumania	2.239,75
Lituania	1.349,94
Eslovaquia	609,48
Marruecos	47,01
Hungría	364,57
República Checa	983,34
Portugal	311,00
Italia	1.518,79
Alemania	116,67
México	24.479,69
Estados Unidos	7.252,37
Brasil	12.620,07
Total	**95.298,27**

Tecnología	Emisiones brutas de GEI del Alcance 1 (toneladas métricas de CO2eq)
Inyección de aluminio	30.507,12
Forja	14.299,28
Fundición de hierro	5.323,51
Mecanizado	12.652,35
Estampación y conformado de tubo	21.343,50
Plástico	9.262,85
Sistemas de techo	1.828,98
Oficinas	80,68
Total	**95.298,27**

E1 – 6 -49 a) AR 45 y 47	*La divulgación de las emisiones brutas de GEI del Alcance 2 requerida por el párrafo 44 (b) deberá incluir.* ***(a) las emisiones brutas de GEI del Alcance 2 basadas en la ubicación en toneladas métricas de CO2eq.***

Las emisiones brutas de GEI del Alcance 2 basadas en la ubicación en toneladas métricas de CO2eq son 438.262,93.

A continuación, se muestra el desglose de las emisiones de Alcance 2 basadas en la ubicación en toneladas métricas de CO2eq por continente, país y tecnología:

Continente	Emisiones brutas de GEI del Alcance 2 basadas en la ubicación (toneladas métricas de CO2eq)
Europa	49.183,39
Asia	278.694,78
América del Norte	87.591,78
América del Sur	22.792,99
Total	**438.262,93**

País	Emisiones brutas de GEI del Alcance 2 basadas en la ubicación (toneladas métricas de CO2eq)
India	254.568,39
China	24.126,38
Francia	31,82
España	24.435,61
Rumania	3.108,90
Lituania	4.900,74
Eslovaquia	129,57
Marruecos	838,89
Hungría	3.249,86
República Checa	5.013,42
Portugal	2.132,91
Italia	5.135,79
Alemania	205,88
México	68.097,38
Estados Unidos	19.494,40
Brasil	22.792,99
Total	**438.262,93**

Tecnología	Emisiones brutas de GEI del Alcance 2 basadas en la ubicación (toneladas métricas de CO2eq)
Inyección de aluminio	58.719,33
Forja	129.542,60
Fundición de hierro	94.412,92
Mecanizado	47.693,76
Estampación y conformado de tubo	67.262,27
Plástico	28.703,11
Sistemas de techo	11.560,14
Oficinas	368,82
Total	**438.262,93**

1 – 6 -49 b) AR 45 y 47	*La divulgación de las emisiones brutas de GEI del Alcance 2 requerida por el párrafo 44 (b) deberá incluir:* ***(b) las emisiones brutas de GEI del Alcance 2 basadas en el mercado en toneladas métricas de CO2eq.***

Las emisiones brutas de GEI del Alcance 2 basadas en el mercado en toneladas métricas de CO2eq son 246.878,27.

A continuación, se muestra el desglose de las emisiones de Alcance 2 basadas en el mercado en toneladas métricas de CO2eq por continente, país y tecnología:

Continente	Emisiones brutas de GEI del Alcance 2 basadas en el mercado (toneladas métricas de CO2eq)
Europa	15.365,03
Asia	76.726,29
América del Norte	1.479,80
América del Sur	153.307,16
TOTAL	**246.878,27**

País	Emisiones brutas de GEI del Alcance 2 basadas en el mercado (toneladas métricas de CO2eq)
India	133.078,55
China	20.228,61
Francia	31,82
España	-
Rumania	2.542,20
Lituania	-
Eslovaquia	35,17
Marruecos	838,89
Hungría	3.249,86
República Checa	5.013,42
Portugal	-
Italia	3.548,88
Alemania	104,79
México	57.532,49
Estados Unidos	19.193,80
Brasil	1.479,80
TOTAL	**246.878,27**

Tecnología	Emisiones brutas de GEI del Alcance 2 basadas en el mercado (toneladas métricas de CO2eq)
Inyección de aluminio	42.306,64
Forja	47.690,55
Fundición de hierro	37,700,11
Mecanizado	35,737,66
Estampación y conformado de tubo	54.525,52
Plástico	18.434,92
Sistemas de techo	10.297,12
Oficinas	185,76
TOTAL	**246.878,27**

E1 – 6 – 50 AR40 Y 41	*Para las emisiones del Alcance 1 y Alcance 2 divulgadas según lo requerido por los párrafos 44 (a) y (b), la empresa deberá desagregar la información, divulgando por separado las emisiones de:* *(a) el grupo contable consolidado (la matriz y las subsidiarias); y* *(b) las entidades participadas, como asociadas, empresas conjuntas o subsidiarias no consolidadas que no están completamente consolidadas en los estados financieros del grupo contable consolidado, así como los acuerdos contractuales que son acuerdos conjuntos no estructurados a través de una entidad (es decir, operaciones y activos controlados conjuntamente), para los cuales tiene control operativo.*

a. Las emisiones del Alcance 1 y Alcance 2 divulgadas para el grupo contable consolidado son las indicadas en *E1 – 6 – 48 a) y E1-6-49 b)*, respectivamente.

b. CIE Automotive no tiene entidades participadas, como asociadas, empresas conjuntas o subsidiarias no consolidadas que no están completamente consolidadas en los estados financieros del grupo contable consolidado, así como los acuerdos contractuales que son acuerdos conjuntos no estructurados a través de una entidad (es decir, operaciones y activos controlados conjuntamente), para los cuales tiene control operativo.

E1 – 6 -51 AR 46	*La divulgación de las emisiones brutas de GEI del Alcance 3 requerida por el párrafo 44 (c) deberá incluir las emisiones de GEI en toneladas métricas de CO2eq de cada categoría significativa del Alcance 3 (es decir, cada categoría del Alcance 3 que sea una prioridad para la empresa).*

Las emisiones brutas de GEI del Alcance 3 en toneladas métricas de CO2eq son 4.307.085,96.

Las categorías significativas de emisiones brutas de GEI del Alcance 3 para la compañía son las siguientes:

- Categoría 1. Bienes y servicios adquiridos.
- Categoría 3. Actividades relacionadas con combustibles y energía no incluidas en el Alcance 1 o el Alcance 2.
- Categoría 4. Transporte y distribución aguas arriba.
- Categoría 5. Residuos generados en las operaciones.
- Categoría 9. Transporte y distribución aguas abajo.
- Categoría 10. Procesamiento de los productos vendidos.
- Categoría 11. Uso de los productos vendidos.
- Categoría 12. Tratamiento de fin de vida de los productos vendidos.
- Categoría 15. Inversiones.

A continuación, se muestran las emisiones brutas de GEI de Alcance 3 de las categorías mencionadas desglosadas por continente, así como el valor total:

Categorías de Alcance 3	**Emisiones brutas de GEI del Alcance 3 desglosadas por continente (toneladas métricas de CO2eq)**				
	Europa	**América del Norte**	**América del Sur**	**Asia**	**Totales**
Categoría 1	667.664,16	1.031.204,86	315.180,96	1.099.439,47	**3.113.489,45**
Categoría 3	16.930,76	18.428,56	17.291,39	16.520,95	**69.171,67**
Categoría 4	5.465,23	11.696,49	4.223,80	19.190,57	**40.576,10**
Categoría 5	1.845,90	3.844,72	14.094,42	15.785,78	**35.570,82**
Categoría 9	5.561,84	17.647,57	4.241,01	9.158,88	**36.609,30**
Categoría 10	5.405,76	6.432,12	2.060,99	6.676,38	**20.575,25**
Categoría 11	183.025,85	254.294,09	83.001,65	282.808,86	**803.130,44**
Categoría 12	35.639,48	54.650,86	19.103,22	60.098,79	**169.492,35**
Categoría 15	0,00	779,96	0,00	17.690,63	**18.470,59**
TOTAL	**921.538,98**	**1.398.979,23**	**459.197,45**	**1.527.370,31**	**4.307.085,9**

En cuanto a las categorías restantes, se consideran como exclusiones del estudio debido a:

- Categoría 2. Bienes capitales: Esta categoría se ha excluido debido a varios estudios realizados por la compañía donde se seleccionaron máquinas que son unas una muestra representativa de la actividad productiva de la compañía. Como resultado se obtuvo que la huella de carbono de esta categoría no supera el 0,1% de la huella de carbono total de la compañía.
- Categoría 6. Viajes de negocio: Esta categoría se ha excluido debido a que representa el 0,1% o menos de la huella de carbono total de la compañía.
- Categoría 7. Desplazamiento de los empleados: Esta categoría se ha excluido debido a que representa el 0,1% o menos de la huella de carbono total de la compañía.
- Categoría 8. Activos arrendados aguas arriba: Esta categoría se ha excluido debido a que representa el 0,01% o menos de la huella de carbono total de la compañía.
- Categoría 13. Activos arrendados aguas abajo: Esta categoría no es aplicable a nuestra compañía.
- Categoría 14. Franquicias: Esta categoría se ha excluido ya que CIE Automotive no tiene franquicias.

E1 – 6 -52 a) AR 47	*La divulgación de las emisiones totales de GEI requerida por el párrafo 44 (d) deberá ser la suma de las emisiones de GEI del Alcance 1, 2 y 3 requeridas por los párrafos 44 (a) a (c). Las emisiones totales de GEI deberán divulgarse con una desagregación que distinga entre*: ***(a) las emisiones totales de GEI derivadas de las emisiones subyacentes de GEI del Alcance 2 medidas utilizando el método basado en la ubicación***

Emisiones brutas de GEI del Alcance 1 (t CO2 eq)	95.298,27
Emisiones brutas de GEI del Alcance 2 (t CO2 eq)	438.262,93
Emisiones brutas de GEI del Alcance 3 (t CO2 eq)	4.307.085,96
Emisiones totales de GEI (t CO2 eq)	**4.840.647,16**

E1 – 6 -52 b) AR 47	*La divulgación de las emisiones totales de GEI requerida por el párrafo 44 (d) deberá ser la suma de las emisiones de GEI del Alcance 1, 2 y 3 requeridas por los párrafos 44 (a) a (c). Las emisiones totales de GEI deberán divulgarse con una desagregación que distinga entre*: ***(b) las emisiones totales de GEI derivadas de las emisiones subyacentes de GEI del Alcance 2 medidas utilizando el método basado en el mercado.***

Emisiones brutas de GEI del Alcance 1 (t CO2 eq)	95.298,27
Emisiones brutas de GEI del Alcance 2 (t CO2 eq)	246.878,27
Emisiones brutas de GEI del Alcance 3 (t CO2 eq)	4.307.085,96
Emisiones totales de GEI (t CO2 eq)	**4.649.262,50**

E1 – 6 – 53 AR 5	*La empresa deberá divulgar la intensidad de sus emisiones de GEI (emisiones totales de GEI por ingresos netos).*

Intensidad de emisiones GEI totales (basadas en la ubicación) (tCO2eq/k€)	1,22
Intensidad de emisiones GEI totales (basadas en el mercado) (tCO2eq/k€)	1,17

E1 – 6 – 54 AR 5	*La información sobre la intensidad de GEI exigida en el apartado 53 proporcionará las emisiones de GEI totales en toneladas métricas equivalentes de CO2 [exigidas en el apartado 44, letra d)] por ingresos netos.*

Intensidad de emisiones GEI totales (basadas en la ubicación) (tCO2eq/k€)	1,22
Intensidad de emisiones GEI totales (basadas en el mercado) (tCO2eq/k€)	1,17

E1 – 6 – 55	*La empresa deberá divulgar la conciliación con la partida relevante o notas en los estados financieros de los montos de ingresos netos (el denominador en el cálculo de la intensidad de las emisiones de GEI requerida por el párrafo 53).*

El volumen de ventas de CIE Automotive en 2025 es de 3.958.253.000 €.

2.2.4.4 RD E1-7: Absorciones de GEI y proyectos de mitigación de GEI financiados mediante créditos de carbono

Los siguientes indicadores no son de aplicación en CIE Automotive debido a que la compañía no tiene proyectos de mitigación de GEI financiados con créditos de carbono, tampoco dispone de proyectos de absorciones de GEI para neutralizar las emisiones.: *E1-7-56 a) AR 56 y 57, E1-7-56 b) AR 56, 62 Y 63, E1-7-58 a) AR 56 y 59, E1-7-58 b), E1-7-59 a) AR 61, 62 Y 63, E1-7-59 b) AR 61, 62 Y 63, E1-7-61 a), E1-7-61 b),* y *E1-7-61 c).*

E1 – 7 – 60	*En el caso de que la empresa divulgue un objetivo de cero emisiones netas además de los objetivos de reducción bruta de emisiones de GEI de acuerdo con el Requisito de Divulgación E1-4, párrafo 30, deberá explicar el alcance, las metodologías y los marcos aplicados y cómo se pretende neutralizar las emisiones residuales de GEI (después de aproximadamente un 90-95% de reducción de emisiones de GEI con la posibilidad de variaciones sectoriales justificadas en línea con una trayectoria de descarbonización sectorial reconocida), por ejemplo, mediante eliminaciones de GEI en sus propias operaciones y en la Cadena de Valor ascendente y descendente.*

El objetivo de cero emisiones netas además de los objetivos de reducción bruta de emisiones de GEI de acuerdo con el Requisito de Divulgación E1-4, párrafo 30, incluye como alcance a todo el Grupo CIE Automotive e involucra a toda la cadena de valor. Para el porcentaje residual, que no superará el 10% en 2050, se prevé la aplicación de políticas de eliminación de gases de efecto invernadero en la cadena de suministro con el fin de alcanzar un impacto neto cero. No obstante, las metodologías y marcos específicos que se aplicarán en 2050 aún no se han definido.

2.2.4.5 RD E1-8: Sistema de fijación del precio interno del carbono

E1 – 8 – 63 a) *AR 65*	*La información requerida en el párrafo 62 deberá incluir: (a) el tipo de esquema de fijación de precios internos del carbono, por ejemplo, los precios sombra aplicados para la toma de decisiones de inversión en CAPEX o investigación y desarrollo (I+D), tarifas internas de carbono o fondos internos de carbono.*

En CIE Automotive no se emplean créditos de carbono, pero se usan precios internos de carbono para monetizar el impacto de nuestras operaciones en el cambio climático y en el medioambiente. Se trata de una tasa interna al carbono usada para medir la mejora y el rendimiento medioambiental de las plantas y poder hacer análisis comparativos.

E1 – 8 – 63 b) *AR 65*	*La información requerida en el párrafo 62 deberá incluir: (b) el alcance específico de aplicación de los esquemas de fijación de precios del carbono (actividades, geografías, entidades, etc.)*

El alcance de aplicación de los esquemas de fijación de precios del carbono (actividades, geografías, entidades, etc.) es CIE Automotive, y afecta a las categorías de energía (combustibles y electricidad).

E1 – 8 – 63 c) AR 65	*La información requerida en el párrafo 62 deberá incluir: (c) los precios del carbono aplicados según el tipo de esquema y las suposiciones críticas hechas para determinar los precios, incluyendo la fuente de los precios del carbono aplicados y por qué se consideran relevantes para su aplicación elegida. La empresa puede divulgar la metodología de cálculo de los precios del carbono, incluyendo en qué medida se han establecido utilizando orientación científica y cómo su desarrollo futuro está relacionado con trayectorias de fijación de precios del carbono basadas en la ciencia.*

El precio interno se obtiene del sitio web Sendeco2 y se actualiza regularmente para su cálculo.

Precios CO2	**EUA**
Media anual 73,95 €	
Enero	76,11€
Febrero	75,47€
Marzo	68,47 €
Abril	64,30 €
Mayo	70,17 €
Junio	72,17 €
Julio	70,31 €
Agosto	71,12 €
Septiembre	75,67 €
Octubre	78,21 €
Noviembre	80,93 €
Diciembre	83,90 €

E1 – 8 – 63 d)	*La información requerida en el párrafo 62 deberá incluir: (d) los volúmenes aproximados de emisiones brutas de GEI del año actual por Alcances 1, 2 y, cuando corresponda, Alcance 3 en toneladas métricas de CO2eq cubiertas por estos esquemas, así como su proporción de las emisiones totales de GEI de la empresa para cada Alcance respectivo.*

Los volúmenes aproximados de emisiones brutas de GEI del año actual por Alcances 1 y 2 en toneladas métricas de CO2eq cubiertas por estos esquemas, así como su proporción de las emisiones totales de GEI de la empresa para cada Alcance respectivo, son del 99% del Alcance 1 y del Alcance 2.

2.2.4.6 RD E1-9: Efectos financieros previstos de los riesgos físicos y de transición materiales y oportunidades potenciales relacionadas con el cambio climático

En este segundo año de aplicación de la directiva, no se reportará información relativa a los indicadores *E1-9-66 a), E1-9-70* y los AR 72 y 79, por la aplicación del Reglamento delegado 2025/1416 (*"quick fix"*) publicado en el DOUE el 10 de noviembre de 2025 que modifica el reglamento delegado de adopción de las ESRS, en particular, para las empresas de la primera fase congela y retrasa dos años la aplicación de las disposiciones transitorias.

E1 – 9 – 66 b)	*La divulgación de los efectos financieros anticipados de los riesgos físicos materiales requeridos por el párrafo 64 (a) (Se deberán divulgar los efectos financieros anticipados de riesgos físicos materiales.) deberá incluir:* ***(b) la proporción de activos en riesgo físico material abordados por las acciones de adaptación al cambio climático****.*

Las acciones de adaptación vienen recogidas en el indicador *NEIS 2- SBM-3 –19 c)* y cubren el 100% de los activos y localizaciones de CIE Automotive.

E1 – 9 – 66 c) AR 70	*La divulgación de los efectos financieros anticipados de los riesgos físicos materiales requeridos por el párrafo 64 (a) (Se deberán divulgar los efectos financieros anticipados de riesgos físicos materiales.) deberá incluir:* ***(c) la ubicación de activos significativos en riesgo físico material.***

El análisis mostrado en el indicador *E1-9-66 d)* se realiza para todas las localizaciones del Grupo CIE Automotive.

E1 – 9 – 66 d) AR 71	*La divulgación de los efectos financieros anticipados de los riesgos físicos materiales requeridos por el párrafo 64 (a) (Se deberán divulgar los efectos financieros anticipados de riesgos físicos materiales.) deberá incluir:* ***(d) el importe monetario y la proporción (porcentaje) de los ingresos netos de sus actividades comerciales en riesgo físico material a corto, mediano y largo plazo.***

Tal y como se detalla en el indicador *NEIS 2- SBM-3 –19 c)*, los riegos físicos tanto crónicos como agudos han salido con un nivel de riesgo menor de 2.12 sobre la escala de 5 para el horizonte temporal 2050 y el escenario *Net Zero Emissions* (el más desfavorable). Este proceso, detallado anteriormente, se basa en encuestas realizadas por personas clave de la organización a nivel de planta, geografía y tecnología. Basado en ese procedimiento se obtiene un porcentaje de EBITDA en riesgo y por proporción un valor de ingresos en riesgo. El nivel de riesgo es bajo y en consonancia los ingresos potencialmente afectados son inmateriales y no se pone en peligro ninguna de las metas ni de los compromisos de CIE Automotive.

E1 – 9 – 67 a)	*La divulgación de los efectos financieros anticipados de los riesgos de transición materiales requeridos por el párrafo 64 (b) (Se deberán divulgar los efectos financieros anticipados de riesgos de transición.) deberá incluir:* ***(a) el importe monetario y la proporción (porcentaje) de los activos en riesgo de transición material a corto, mediano y largo plazo antes de considerar las acciones de mitigación del clima.***

CIE Automotive no va a divulgar en este ejercicio impactos financieros en los activos en riesgo de transición material a corto, mediano y largo plazo.

E1 – 9 – 67 b)	*La divulgación de los efectos financieros anticipados de los riesgos de transición materiales requeridos por el párrafo 64 (b) (Se deberán divulgar los efectos financieros anticipados de riesgos de transición.) deberá incluir:* ***(b) la proporción de activos en riesgo de transición material abordados por las acciones de mitigación del cambio climático.***

Las acciones de adaptación muestran en el indicador *NEIS 2- SBM-3 –19 c)* y cubren el 100% de los activos y localizaciones de CIE Automotive.

E1 – 9 – 67 c) y d)	*La divulgación de los efectos financieros anticipados de los riesgos de transición materiales requeridos por el párrafo 64 (b) (Se deberán divulgar los efectos financieros anticipados de riesgos de transición.) deberá incluir:* ***(c) desglose del valor en libros de los activos inmobiliarios de la empresa por clases de eficiencia energética.*** ***(d) pasivos que pueden tener que ser reconocidos en los estados financieros a corto, mediano y largo plazo.***

CIE Automotive no va a divulgar en este ejercicio información relativa a estos indicadores.

E1 – 9 – 67 e)	*La divulgación de los efectos financieros anticipados de los riesgos de transición materiales requeridos por el párrafo 64 (b) (Se deberán divulgar los efectos financieros anticipados de riesgos de transición.) deberá incluir:* ***(e) el importe monetario y la proporción (porcentaje) de los ingresos netos de sus actividades comerciales en riesgo de transición material a corto, mediano y largo plazo, incluyendo, cuando sea relevante, los ingresos netos de los clientes de la empresa que operan en actividades relacionadas con el carbón, el petróleo y el gas.***

Tal y como se muestra en el indicador *NEIS 2- SBM-3 –19 c)*, los riegos de transición han salido con un nivel de riesgos menor de 2.429 sobre la escala de 5 para el horizonte temporal 2050 y el escenario *Net Zero Emissions* (el más desfavorable). Este proceso, detallado anteriormente, se basa en encuestas realizadas por personas clave de la organización a nivel de planta, geografía y tecnología.

Basado en ese procedimiento se obtiene un porcentaje de EBITDA en riesgo y por proporción un valor de ingresos en riesgo. El nivel de riesgo es bajo y en consonancia los ingresos potencialmente afectados son inmateriales y no se pone en peligro ninguna de las metas ni de los compromisos de CIE Automotive.

Por otro lado, CIE Automotive no tiene actividades relacionadas con el carbón, el petróleo y el gas.

E1 – 9 – 68 a) y b)	*La empresa deberá revelar conciliaciones con las partidas o notas relevantes en los estados financieros de lo siguiente:* *(a) importes significativos de los activos e ingresos netos en riesgo físico material (según lo requerido por el párrafo 66).* *(b) Importes significativos de los activos, pasivos e ingresos netos en riesgo de transición material (según lo requerido por el párrafo 67).*

CIE Automotive no va a divulgar en este ejercicio información relativa a estos indicadores.

E1 – 9 – 69 a) AR 80 y b) AR 81	*Para la divulgación del potencial para aprovechar oportunidades relacionadas con el clima, según lo requerido por el párrafo 64 (c) (Se deberá divulgar el potencial para beneficiarse de oportunidades materiales relacionadas con el clima), la empresa deberá considerar:* *(a) sus ahorros de costos esperados de las acciones de mitigación y adaptación al cambio climático.* *(b) el tamaño potencial del mercado o los cambios esperados en los ingresos netos de productos y servicios bajos en carbono o soluciones de adaptación a los que la empresa tiene o puede tener acceso.*

CIE Automotive no va a divulgar en este ejercicio información relativa a estos indicadores.

2.3 Contaminación (NEIS E2)

2.3.1 Gestión de impactos, riesgos y oportunidades

2.3.1.1 RD relacionado con NEIS 2 IRO-1 – Descripción de los procesos para identificar y evaluar impactos, riesgos y oportunidades relacionados con la contaminación

E2-IRO-1-11 a) AR 1-AR 9	*La empresa describirá el proceso para determinar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales y facilitará información sobre:* ***a) si la empresa ha examinado las ubicaciones de sus emplazamientos y sus actividades empresariales con el fin de determinar sus impactos, riesgos y oportunidades reales y potenciales relacionados con la contaminación en sus propias operaciones y en las fases anteriores y posteriores de su cadena de valor, y, en ese caso, las metodologías, hipótesis y herramientas utilizadas en el examen;***

Tal y como se recoge en la respuesta al indicador *NEIS 2 – SBM-3- 19 b) AR 7a AR 7b y 7c y AR 13* el proceso para determinar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales relacionados con el área medio ambiental es único y realizado de manera bienal.

Una de las razones para buscar un modelo único de análisis es la integración a alto nivel con el proceso general (NEIS E1) el cual se describe en el apartado *NEIS 2 IRO-1 Descripción de los procesos para identificar y evaluar impactos materiales, riesgos y oportunidades*.

Por supuesto, se observa que este proceso está integrado con el análisis general de impactos riegos y oportunidades IROs, incluido como respuesta al indicado *NEIS 2 IRO-1*, cuya parte de impactos riesgos y oportunidades generales de contaminación se muestran a continuación.

Impactos, Riesgos y Oportunidades (IROs)

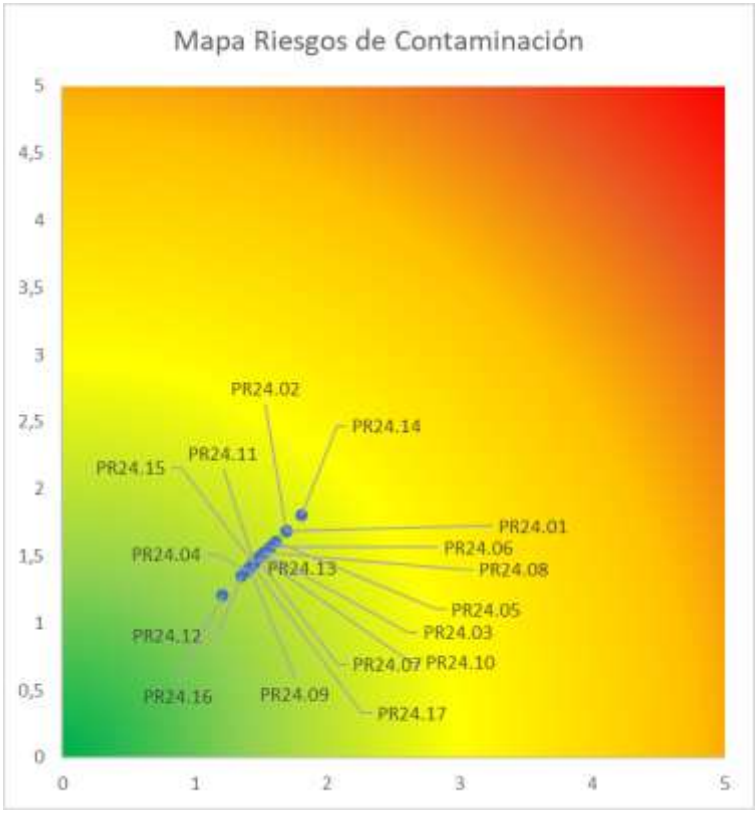
+: impacto positivo // -: impacto negativo // R: riesgo // O: oportunidad

Subtemas	IROs
Contaminación del aire	(-) Contaminación del aire asociada a la generación de emisiones de alcance 3.
	(- y R) Incremento de la huella ambiental de la empresa debido a la comercialización de componentes fabricados en otras ubicaciones geográficas para cumplir con los requisitos de ciertos clientes.
	(+ y O) Reducción de las emisiones de alcance 1 y 2 como resultado del uso de energía renovable y la autogeneración de energía para el abastecimiento de las instalaciones de la compañía.
Contaminación del agua	(+) Reducción el consumo de agua potable como resultado del incremento del uso de agua reciclada.
	(R) Efectos financieros derivados de: Aumento de la eutrofización del agua como resultado de los vertidos provenientes del agua no reciclada.
	(R) Efectos financieros derivados de: Aumento de la ecotoxicidad del agua dulce como resultado de los residuos no reciclados en los procesos productivos.
Contaminación del suelo	(R) Efectos financieros derivados de: Contaminación del suelo a través de la erosión química del terreno durante el proceso extractivo de materias primas.

Para el análisis más en detalle de los riegos de contaminación se ha bajado a un nivel más de desglose y se analizan los siguientes riesgos:

- PR24.01 : Riesgo de generación de residuos peligrosos.
- PR24.02 : Riesgo de derrames accidentales.
- PR24.03 : Riesgo de mala gestión de residuo sólido.
- PR24.04 : Riesgo de uso de materiales contaminantes.
- PR24.05: Riesgo de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI).
- PR24.06: Riesgo de emisión de partículas finas (PM).
- PR24.07: Riesgo de sustancias orgánicas volátiles y toxicas.
- PR24.08 : Riesgo de ineficiencia energética.
- PR24.09 : Riesgo de vertidos no tratados.
- PR24.10 : Riesgos de fugas químicas.
- PR24.11 : Riesgo de consumo excesivo de agua.
- PR24.12 : Riesgo de alteración de ecosistemas acuáticos.
- PR24.13: Riesgo de ruido en áreas logísticas.
- PR24.14: Riesgo de impacto en los trabajadores.
- PR24.15: Riesgo de impacto en comunidades cercanas.
- PR24.16 : Riesgo de iluminación artificial excesiva.
- PR24.17 : Riesgo de manejo inadecuado de materiales plásticos.

Ninguno de estos riegos alcanza un valor de 2 (medio) sobre una escala de 5, como se muestra en el siguiente mapa de calor donde el nivel de riesgo se muestra en las ordenadas y la probabilidad en las abscisas.



E2-IRO-1-11 b) AR 1-AR 9	*La empresa describirá el proceso para determinar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales y facilitará información sobre*: ***b) si la empresa ha llevado a cabo consultas y de qué manera, en particular con los colectivos afectados.***

El proceso general seguido para la identificación y evaluación de Impactos, riesgos y oportunidades relacionados con la contaminación, así como si se han realizado consultas, se describen en el apartado *NEIS2 IRO-1 Descripción de los procesos para identificar y evaluar impactos materiales, riesgos y oportunidades*.

Para todo el ámbito medioambiental, en concreto, el proceso de análisis de riegos y oportunidades y de resiliencia está integrado, se explica en la respuesta al indicador *NEIS 2 – SBM-3- 19 a) y b)* que se detalla en el punto anterior.

2.3.1.2 RD E2-1 – Políticas relacionadas con la contaminación

E2-1-14 *AR 10*	*La divulgación requerida por el párrafo 12 deberá contener información sobre las políticas que la empresa tiene implementadas para gestionar sus impactos materiales, riesgos y oportunidades relacionados con la contaminación, de acuerdo con NEIS 2 MDR-P Políticas adoptadas para gestionar asuntos materiales de sostenibilidad.*

Título	**Política de Medio Ambiente**
Descripción	Política medioambiental del Grupo CIE Automotive.
Objetivo	Esta política tiene como finalidad integrar prácticas de medioambiente en toda la Cadena de Valor. Con ello, contribuimos al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas, garantizando la transparencia en la comunicación de nuestro desempeño ambiental. Los compromisos recogidos en esta política se articulan como herramienta clave para conseguir el objetivo del grupo de ser compañía de emisiones netas cero en 2050, y con el objetivo de 1,5 ºC alineados con el Acuerdo de París. Así como los fijados por la regulación y grupos de interés. En CIE Automotive, como proveedor global y multitecnológico de referencia en el sector de automoción, tenemos un claro compromiso con el desarrollo sostenible, el medioambiente, la biodiversidad y la lucha contra el cambio climático. Asimismo, reconocemos nuestra responsabilidad de minimizar el impacto ambiental de nuestras actividades, productos y servicios, en línea con los principios de sostenibilidad y la normativa vigente, los requisitos de los grupos de interés y los compromisos voluntarios adquiridos por la empresa. Este compromiso se refleja en nuestra Política de Medio Ambiente, que guía nuestras decisiones estratégicas y operativas hacia un modelo de negocio más sostenible.
Impactos, Riesgos y Oportunidades materiales	Dentro de la revisión continua del Plan Estratégico como del Plan de Gestión y el potencial Plan de Transición se realiza un análisis de dependencias, impactos, riesgos y oportunidades para garantizar la mitigación de riegos y el aprovechamiento de oportunidades. Dentro de los riesgos medioambientales, se tratarán como mínimo los riesgos climáticos tanto físicos agudos, físicos crónicos como de transición y se lanzarán análisis de riesgos de contaminación, circularidad, agua y biodiversidad. El mapa de riesgos se integra dentro del Sistema de Gestión de Riesgos (SGR) de CIE Automotive, que sigue la metodología ISO 31000, y permite asegurar razonablemente que todos los riesgos medioambientales significativos son prevenidos, identificados, evaluados y sometidos a un seguimiento continuo. Dichos riesgos son aprobados por el Consejo de Administración y gestionados en función de los niveles de tolerancia a los mismos. La Política de Medio Ambiente forma parte del proceso de gobernanza de la compañía al igual que el análisis de doble materialidad y los IROs identificados en la misma. Por ello, la política aborda los IROs materiales del mencionado análisis, y esto se refleja también en la respuesta a los indicadores *NEIS 2-SBM-3-19 a), E1-2-25* y *E5-3-23*.
Alcance de la política	El alcance de la presente política comprende a todas las filiales y subsidiarias de CIE Automotive donde la compañía ejerce un control financiero y operativo. No hay exclusiones geográficas o tecnológicas. Además, esta política persigue realizar un seguimiento de la cadena de suministro para asegurarse de que sus compromisos están alineados con los de la sociedad, así como gestionar la seguridad de la información en el desarrollo y fabricación de los productos que comercializa. La política de medio ambiente del Grupo aborda la: prevención, preparación para la reutilización, reciclado, valorización energética y eliminación de los residuos, priorizándoles en este orden. De la misma manera se prioriza la evitación o minimización de residuos frente al tratamiento de residuos.
Partes interesadas afectadas	Todos los grupos de interés de CIE Automotive.

Zonas geográficas	Esta política es de aplicación global.
Cadena de Valor	La política recoge el compromiso de promover y requerir compromisos ambientales en línea con los de la compañía a toda la Cadena de Valor.
Responsable de aplicación	El Consejo de Administración, a través de la Comisión de Auditoría de CIE Automotive, es el máximo responsable de la existencia y aplicación de esta política. La Comisión ASG supervisará la implementación de esta política y garantizará el alineamiento con las metas estratégicas y normativas, con el apoyo del Consejero Delegado y este, a su vez, con el apoyo de la Dirección de Ingeniería, Calidad y Medioambiente corporativo, y el Comité Transversal ASG.
Disponibilidad	Documento público en la página web corporativa, y a disposición de todos los colaboradores del Grupo a través de la intranet corporativa y del Modelo de gestión.

En la respuesta al indicador *E2-3-22* se remarca la importancia de la implantación de sistemas de gestión integrados y de más concretamente cuando incluyen Sistemas de Gestión Ambiental (SGA) y como garantizan la eficacia de este y la mejora continua.

En este punto se quiere remarcar que estos sistemas basados en la norma ISO 14001 garantizan un enfoque hacia la cadena de valor y hacia las partes interesadas con puntos clave de esta que se garantizan vía auditorías internas y auditorías por tercera parte.

Algunos de esos puntos clave del SGA, donde la Política Medioambiental es un punto clave y foco del citado proceso de auditoría y revisión. son:

1. Contexto de la organización y análisis de las partes interesadas
La norma establece que la organización debe:
- Identificar las partes interesadas relevantes (clientes, proveedores, contratistas, reguladores, comunidad, etc.) y comprender sus necesidades y expectativas relacionadas con el desempeño ambiental.
- Incorporar estas expectativas en el sistema de gestión ambiental, lo que asegura que las preocupaciones de las partes interesadas sean tenidas en cuenta.

2. Gestión de la cadena de valor
La norma ISO 14001 incluye un enfoque claro hacia la cadena de valor, asegurando que los impactos ambientales no se limiten solo a las operaciones internas, sino que se consideren en todas las etapas, como:
- Abastecimiento de materias primas: Fomentar la compra de materiales de proveedores que cumplan con requisitos ambientales.
- Diseño de productos y servicios: Promover un enfoque de ciclo de vida, considerando impactos ambientales desde la extracción de materias primas hasta el final de la vida útil del producto.
- Gestión de proveedores y contratistas: La norma exige a las organizaciones establecer requisitos ambientales para sus proveedores y subcontratistas. Esto puede incluir cláusulas contractuales, auditorías y programas de capacitación.

3. Ciclo de vida del producto (enfoque basado en el ciclo de vida)
La norma ISO 14001 incorpora el concepto de ciclo de vida, lo que significa que las organizaciones deben evaluar y minimizar los impactos ambientales en todas las etapas de su cadena de valor:
- Extracción de materias primas.
- Producción y distribución.
- Uso del producto.
- Disposición final o reciclaje.

Esto obliga a la organización a trabajar de cerca con sus socios en la cadena de valor para identificar y gestionar impactos ambientales en cada etapa.

4. Comunicación con las partes interesadas
La norma promueve una comunicación efectiva con las partes interesadas, tanto internas como externas, para:
- Informar sobre el desempeño ambiental y la gestión de riesgos.
- Fomentar la colaboración con socios, proveedores y clientes en iniciativas ambientales.

Reforzar la transparencia y la confianza con la comunidad y otros grupos de interés.

E2-1-15 a) *AR 11*	*La empresa deberá indicar, con respecto a sus propias operaciones y su cadena de valor ascendente y descendente, si y cómo sus políticas abordan las siguientes áreas cuando sean materiales:* ***(a) mitigar los impactos negativos relacionados con la contaminación del aire, agua y suelo, incluyendo la prevención y el control.***

La política medioambiental del grupo recoge, entre otros estos aspectos y compromisos:

1. Cumplimiento Normativo y voluntario
Garantizamos el cumplimiento de todas las normativas ambientales aplicables, los requisitos de los grupos de interés y de aquellos compromisos voluntarios que se hayan adquirido, asegurando una gestión ambiental transparente y documentada.

2. Lucha contra el cambio climático. Incorporando estrategias de:
- Mitigación del cambio climático.
- Adaptación al cambio climático.

3. La preservación de la calidad del aire, suelo y agua
- Prevención de la contaminación: del Suelo, del Agua, del Aire y Acústica.
- Reducción del impacto acústico de nuestras actividades.
- Localización de nuestras plantas de producción, evitando la deforestación y el impacto en la biodiversidad.

4. Eficiencia Energética y Reducción de Emisiones
- Promovemos la eficiencia energética en nuestras operaciones mediante la implementación de tecnologías limpias y la transición hacia fuentes de energía renovables.
- Nos comprometemos a reducir progresivamente nuestras emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), alineándonos con los objetivos del Acuerdo de París.

5. Gestión de Recursos y Residuos
- Optimizamos el uso de materiales en nuestros procesos de producción, priorizando materias primas recicladas y sostenibles.
- Implementamos prácticas de economía circular, minimizando la generación de residuos y maximizando su reutilización o reciclaje.

6. Diseño de Productos y Procesos Sostenibles bajo conceptos de Ecodiseño
Incorporamos principios de sostenibilidad en el diseño de nuestros componentes, su proceso de fabricación y su ciclo de vida, incluyendo:
- Materiales ligeros y reciclables que mejoren la eficiencia del combustible.
- Productos diseñados para facilitar su reparación, reutilización o reciclaje.
- Circularidad de materiales.
- Procesos eficientes y sostenibles.
- Garantizando la seguridad de nuestros productos a través de la cadena de valor y en su uso final.

7. Protección de la Biodiversidad y Uso Responsable de los recursos hídricos
- Realizamos evaluaciones del impacto ambiental de nuestras instalaciones para minimizar la alteración de ecosistemas locales.
- Gestionamos el uso del agua de manera responsable, reduciendo el consumo y garantizando la calidad de los vertidos. Incluyendo:
  - Uso y abastecimiento de recursos hídricos en nuestras propias operaciones.
  - Tratamiento de aguas como paso hacia un uso de agua más sostenible.
  - Prevención y reducción de la contaminación del agua resultante de nuestras actividades.
- Protegiendo los recursos del agua, incluyendo también los fluviales y marinos.

8. La participación de las personas: "todos podemos mejorar nuestro entorno"

9. Promover y requerir compromisos ambientales en línea con los de la compañía a toda la cadena de valor

10. Prevención y gestión de accidentes y situaciones de emergencia mitigando el impacto negativo en las personas y en el medio ambiente

11. Transparencia y Reporte

- Publicamos anualmente informes de sostenibilidad en conformidad con la CSRD, proporcionando datos verificables sobre nuestras acciones, metas y resultados ambientales.
- Establecemos indicadores clave de desempeño para medir y mostrar nuestro progreso.

12. Definimos objetivos y medimos nuestro desempeño a través del cuadro de mando, con indicadores como los siguientes:

- Eficiencia energética.
- Reducción de emisiones.
- Reducción de consumo de agua.
- Generación de residuos.
- Circularidad.
- Uso de energía renovable.
- Seguridad de producto.
- Accidentes y emergencias.

E2-1-15 c) *AR 11*	*La empresa deberá indicar, con respecto a sus propias operaciones y su cadena de valor ascendente y descendente, si y cómo sus políticas abordan las siguientes áreas cuando sean materiales:* ***(c) evitar incidentes y situaciones de emergencia, y si ocurren, controlar y limitar su impacto en las personas y el medio ambiente.***

La respuesta a este indicador viene recogida en los indicadores *E2-1-14* y *E2-1-15 a)*.

2.3.1.3 RD E2-2 – Acciones y recursos relacionadas con la contaminación

E2-2-18	*La descripción de los planes de acción y recursos relacionados con la contaminación deberá contener la información prescrita en NEIS 2 MDR-A Acciones y recursos en relación con asuntos materiales de sostenibilidad.*

Acción	**Modelo de gestión integral CIE Automotive**
Resultados	Asegurar la implementación de las mejores prácticas del grupo en todas las localizaciones de CIE Automotive, buscando la mejora continua y la reducción de los impactos en el entorno, suelos, aire y agua, así como un uso adecuado de los recursos hídricos y marinos.
Alcance	Todo el Grupo, incluidas las zonas de alto estrés hídrico e involucrando a la cadena de valor. Esta acción también se enfoca en optimizar la gestión de los residuos en línea con la jerarquía de residuos.
Horizonte	Mejora continua año a año
Actuaciones	Elaboración de un Modelo de Gestión aplicable a todas las plantas del grupo, este modelo se va fortaleciendo con las mejores prácticas detectadas en cualquiera de las localizaciones y con los requisitos que llegan a través de los grupos de interés.
Información	Para asegurar su implantación se realizan asesorías tanto internas como de tercera parte de acuerdo con diferentes estándares como la ISO 14001 y la ISO 50001. En 2025 más de 98% de las localizaciones de CIE estaban certificadas en ISO 14001.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	Como se desprende de los puntos anteriores, el plan de gestión medioambiental está imbricado con el Plan Estratégico de la compañía. En este plan ya se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros, lo que supone aproximadamente el 5% anual de las ventas. Este plan incorpora las acciones medioambientales que se están comentando. Las cifras comentadas son para el Plan Estratégico en su totalidad no sólo para una acción o sólo para el área medioambiental. El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas y por tanto al presupuesto recurrente de I+D. Como se menciona en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025, el OPEX asociado a I+D es inmaterial para la compañía. Dada la incertidumbre del mercado de automoción, tanto por factores internos como la electrificación, nuevos actores entrantes en nuevas zonas geográficas, descarbonización, etc.,

	como factores geopolíticos, no es el momento adecuado de hacer un nuevo plan a largo plazo. Durante 2026 se darán indicaciones a corto plazo (uno o dos años) y cuando el entorno sea más adecuado se volverá a generar objetivos con sus recursos asociados a largo plazo.

Acción	**Implantación de un sistema de gestión medioambiental**
Resultados	El sistema de gestión medioambiental, como parte del Modelo de Gestión de CIE Automotive garantiza el Análisis de riesgos y oportunidades a nivel local y su plan de mejora y mitigación, mediante métricas y midiendo su impacto y eficacia.
Alcance	Todo el Grupo, incluidas las zonas de alto estrés hídrico e involucrando a la cadena de valor.
Horizonte	Mejora continua año a año
Actuaciones	Requerimiento por parte del grupo a todas las plantas de obtener el certificado ISO 14001. Adicionalmente el cuerpo certificador es global de manera que se puede hacer un mejor seguimiento de potenciales desviaciones, se asegura de manera mejor que cumplen el Modelo de Gestión y se pueden transversalizar de manera óptima las lecciones aprendidas y las mejores prácticas.
Información	La aplicación y certificación según la ISO 14001contribuye a reducir el impacto ambiental de varias formas: **1. Identificación y Gestión de Impactos Ambientales** ISO 14001 requiere que las organizaciones identifiquen los aspectos de sus actividades, productos o servicios que afectan al medio ambiente (como emisiones, uso de recursos, generación de residuos) y desarrollen estrategias para mitigarlos. **2. Cumplimiento legal** La certificación asegura que la organización cumple con las normativas ambientales locales, nacionales e internacionales, reduciendo riesgos de sanciones por incumplimientos. **3. Eficiencia en el uso de recursos** Implementar ISO 14001 fomenta la optimización del uso de recursos como agua, energía y materias primas, lo que disminuye el impacto ambiental asociado con su extracción, producción y consumo. **4. Prevención de la Contaminación** La norma incentiva la adopción de medidas para prevenir la contaminación en lugar de corregirla posteriormente. Esto incluye minimizar emisiones, reducir residuos y manejar productos químicos de manera segura. **5. Promoción de la mejora continua** ISO 14001 exige un enfoque de mejora continua, asegurando que las organizaciones implementen regularmente acciones para disminuir sus impactos ambientales a largo plazo. **6. Conciencia ambiental** La certificación fomenta la sensibilización y formación de los empleados y partes interesadas sobre prácticas sostenibles, lo que impulsa una cultura organizacional más responsable con el medio ambiente. **7. Reputación y competitividad** Las empresas certificadas son mejor valoradas por los grupos de interés que valoran la sostenibilidad, promoviendo prácticas de negocio ambientalmente responsables en toda la cadena de suministro. Actualmente más del 98% de las localizaciones del Grupo tienen certificación ISO 14001.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	Como se desprende de los puntos anteriores, el plan de gestión medioambiental está imbricado con el Plan Estratégico de la compañía. En este plan ya se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros, lo que supone aproximadamente el 5% anual de las ventas. Este plan incorpora las acciones medioambientales que se están comentando. Las cifras comentadas son para el Plan Estratégico en su totalidad no solo para una acción o solo para el área medioambiental. El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas y por tanto al presupuesto recurrente de I+D. Como se menciona en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025, el OPEX asociado a I+D es inmaterial para la compañía.

	Dada la incertidumbre del mercado de automoción, tanto por factores internos como la electrificación, nuevos actores entrantes en nuevas zonas geográficas, descarbonización, etc., como factores geopolíticos, no es el momento adecuado de hacer un nuevo plan a largo plazo. Durante 2026 se darán indicaciones a corto plazo (uno o dos años) y cuando el entorno sea más adecuado se volverá a generar objetivos con sus recursos asociados a largo plazo.

Acción	**Ecodiseño**
Resultados	Introducción de criterios de ecodiseño en el proceso de lanzamiento e industrialización de nuevos proyectos, así como la difusión de manual y herramientas de ecodiseño.
Alcance	Todo el Grupo, incluidas las zonas de alto estrés hídrico e involucrando a la cadena de valor. Esta acción también se enfoca en optimizar la gestión de los residuos en línea con la jerarquía de residuos.
Horizonte	Ya ha sido introducido en el sistema de gestión y este se actualiza de manera recurrente para asegurar su efectividad.
Actuaciones	Introducción dentro de los procesos y procedimientos de desarrollo y lanzamiento de nuevos productos y proyectos.
Información	El proceso 3 de CIE Automotive contiene una serie de *check lists* que coinciden con cada paso del proceso de APQP los cuales los revisa la dirección de planta y proyecto para pasar a la siguiente fase, en ellos se incorpora la revisión de conceptos de ecodiseño en el proyecto. Para ayudar a ello se han desarrollado herramientas de ecodiseño.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	Como se desprende de los puntos anteriores, el plan de gestión medioambiental está imbricado con el Plan Estratégico de la compañía. En este plan ya se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros, lo que supone aproximadamente el 5% anual de las ventas. Este plan incorpora las acciones medioambientales que se están comentando. Las cifras comentadas son para el Plan Estratégico en su totalidad no sólo para una acción o sólo para el área medioambiental. El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas y por tanto al presupuesto recurrente de I+D. Como se menciona en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025, el OPEX asociado a I+D es inmaterial para la compañía. Dada la incertidumbre del mercado de automoción, tanto por factores internos como la electrificación, nuevos actores entrantes en nuevas zonas geográficas, descarbonización, etc., como factores geopolíticos, no es el momento adecuado de hacer un nuevo plan a largo plazo. Durante 2026 se darán indicaciones a corto plazo (uno o dos años) y cuando el entorno sea más adecuado se volverá a generar objetivos con sus recursos asociados a largo plazo.

Acción	**Escucha activa**
Resultados	Pertenencia asociaciones alineadas con los objetivos y política de CIE Automotive
Alcance	Organizaciones alineadas con objetivos de ecodiseño, circularidad, cambio climático, reducción de emisiones, reducción de impacto ambiental. Con especial foco en la cadena de valor y en las partes interesadas.
Horizonte	Es una acción con vista en el largo plazo
Actuaciones	Alinear los objetivos del sector tanto aguas abajo como aguas arriba. Promover los objetivos reflejados en la política del grupo y en sus compromisos en entidades con dificultades para la aplicación de estos como son, especialmente, las PYMEs. Identificar nuevos retos y tendencias. Dinamizar propuestas conjuntas.
Información	En el ámbito institucional, desde la Junta Directiva de Sernauto (Asociación Española de Proveedores de Automoción), CIE Automotive promueve acciones para lograr la neutralidad climática y colabora para fijar objetivos más ambiciosos en el sector. El grupo es socio fundador del Basque Ecodesign Center, donde colabora con diferentes agentes de la Administración y de diversos sectores industriales para promover la circularidad, la descarbonización y la lucha contra

	el cambio climático. CIE Automotive se involucra en las nuevas soluciones de movilidad enfocada a vehículos de cero emisiones desde las fases iniciales de desarrollo. Fruto de esta estrategia es la participación desde 2021 en Basquevolt, la iniciativa vasca de producción de baterías de estado sólido. Además, pertenece al Clúster del Cambio Climático de Forética, un grupo de empresas que traslada al contexto español las principales tendencias y conversaciones sobre cambio climático a nivel mundial. También es miembro de la Asociación Española de Calidad, que tiene diferentes grupos de trabajo en el área medioambiental para influir en el desarrollo de nueva legislación y dar directrices y formación para ayudar a la industria a la gestión del cambio climático.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	No requiere ni CAPEX ni OPEX específico.

Acción	**Gobernanza e Implicación de la Alta Dirección**
Resultados	Incorporar criterios medioambientales y de sostenibilidad en todas las decisiones de la compañía y por tanto en su estrategia
Alcance	Todo el Grupo incluidas las zonas de alto estrés hídrico.
Horizonte	Es una acción con vista en el largo plazo
Actuaciones	Incrementar la interactuación entre todos los niveles de la compañía fomentando una información y comunicación fluida.
Información	El Consejo de Administración y Comité de Dirección están implicados en la lucha contra el cambio climático. La máxima responsabilidad en las actividades relacionadas con el medioambiente recae en el Consejo de Administración. Dentro del Consejo, el representante en materia medioambiental es la Comisión ASG. La presidenta de esta comisión tiene experiencia y conocimiento sobre el cambio climático. Por su parte, el CEO de la compañía está involucrado en el crecimiento sostenible y es el responsable último de la consecución del Plan Estratégico, que integra el Plan ASG. El Comité ASG es un órgano con funciones de información y propuesta a la Comisión ASG de CIE Automotive. El Director de Ingeniería, Calidad y Medio Ambiente forma parte de este comité y gestiona el despliegue del plan estratégico en el área de medioambiente. La unión del área de ingeniería y medioambiente bajo un solo Director, garantiza que todos los objetivos medioambientales se analicen desde las fases iniciales y en la etapa de I+D.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	No requiere ni CAPEX ni OPEX específico.

Acción	**Durabilidad**
Resultados	Incrementar la robustez de los productos a través de procesos de diseño con predicción de durabilidad y mejora de la predicción de vida mediante simulación.
Alcance	Productos donde CIE Automotive realiza participa o realiza el diseño de producto. Involucrando a la cadena de valor. Esta acción también se enfoca en optimizar la gestión de los residuos en línea con la jerarquía de residuos.
Horizonte	El proceso de mejora es continuo. Sin embargo, en los últimos años se han realizado mejoras en la sistemática.
Actuaciones	Implementación de procesos de diseño que incorporan la simulación de los eventos que sufre el componente en la vida real y su correlación mediante ensayo físicos para cerrar el lazo de diseño.
Información	La simulación de durabilidad influye de manera significativa en la robustez de los componentes de automoción al permitir prever, evaluar y mejorar su comportamiento bajo diversas condiciones de uso a lo largo de su ciclo de vida. Para ello una integración de la validación virtual y la validación física son muy importantes, y pueden conllevar las siguientes mejoras o ventajas: **1. Detección temprana de fallos potenciales:** - Las simulaciones permiten identificar puntos débiles o áreas propensas a fallos en los componentes antes de fabricar prototipos físicos. - Esto reduce el riesgo de problemas durante las pruebas físicas o en el uso real del vehículo.

	2. Optimización del diseño - Las herramientas de simulación ayudan a ajustar parámetros de diseño, como geometría, materiales y procesos de fabricación, para mejorar la robustez del componente frente a fatiga, vibraciones y otros tipos de esfuerzos. - Esto permite crear diseños más resistentes sin necesidad de sobredimensionar los componentes. **3. Validación bajo condiciones reales** - Las simulaciones pueden replicar las condiciones de uso reales, como cargas dinámicas, variaciones térmicas, corrosión y ciclos de carga/descarga. - Esto asegura que los componentes mantengan su funcionalidad y seguridad incluso en condiciones adversas. **4. Reducción de costos y tiempo de desarrollo** - Al sustituir algunas pruebas físicas por simulaciones virtuales, se minimizan los costos y los tiempos de desarrollo asociados con la fabricación y ensayo de múltiples prototipos. - Esto permite iterar más rápidamente en el diseño y centrarse en soluciones más robustas. **5. Mejoras en la fiabilidad y la seguridad** - Al prever los límites de los componentes, las simulaciones ayudan a garantizar que estos funcionen correctamente durante toda su vida útil, aumentando la confianza del consumidor en la calidad y seguridad del vehículo. **6. Cumplimiento normativo y estándares de la industria** - Las simulaciones de durabilidad ayudan a asegurar que los componentes cumplan con los estrictos estándares de la industria automotriz, como los relativos a la fatiga estructural, impactos o vibraciones.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	Como se desprende de los puntos anteriores, el plan de gestión medioambiental está imbricado con el Plan Estratégico de la compañía. En este plan ya se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros, lo que supone aproximadamente el 5% anual de las ventas. Este plan incorpora las acciones medioambientales que se están comentando. Las cifras comentadas son para el Plan Estratégico en su totalidad no solo para una acción o solo para el área medioambiental. El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas y por tanto al presupuesto recurrente de I+D. Como se menciona en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025, el OPEX asociado a I+D es inmaterial para la compañía. Dada la incertidumbre del mercado de automoción, tanto por factores internos como la electrificación, nuevos actores entrantes en nuevas zonas geográficas, descarbonización, etc., como factores geopolíticos, no es el momento adecuado de hacer un nuevo plan a largo plazo. Durante 2026 se darán indicaciones a corto plazo (uno o dos años) y cuando el entorno sea más adecuado se volverá a generar objetivos con sus recursos asociados a largo plazo.

Acción	**Reparabilidad, reutilización y fin de vida de vehículos**
Resultados	Mejora de los diseños de los componentes para incrementar la capacidad de reparabilidad, reutilización, desmontaje, reciclado y valorización al final de la vida útil.
Alcance	Productos donde CIE Automotive realiza participa o realiza el diseño de producto. Involucrando a la cadena de valor. Esta acción también se enfoca en optimizar la gestión de los residuos en línea con la jerarquía de residuos.
Horizonte	El proceso de mejora es continuo. Sin embargo, en los últimos años se han realizado mejoras en la sistemática.
Actuaciones	Dentro de los pliegos de condiciones de los proyectos de desarrollo se deben de tener en cuenta los requisitos que los clientes señalan al respecto de estos puntos, pero en cualquier caso la normativa como la Directiva Europea 2000/53/CE y la 2005/64/CE buscan promover estos puntos
Información	**Directiva 2000/53/CE sobre Vehículos al Final de su Vida Útil** Esta directiva, también conocida como la Directiva de VFU, establece medidas para prevenir y reducir el impacto ambiental de los vehículos al final de su vida útil. Los puntos clave incluyen: - **Diseño para el desmontaje y reciclaje**: Los fabricantes deben considerar, durante el diseño y la producción, la facilidad de desmontaje, reutilización y valorización de los vehículos.

	- **Limitación de sustancias peligrosas**: Se prohíbe el uso de materiales como plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en la fabricación de vehículos, con algunas excepciones específicas. - **Objetivos de reutilización y reciclaje**: Los vehículos nuevos deben ser reutilizables y/o reciclables en al menos un 85% de su peso, y reutilizables y/o valorizables en al menos un 95%. **Directiva 2005/64/CE sobre Homologación de Vehículos en relación con su Reutilización, Reciclado y Valorización** Esta directiva complementa la anterior, enfocándose en la homologación de tipo de los vehículos de motor en cuanto a su aptitud para la reutilización, reciclado y valorización. Establece requisitos para asegurar que los vehículos cumplen con los porcentajes mínimos de reutilización y reciclado antes mencionados. Más recientemente se han promovido acciones que van en línea con el llamado "derecho a reparar".
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	Como se desprende de los puntos anteriores, el plan de gestión medioambiental está imbricado con el Plan Estratégico de la compañía. En este plan ya se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros, lo que supone aproximadamente el 5% anual de las ventas. Este plan incorpora las acciones medioambientales que se están comentando. Las cifras comentadas son para el Plan Estratégico en su totalidad no sólo para una acción o sólo para el área medioambiental. El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas y por tanto al presupuesto recurrente de I+D. Como se menciona en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025, el OPEX asociado a I+D es inmaterial para la compañía. Dada la incertidumbre del mercado de automoción, tanto por factores internos como la electrificación, nuevos actores entrantes en nuevas zonas geográficas, descarbonización, etc., como factores geopolíticos, no es el momento adecuado de hacer un nuevo plan a largo plazo. Durante 2026 se darán indicaciones a corto plazo (uno o dos años) y cuando el entorno sea más adecuado se volverá a generar objetivos con sus recursos asociados a largo plazo.

Una de las bases del sistema de gestión integral es cerrar el círculo de estrategia, políticas, acciones y objetivos o metas a través de le eficacia del proceso y de las acciones. Para ello, acciones van ligadas a metas u objetivos que se revisan de manera continua como métricas de la eficacia de cada una de ellas y del sistema.

Cabe recordar que uno de los pilares de los sistemas de gestión medioambiental certificados según norma ISO 14001 es el enfoque basado en el ciclo PHVA, que asegura la mejora continua:

- **Planificar:** Identificar aspectos ambientales, requisitos legales y riesgos/oportunidades; definir objetivos y metas ambientales; y establecer planes de acción.
- **Hacer:** Implementar los planes y procedimientos diseñados.
- **Verificar:** Supervisar, medir, analizar y evaluar el desempeño ambiental, comparándolo con los objetivos establecidos.
- **Actuar:** Corregir y ajustar el sistema según sea necesario para mejorar su eficacia.

A este pilar se unen otros dos claves:

Monitoreo, medición y evaluación del desempeño

- La norma exige que las organizaciones realicen un seguimiento continuo del desempeño ambiental, evaluando si los objetivos y metas se están cumpliendo.
- Las auditorías internas son una herramienta clave para verificar la eficacia del sistema. Que se refuerzan en el caso de CIE Automotive con certificación por tercera parte

Mejora continua

La norma fomenta la mejora continua mediante la revisión periódica del sistema, la identificación de no conformidades y la implementación de acciones correctivas y preventivas. Esto permite que el sistema evolucione constantemente y sea más eficaz en el logro de sus metas.

Para ello se ha montado una matriz donde se asegura que todas las acciones tienen ligados objetivos o metas. Esto se muestra en la siguiente tabla, donde los cruces identificados con un asterisco (*) son aquellos con implicación principalmente en la cadena de valor.

		Obj1	Obj2	Obj3	Obj4	Obj5	Obj6	Obj7	Obj8	Obj9	Obj12
		Reducción de intensidad de consumo energético	Reducción de las emisiones directas de GEI (alcance 1)	Reducción de las emisiones directas de GEI (alcance 2)	Reducción de intensidad de las emisiones directas e indirectas de GEI (alcance 1+2)	Disminución de la cantidad total de residuos generados no reciclados	Reducir la intensidad de extracción de agua	Objetivo Net-Zero general	Objetivos a corto plazo-medio plazo de reducción de alcance 1 + 2	Objetivos a corto plazo-medio plazo de reducción de alcance 3	Certificación según ISO 14.001
Acc1	Substitución de combustibles no renovables	x	x	x*	x			x	x	x	x
Acc2	Compra de electricidad renovable			x	x		x*				
Acc3	Eficiencia energética vía iniciativas de Industria 4.0	x	x	x	x	x		x	x	x*	x
Acc4	Reducción de la ratio peso bruto peso neto	x	x	x	x	x	x*	x	x	x	
Acc5	Proyectos de circularidad	x*	x*	x*	x*	x*		x	x*	x	x
Acc6	Adaptación del vertedero de Azkoitia a la legislación vigente										x
Acc7	Cálculo de Huella de Carbono de Producto clave	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Acc8	Digitalización gestión de datos de medioambiente	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Acc9	Proyecto Supply Chain Race2Zero	x*	x*	x*	x*	x*	x*	x	x*	x	x*
Acc10	Proyecto Materiales	x*	x*	x*	x*	x*	x*	x	x*	x	x*
Acc11	Proyecto Equipos Auxiliares	x	x	x	x		x*	x*	x	x*	x*
Acc12	Ecodiseño	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Acc13	Modelo de gestión integral CIE Automotive	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Acc14	Implantación de un sistema de gestión medioambiental	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Acc15	Durabilidad					x*	x*	x		x	x
Acc16	Reparabilidad, reutilización y fin de vida de vehículos					x*	x*	x		x	x
Acc17	Escucha activa	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Acc18	Gobernanza e implicación de la alta dirección	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Acc19	Incremento en la circularidad del agua	x*	x*	x*	x*	x	x	x*	x*	x*	x
Acc20	Mejora en los sistemas de tratamiento de agua	x*	x*	x*	x*	x	x	x*	x*	x*	x

En la siguiente tabla se refleja la alineación de las actuaciones y los subtemas del análisis de Impactos, Riesgos y Oportunidades (IROs), así como en la respuesta al indicador E2–3–22 a través de los objetivos que persiguen.

	E2		
	Agua	Aire	Suelo
Reducción de intensidad de consumo energético		x	
Reducción de las emisiones directas de GEI (alcance 1)		x	
Reducción de las emisiones indirectas de GEI (alcance 2)		x	
Reducción de intensidad de las emisiones directas e indirectas de GEI (alcance 1+ 2)		x	
Disminución de la cantidad total de residuos generados no reciclados	x	x	x
Reducir la intensidad de extracción de agua	x		
Objetivo Net-Zero general	x	x	x
Objetivos a corto plazo-medio plazo de reducción de alcance 1 + 2		x	
Objetivos a corto plazo-medio plazo de reducción de alcance 3	x	x	x
Certificación según ISO 14001	x	x	x

E2-2-19 a), b) y c) *AR 14*	*Además de NEIS 2 MDR-A, la empresa puede especificar a qué nivel de la siguiente jerarquía de mitigación se pueden asignar una acción y recursos*: ***(a) evitar la contaminación, incluyendo la eliminación gradual de materiales o compuestos que tengan un impacto negativo (prevención de la contaminación en la fuente); (b) reducir la contaminación, incluyendo: la eliminación gradual de materiales o compuestos; cumplir con los requisitos de aplicación, como los requisitos de Mejores Técnicas Disponibles (MTD); o cumplir con los criterios de No Causar Daño Significativo para la prevención y control de la contaminación según el Reglamento de Taxonomía de la UE y sus Actos Delegados (minimización de la contaminación); y (c) restaurar, regenerar y transformar los ecosistemas donde ha ocurrido la contaminación (control de los impactos tanto de actividades regulares como de incidentes).***

Acción	**Modelo de gestión integral CIE Automotive**
Niveles de asignación de la acción	(a) evitar la contaminación, incluyendo la eliminación gradual de materiales o compuestos que tengan un impacto negativo (prevención de la contaminación en la fuente); (b) reducir la contaminación, incluyendo: la eliminación gradual de materiales o compuestos; cumplir con los requisitos de aplicación, como los requisitos de Mejores Técnicas Disponibles (MTD); o cumplir con los criterios de No Causar Daño Significativo para la prevención y control de la contaminación según el Reglamento de Taxonomía de la UE y sus Actos Delegados (minimización de la contaminación); y (c) restaurar, regenerar y transformar los ecosistemas donde ha ocurrido la contaminación (control de los impactos tanto de actividades regulares como de incidentes).

Acción	**Implantación de un sistema de gestión medioambiental**
Niveles de asignación de la acción	(a) evitar la contaminación, incluyendo la eliminación gradual de materiales o compuestos que tengan un impacto negativo (prevención de la contaminación en la fuente); ç (b) reducir la contaminación, incluyendo: la eliminación gradual de materiales o compuestos; cumplir con los requisitos de aplicación, como los requisitos de Mejores Técnicas Disponibles (MTD); o cumplir con los criterios de No Causar Daño Significativo para la prevención y control de la contaminación según el Reglamento de Taxonomía de la UE y sus Actos Delegados (minimización de la contaminación); y (c) restaurar, regenerar y transformar los ecosistemas donde ha ocurrido la contaminación (control de los impactos tanto de actividades regulares como de incidentes).

Acción	**Ecodiseño**
Niveles de asignación de la acción	(a) evitar la contaminación, incluyendo la eliminación gradual de materiales o compuestos que tengan un impacto negativo (prevención de la contaminación en la fuente); (b) reducir la contaminación, incluyendo: la eliminación gradual de materiales o compuestos; cumplir con los requisitos de aplicación, como los requisitos de Mejores Técnicas Disponibles (MTD); o cumplir con los criterios de No Causar Daño Significativo para la prevención y control de la contaminación según el Reglamento de Taxonomía de la UE y sus Actos Delegados (minimización de la contaminación);

Acción	**Durabilidad**
Niveles de asignación de la acción	(a) evitar la contaminación, incluyendo la eliminación gradual de materiales o compuestos que tengan un impacto negativo (prevención de la contaminación en la fuente); (b) reducir la contaminación, incluyendo: la eliminación gradual de materiales o compuestos; cumplir con los requisitos de aplicación, como los requisitos de Mejores Técnicas Disponibles (MTD); o cumplir con los criterios de No Causar Daño Significativo para la prevención y control de la contaminación según el Reglamento de Taxonomía de la UE y sus Actos Delegados (minimización de la contaminación);

Acción	**Reparabilidad, reutilización y fin de vida de vehículos**
Niveles de asignación de la acción	(a) evitar la contaminación, incluyendo la eliminación gradual de materiales o compuestos que tengan un impacto negativo (prevención de la contaminación en la fuente); (b) reducir la contaminación, incluyendo: la eliminación gradual de materiales o compuestos; cumplir con los requisitos de aplicación, como los requisitos de Mejores Técnicas Disponibles (MTD); o cumplir con los criterios de No Causar Daño Significativo para la prevención y control de la contaminación según el Reglamento de Taxonomía de la UE y sus Actos Delegados (minimización de la contaminación);

Acción	**Escucha activa**
Niveles de asignación de la acción	(a) evitar la contaminación, incluyendo la eliminación gradual de materiales o compuestos que tengan un impacto negativo (prevención de la contaminación en la fuente); (b) reducir la contaminación, incluyendo: la eliminación gradual de materiales o compuestos; cumplir con los requisitos de aplicación, como los requisitos de Mejores Técnicas Disponibles (MTD); o cumplir con los criterios de No Causar Daño Significativo para la prevención y control de la contaminación según el Reglamento de Taxonomía de la UE y sus Actos Delegados (minimización de la contaminación)

Acción	**Gobernanza e Implicación de la Alta Dirección**
Niveles de asignación de la acción	(a) evitar la contaminación, incluyendo la eliminación gradual de materiales o compuestos que tengan un impacto negativo (prevención de la contaminación en la fuente); (b) reducir la contaminación, incluyendo: la eliminación gradual de materiales o compuestos; cumplir con los requisitos de aplicación, como los requisitos de Mejores Técnicas Disponibles (MTD); o cumplir con los criterios de No Causar Daño Significativo para la prevención y control de la contaminación según el Reglamento de Taxonomía de la UE y sus Actos Delegados (minimización de la contaminación); y (c) restaurar, regenerar y transformar los ecosistemas donde ha ocurrido la contaminación (control de los impactos tanto de actividades regulares como de incidentes).

2.3.2 Parámetros y metas

2.3.2.1 RD E2-3: Metas relacionadas con la contaminación

E2-3-22 AR 19	*La descripción de los objetivos deberá contener los requisitos de información definidos en NEIS 2 MDR-T Seguimiento de la efectividad de políticas y acciones a través de objetivos.*

En el análisis de IROs, aparecen varios ligados a las emisiones de los diferentes alcances, es por ello por lo que parte de los objetivos ya se han detallado como respuesta al indicador *E1-4-32*, y se vuelven a describir a continuación

Objetivo	**Reducción de las emisiones directas de GEI (alcance 1)**
Descripción	Reflejo del compromiso de la compañía con la reducción de emisiones provenientes del uso directo de combustibles no renovables
Nivel del objetivo	Objetivo absoluto. Se calcula como la suma de todas las emisiones de alcance 1 de la compañía en el año.
Alcance	Todo el Grupo, involucrando a la Cadena de Valor.
Año base	2021
Período	2021 - 2025
Hipótesis	Las hipótesis y asunciones son las establecidas dentro de análisis de riesgos climáticos y sus escenarios.
Pruebas científicas	Alineada con la estrategia de 1.5ºC del Acuerdo de Paris.
Partes interesadas afectadas	Definición de objetivos de acuerdo con la política y a la gobernanza medioambiental mostrada en apartados anteriores.
Zonas geográficas	Todo el Grupo.
Variaciones	Pese a la incorporación de nuevas compañías desde 2021 al Grupo, el compromiso se ha mantenido.
Rendimiento	La reducción con respecto a 2021 ha sido de 11,58% con lo que se ha alcanzado satisfactoriamente el objetivo.

Objetivo	**Reducción de las emisiones indirectas de GEI (alcance 2)**
Descripción	Reflejo del compromiso de la compañía con la reducción de emisiones provenientes del uso indirecto de energías no renovables.
Nivel del objetivo	Objetivo absoluto. Se calcula como la suma de todas las emisiones de alcance 2 de la compañía en el año.
Alcance	Todo el Grupo, involucrando a la Cadena de Valor
Año base	2021
Período	2021 - 2025
Hipótesis	Las hipótesis y asunciones son las establecidas dentro de análisis de riesgos climáticos y sus escenarios
Pruebas científicas	Alineada con la estrategia de 1.5ºC del Acuerdo de Paris
Partes interesadas afectadas	Definición de objetivos de acuerdo con la política y a la gobernanza medioambiental mostrada en apartados anteriores

Zonas geográficas	Todo el Grupo
Variaciones	Pese a la incorporación de nuevas compañías desde 2021 al Grupo, el compromiso se ha mantenido.
Rendimiento	La reducción con respecto a 2021 ha sido de 34,82% con lo que se ha alcanzado satisfactoriamente el objetivo.

Objetivo	**Reducción de intensidad de las emisiones directas e indirectas de GEI (alcance 1+ 2)**
Descripción	Reflejo del compromiso de la compañía con la reducción de emisiones provenientes del uso directo e indirecto de energías no renovables.
Nivel del objetivo	Objetivo de intensidad relativo a las ventas. Se calcula como la división de todas las emisiones de alcance 1 y alcance 2 de la compañía en el año entre las ventas de esta en el año.
Alcance	Todo el Grupo, involucrando a la Cadena de Valor.
Año base	2021
Período	2021 - 2025
Hipótesis	Las hipótesis y asunciones son las establecidas dentro de análisis de riesgos climáticos y sus escenarios.
Pruebas científicas	Alineada con la estrategia de 1.5°C del Acuerdo de Paris.
Partes interesadas afectadas	Definición de objetivos de acuerdo con la política y a la gobernanza medioambiental mostrada en apartados anteriores.
Zonas geográficas	Todo el Grupo.
Variaciones	Pese a la incorporación de nuevas compañías desde 2021 al Grupo, el compromiso se ha mantenido.
Rendimiento	Evoluciona positivamente ya que la reducción con respecto a 2021 ha sido de 29,68% con lo que se ha alcanzado satisfactoriamente el objetivo

Objetivo	**Objetivo Net-Zero general**
Descripción	Cumplir el objetivo de “net-zero” en relación con las emisiones de gases de efecto invernadero en toda la Cadena de Valor para 2050.
Nivel del objetivo	Objetivo absoluto, acorde a los requerimientos de SBTi alcanzar el Net-Zero en toda la compañía no más tarde de 2050.
Alcance	Todo el Grupo, involucrando a la Cadena de Valor.
Año base	2021
Período	2050
Hipótesis	Las hipótesis y asunciones son las establecidas dentro de análisis de riesgos climáticos y sus escenarios.
Pruebas científicas	Alineada con la estrategia de 1.5°C del Acuerdo de Paris y la estrategia net-zero
Partes interesadas afectadas	Definición de objetivos de acuerdo con la política y a la gobernanza medioambiental mostrada en apartados anteriores.
Zonas geográficas	Todo el Grupo.
Variaciones	Sin variaciones significativas.
Rendimiento	La mayor parte de la reducción se prevé a partir de 2030 cuando la fase de uso se descarbonice y haya disponibilidad en todas las regiones de materiales de menores emisiones de manera competitiva

Objetivo	**Objetivos a corto plazo-medio plazo de reducción de alcance 1 + 2**
Descripción	Objetivos a corto plazo-medio plazo: reducir las emisiones absolutas de GEI de alcance 1 y 2 en un 57,9% para 2033 a partir del año base 2021.
Nivel del objetivo	Objetivo absoluto. Se calcula como la suma de emisiones de alcance 1 y alcance 2 de acuerdo con el protocolo GHG.
Alcance	Todo el Grupo, involucrando a la Cadena de Valor.
Año base	2021
Período	2033
Hipótesis	Las hipótesis y asunciones son las establecidas dentro de análisis de riesgos climáticos y sus escenarios.
Pruebas científicas	Alineada con la estrategia de 1.5°C del Acuerdo de Paris.
Partes interesadas afectadas	Definición de objetivos de acuerdo con la política y a la gobernanza medioambiental mostrada en apartados anteriores.
Zonas geográficas	Todo el Grupo.
Variaciones	Sin variaciones significativas.
Rendimiento	Evoluciona positivamente ya que la reducción con respecto a 2021 ha sido de 29,68%.

Objetivo	**Objetivos a corto plazo-medio plazo de reducción de alcance 3**
Descripción	Objetivos a corto plazo-medio plazo: CIE Automotive se compromete a reducir las emisiones absolutas de GEI de alcance 3 en un 54,6% para 2033 a partir del año base 2021.
Nivel del objetivo	Objetivo absoluto. Se calcula como la suma de emisiones de alcance 3 de acuerdo con el protocolo GHG.
Alcance	Todo el Grupo, involucrando a la Cadena de Valor.
Año base	2021
Período	2033
Hipótesis	Las hipótesis y asunciones son las establecidas dentro de análisis de riesgos climáticos y sus escenarios.
Pruebas científicas	Alineada con la estrategia de 1.5°C del Acuerdo de Paris.
Partes interesadas afectadas	Definición de objetivos de acuerdo con la política y a la gobernanza medioambiental mostrada en apartados anteriores.
Zonas geográficas	Todo el Grupo.
Variaciones	Sin variaciones significativas.
Rendimiento	El alcance 3 depende de manera muy importante del ratio de electrificación del sector. Este punto es decisión de nuestros clientes y en estos momentos está influenciado por diferentes drivers que pueden acelerar o frenar el ritmo de electrificación.

Adicionalmente a los objetivos más focalizados en emisiones, se han establecido objetivos relacionados indirectamente con las emisiones, como es el consumo energético que también impacta en el resto de los riesgos de contaminación por fijarse una meta de uso más eficiente de los recursos a disposición y por tanto con impacto en el resto de riesgos de contaminación:

Objetivo	**Reducción de intensidad de consumo energético**
Descripción	Se pretende hacer un uso más eficiente de los recursos energéticos que consume la compañía tal y como se establece en la política medioambiental.
Nivel del objetivo	Objetivo de intensidad relativo a las ventas. Se calcula como la división de entre el consumo de energía de la compañía entre las ventas anuales de la misma.
Alcance	Todo el Grupo, involucrando a la Cadena de Valor.

Año base	2021
Período	2021-2025
Hipótesis	Las hipótesis y asunciones son las establecidas dentro de análisis de riesgos climáticos y sus escenarios.
Pruebas científicas	Alineada con la estrategia de 1.5ºC del Acuerdo de Paris.
Partes interesadas afectadas	Definición de objetivos de acuerdo con la política y a la gobernanza medioambiental mostrada en apartados anteriores.
Zonas geográficas	Todo el Grupo.
Variaciones	Pese a la incorporación de nuevas compañías desde 2021 al Grupo, el compromiso se ha mantenido.
Rendimiento	La reducción con respecto a 2021 ha sido de 18,71% con lo que se ha alcanzado satisfactoriamente el objetivo.

Del mismo modo, también se mostraron objetivos en el correspondiente apartado relativo al agua:

Objetivo	**Reducir la intensidad de extracción de agua**
Descripción	Reflejo del compromiso de la compañía con la reducción del consumo de agua.
Nivel del objetivo	Objetivo de intensidad relativo a las ventas. Es la división entre el volumen total de agua extraída por la compañía en un año, entre las ventas de ese año.
Alcance	Todo el Grupo, involucrando a la Cadena de Valor.
Año base	2021
Período	2021-2025
Hipótesis	Las hipótesis y asunciones son las establecidas dentro de análisis de riesgos climáticos y sus escenarios.
Pruebas científicas	Enfocada a reducir y mitigar uno de los riesgos identificados en el análisis de IROs de la compañía.
Partes interesadas afectadas	Definición de objetivos de acuerdo con la política y a la gobernanza medioambiental mostrada en apartados anteriores.
Zonas geográficas	Todo el Grupo.
Variaciones	Pese a la incorporación de nuevas compañías desde 2021 al Grupo, el compromiso se ha mantenido.
Rendimiento	Debido al incremento de producción y requerimientos de producción en plantas asiáticas, no se ha alcanzado por muy poco el objetivo establecido, habiendo obtenido una reducción con respecto al 2021 de 7,21%. Se van a aumentar esfuerzos en este ámbito para reconducir y mejorar los resultados.

Siendo los residuos una parte importante del potencial impacto de la compañía, se ha fijado también un objetivo ligado a este punto. Este objetivo no se detallaba como respuesta al indicador *E1-4-32*.

Objetivo	**Disminución de la cantidad total de residuos generados no reciclados**
Descripción	Reflejo del compromiso de la compañía con la reducción del impacto de los residuos generados.
Nivel del objetivo	Objetivo absoluto. Peso total de los residuos no enviados a reciclar o reusar en un año.
Alcance	Todo el Grupo, involucrando a la Cadena de Valor.
Año base	2021
Período	2021-2025
Hipótesis	Las hipótesis y asunciones son las establecidas dentro de análisis de riesgos climáticos y sus escenarios.
Pruebas científicas	Enfocada a reducir las emisiones de la categoría del alcance 3.
Partes interesadas afectadas	Definición de objetivos de acuerdo con la política y a la gobernanza medioambiental mostrada en apartados anteriores.

Zonas geográficas	Todo el Grupo.
Variaciones	Pese a la incorporación de nuevas compañías desde 2021 al Grupo, el compromiso se ha mantenido.
Rendimiento	La disrupción de la cadena de suministro en el ámbito del reciclado de las arenas de fundición, ha supuesto un aumento de la generación de residuos no reciclables. Debido a que no se ha podido reconstruir esta cadena de suministro, no se ha alcanzado el objetivo establecido, obteniendo una mejora de tan solo 0,14% con respecto a los valores del 2021.

Por último, asociado al control de sistema y a la estandarización, se ha fijado como objetivo la certificación de las plantas del grupo de acuerdo con la ISO 14001:

Objetivo	**Certificación según ISO 14001**
Descripción	El sistema de gestión medioambiental, como parte del Modelo de Gestión de CIE Automotive garantiza el Análisis de riesgos y oportunidades a nivel local y su plan de mejora y mitigación, mediante métricas y midiendo su impacto y eficacia. Adicionalmente, el cuerpo certificador es global, de manera que se puede hacer un mejor seguimiento de potenciales desviaciones, se asegura de manera mejor que cumplen el Modelo de Gestión y se pueden transversalizar de manera óptima las lecciones aprendidas y las mejores prácticas.
Nivel del objetivo	Objetivo absoluto.
Alcance	Todo el Grupo.
Año base	2021
Período	2021-2025
Hipótesis	Las hipótesis y asunciones son las establecidas dentro de análisis de riesgos.
Pruebas científicas	Está ampliamente aceptado que la implantación de sistemas de gestión ambiental contribuye a la mejora del desempeño ambiental de las organizaciones, también en el área de contaminación. Ayudan a identificar riesgos y oportunidades y a establecer planes de acciones que mitiguen los riesgos, aprovechen las oportunidades y midan la eficacia de estas.
Partes interesadas afectadas	Definición de objetivos de acuerdo con la política y a la gobernanza medioambiental mostrada en apartados anteriores. El concepto de la norma está basado en un concepto de cadena de valor.
Zonas geográficas	Todo el Grupo.
Variaciones	Pese a la incorporación de nuevas compañías desde 2021 al Grupo, el compromiso se ha mantenido. Cierto es que el proceso de certificación para plantas que se incorporan al grupo o *green fields* conlleva un periodo de entre 15 y 24 meses.
Rendimiento	Se ha alcanzado el objetivo establecido a falta de la certificación ISO 14001 de dos plantas de reciente puesta en marcha. Estas dos plantas no han obtenido la certificación ISO 14001 porque no se han cumplido los plazos indicados en el apartado "variaciones". Cuando se alcancen los plazos establecidos, se procederá a la certificación de las plantas.

A continuación, se refleja la alineación de los objetivos y los subtemas del análisis de IROs:

	E2		
	Agua	Aire	Suelo
Reducción de intensidad de consumo energético		x	
Reducción de las emisiones directas de GEI (alcance 1)		x	
Reducción de las emisiones indirectas de GEI (alcance 2)		x	
Reducción de intensidad de las emisiones directas e indirectas de GEI (alcance 1+ 2)		x	
Disminución de la cantidad total de residuos generados no reciclados	x	x	x
Reducir la intensidad de extracción de agua	x		
Objetivo Net-Zero general	x	x	x
Objetivos a corto plazo-medio plazo de reducción de alcance 1 + 2		x	
Objetivos a corto plazo-medio plazo de reducción de alcance 3	x	x	x
Certificación según ISO 14001	x	x	x

E2-3-23 a)	*La divulgación requerida por el párrafo 20 deberá indicar si y cómo sus objetivos se relacionan con la prevención y control de*: ***(a) contaminantes del aire y sus respectivas cargas específicas.***

Uno de los impactos detectados son las emisiones de GEI y su influencia en la contaminación del aire por ellos los objetivos del primer bloque tienen una incidencia directa en este punto. Asimismo, un modelo de gestión medioambiental integrado y basado en el estándar ISO 14001 incide directamente en la reducción de los impactos en la contaminación del aire.

Por otro lado, un uso más eficiente de la energía redunda en menores impactos inducidos desde las diferentes partes de la cadena de valor.

E2-3-23 b)	*La divulgación requerida por el párrafo 20 deberá indicar si y cómo sus objetivos se relacionan con la prevención y control de*: ***(b) emisiones al agua y sus respectivas cargas específicas***.

Uno de los objetivos es la reducción de la extracción de agua y por tanto un uso más eficiente de los recursos hídricos y menores vertidos de agua. Asimismo, un modelo de gestión medioambiental integrado y basado en el estándar ISO 14001 incide directamente en la reducción de los impactos en la contaminación del agua.

Por otro lado, un uso más eficiente de la energía redunda en menores impactos inducidos desde las diferentes partes de la cadena de valor.

E2-3-23 c)	*La divulgación requerida por el párrafo 20 deberá indicar si y cómo sus objetivos se relacionan con la prevención y control de*: ***(c) contaminación del suelo y sus respectivas cargas específicas.***

El objetivo de la disminución de generación de residuos redunda en un menor riesgo de impacto en los suelos. Asimismo, un modelo de gestión medioambiental integrado y basado en el estándar ISO 14001 incide directamente en la reducción de los impactos en la contaminación del suelo.

Por otro lado, un uso más eficiente de la energía redunda en menores impactos inducidos desde las diferentes partes de la cadena de valor.

E2-3-25	*La entidad deberá especificar, como parte de la información contextual, si los objetivos que ha establecido y presentado son obligatorios (requeridos por la legislación) o voluntarios.*

Los objetivos incluidos como respuesta al indicador *E2-3-22* son de carácter voluntario, si bien la obtención de la certificación ISO 14001 y el cumplimiento de la política del Grupo obliga al cumplimiento de todos los objetivos y requerimientos obligatorios en cada planta.

2.3.2.2 RD E2-4: Contaminación del aire

E2-4-28 a) AR 21 y 22	*La entidad deberá divulgar las cantidades de*: ***(a) cada contaminante enumerado en el Anexo II del Reglamento (CE) No 166/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo (Registro Europeo de Emisiones y Transferencias de Contaminantes "Reglamento E-PRTR") emitido al aire, agua y suelo, con la excepción de las emisiones de GEI que se divulgan de acuerdo con NEIS E1 Cambio Climático.***

Respecto al control de la contaminación, destacar que el 98 % de las plantas del Grupo cuenta con un Sistema de Gestión Ambiental certificado según la ISO 14001, que ayuda a identificar y controlar sus aspectos ambientales significativos. A través de esta sistemática, las instalaciones aplican mejoras continuas en materia de prevención y control de la contaminación para cumplir con los requerimientos locales.

En el caso de CIE Automotive, la contaminación del suelo no resulta material para nuestras operaciones propias sino para nuestra cadena de valor aguas arriba; en relación a las cantidades de contaminantes de aire y agua, cada ámbito local cuenta con criterios y modos de medición que no hacen posible que el dato sea comparable entre las diferentes plantas de Grupo, por ello y para asegurar la consistencia de la información, el análisis se ha centrado en las plantas que cuentan con una autorización ambiental integrada. Del análisis realizado se concluye que las emisiones de los contaminantes asociados a estas instalaciones (ej.: CO, NOx y COVDM como contaminantes del aire y nitrógeno y metales pesados como contaminantes del agua) no superan los umbrales establecidos en el Anexo II del Reglamento (CE) n.º 166/2006. En consecuencia, y conforme a lo requerido por el datapoint 29, no se reporta información cuantitativa sobre emisiones, dado que la obligación de consolidación solo aplica cuando se superan los citados umbrales.

Por último, señalar que en 2025 se ha puesto en marcha un grupo de trabajo sectorial en colaboración con el Basque EcoDesign Center, promovido por la Sociedad Pública de Gestión Ambiental del Gobierno Vasco (IHOBE) y del que CIE Automotive forma parte. El objetivo de este grupo de trabajo es mejorar el proceso de captación de datos y reporte en lo que se refiera a la contaminación del aire, agua y suelo.

E2-4-28 b) AR 20	*La entidad deberá divulgar las cantidades de*: ***(b) microplásticos generados o utilizados por la entidad.***

Con la modificación de la normativa europea en relación con la prevención, reducción y control de las emisiones de microplásticos, tanto intencionadas como no intencionadas, se ha iniciado un estudio para analizar el impacto de los microplásticos en las empresas del grupo. Con este estudio se espera identificar, evaluar y gestionar los riesgos y oportunidades asociados a estas sustancias en caso de que la normativa resulte aplicable.

E2-4-30 a)	*La empresa deberá poner su divulgación en contexto y describir****: (a) los cambios a lo largo del tiempo.***

Tal y como se detalla en el indicador *E2-4-28 a)*, los análisis anuales confirman que las emisiones permanecen por debajo de umbrales publicado en el Anexo II del Reglamento (CE) nº 166/2006.

E2-4-30 b) AR 26 y 27	*La empresa deberá poner su divulgación en contexto y describir****: (b) las metodologías de medición.***

Las metodologías empleadas para las mediciones de contaminantes son diversas, acorde con la legislación local y adaptadas a la actividad de cada planta. En aquellas plantas en las que tenemos emisiones de fuentes puntuales (aquellas en las que las emisiones están canalizadas a través de conductos) se realizan mediciones de acuerdo con las legislaciones locales, como por ejemplo la aplicada por el PRTR.

Estas mediciones suelen ser periódicas y se realizan en días representativos de la actividad; se realizan en días en los que la actividad programada sea suficientemente representativa de la actividad habitual, para así poder realizar unas mediciones que reflejen la realidad con la mayor fidelidad posible. Se realizan varias mediciones verificadas por un auditor, para posteriormente obtener los valores finales mediante una extrapolación.

E2-4-30 c) *AR 27*	*La empresa deberá poner su divulgación en contexto y describir* ***(c) el(los) proceso(s) para recopilar datos para la contabilidad y el reporte relacionados con la contaminación, incluyendo el tipo de datos necesarios y las fuentes de información.***

Para recopilar datos sobre emisiones, se ha requerido a cada una de las plantas que componen CIE Automotive que rellenen un formulario en el que cada planta indique qué contaminantes emiten y en qué cuantía. Las plantas reportan los datos en Kg/año, indicando si las emisiones reportadas son para aire/atmósfera, agua o suelo. Este formulario se encuentra integrado en la herramienta de sostenibilidad que usa la compañía.

En un paso posterior, se recogen las respuestas de cada planta en un formato tabla que recopila las emisiones, diferenciando las emisiones de aire, agua y suelo. Posteriormente se genera una nueva tabla, de las mismas características, en las que se suman las respuestas de las plantas.

E2-4-31 *AR 27*	*Cuando se elija una metodología inferior en comparación con la medición directa de emisiones para cuantificar las emisiones, la empresa deberá detallar las razones para elegir esta metodología inferior. Si la empresa utiliza estimaciones, deberá divulgar el estándar, estudio sectorial o fuentes que forman la base de sus estimaciones, así como el posible grado de incertidumbre y el rango de estimaciones que reflejan la incertidumbre de la medición.*

Las mediciones realizadas son periódicas porque se considera que las condiciones en las que se hacen las mediciones son representativas, lo cual permite llevar a cabo una extrapolación adecuada a términos de emisiones anuales.

La metodología de medición viene respaldada por la metodología requerida por la autorización ambiental integrada de cada planta y la correspondiente a su actividad. En todos los casos, las mediciones se realizan en días en los que la actividad a analizar sea representativa de la actividad habitual. De esta manera, la extrapolación de las mediciones a todo el año refleja la realidad anual. Estas mediciones las realizan empresas externas que se dedican a este tipo de tareas y son verificadas por un auditor.

2.3.2.3 RD E2-6: Efectos financieros previstos de los impactos, los riesgos y las oportunidades relacionados con la contaminación

E2-6-39 a) *AR 32 y 34*	*La divulgación deberá incluir.* ***(a) una cuantificación de los efectos financieros anticipados en términos monetarios antes de considerar las acciones relacionadas con la contaminación, o, cuando no sea posible sin un costo o esfuerzo indebido, información cualitativa. Para los efectos financieros derivados de oportunidades, no se requiere una cuantificación si resultara en una divulgación que no cumpla con las características cualitativas de la información (ver NEIS 1 Apéndice B Características cualitativas de la información)***

En este segundo año de aplicación de la directiva, no se reportará información relativa a una cuantificación de los efectos financieros anticipados en términos monetarios antes de considerar las acciones relacionadas con la contaminación, o, cuando no sea posible sin un costo o esfuerzo indebido, información cualitativa. Para los efectos financieros derivados de oportunidades, no se requiere una cuantificación si resultara en una divulgación que no cumpla con las características cualitativas de la información (ver NEIS 1 Apéndice B Características cualitativas de la información), por la aplicación del Reglamento delegado 2025/1416 ("quick fix") publicado en el DOUE el 10 de noviembre de 2025 que modifica el reglamento delegado de adopción de las ESRS, en particular, para las empresas de la primera fase congela y retrasa dos años la aplicación de las disposiciones transitorias.

Tal y como se recoge en la respuesta al indicador *NEIS 2-SBM-3–19 c)*, los riegos de contaminación han salido con un nivel de riesgo menor de 2 sobre la escala de 5 para el horizonte temporal 2050 y el escenario *Net Zero Emissions* (el más desfavorable).

Este proceso, detallado anteriormente, se basa en encuestas realizadas por personas clave de la organización a nivel de planta, geografía y tecnología. Basado en ese procedimiento se obtiene un porcentaje de EBITDA en riesgo y por proporción un valor de ingresos en riesgo. El nivel de riesgo es bajo y en consonancia los ingresos potencialmente afectados son inmateriales y no se pone en peligro ninguna de las metas ni de los compromisos de CIE Automotive.

2.4 Recursos hídricos y marinos (NEIS E3)

2.4.1 Gestión de impactos, riesgos y oportunidades

2.4.1.1 RD relacionado con NEIS 2 IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales relacionados con los recursos hídricos y marinos

E3-IRO-1- 8 a) AR 1 y 15	*La empresa describirá el proceso para determinar los impactos, los riesgos y las oportunidades de materiales y facilitará información sobre:* ***a) si la empresa ha examinado sus activos y actividades, y de qué manera, con el fin de determinar sus impactos, riesgos y oportunidades reales y potenciales relacionados con los recursos hídricos y marinos en sus propias operaciones y en las fases anteriores y posteriores de su cadena de valor, y, en ese caso, las metodologías, hipótesis y herramientas utilizadas en el examen;***

Tal y como se recoge en la respuesta al indicador *NEIS 2 – SBM-3- 19 b) AR 7a AR 7b y 7c y AR 13* el proceso para determinar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales relacionados con el área medio ambiental es único y realizado de manera bienal.

Una de las razones para buscar un modelo único de análisis es la integración a alto nivel con el proceso general (NEIS E1) el cual se describe en el apartado *NEIS 2 IRO-1 Descripción de los procesos para identificar y evaluar impactos materiales, riesgos y oportunidades*.

Por supuesto, se observa que este proceso está integrado con el análisis general de impactos riegos y oportunidades IROs, incluido como respuesta al indicado *NEIS 2 IRO-1*, cuya parte de impactos riesgos y oportunidades generales de recursos hídricos y marinos se muestran a continuación.

Impactos, Riesgos y Oportunidades (IROs)

+: impacto positivo // -: impacto negativo // R: riesgo // O: oportunidad

Subtemas	IROs
Agua	(R) Efectos financieros derivados de: Disminución del volumen y de la calidad de fuentes de agua cercanas a las plantas como resultado del uso intensivo de este recurso, especialmente en aquellos procesos industriales en los que se requiere el procesamiento de materiales a altas temperaturas.
	(R) Efectos financieros derivados de: Mayor consumo de agua como resultado del aumento de la producción de productos ligados a tecnologías intensivas en agua.

E3-IRO-1- 8 b) AR 1 y 15	*La empresa describirá el proceso para determinar los impactos, los riesgos y las oportunidades de materiales y facilitará información sobre:* ***b) si ha llevado a cabo consultas y de qué manera, en particular con los colectivos afectados.***

El proceso general seguido para la identificación y evaluación de Impactos, riesgos y oportunidades relacionados con los recursos hídricos y marinos, así como si se han realizado consultas, se describen en como respuesta al indicador *NEIS 2 IRO-1 Descripción de los procesos para identificar y evaluar impactos materiales, riesgos y oportunidades*.

Para todo el ámbito medioambiental, en concreto, el proceso de análisis de riegos y oportunidades y de resiliencia está integrado, se detalla dentro del indicador *NEIS 2 – SBM-3- 19 a)* y *b)*.

2.4.1.2 RD E3-1: Políticas relacionadas con los recursos hídricos y marinos

Título	**Política de Medio Ambiente**
Descripción	Política medioambiental del Grupo CIE Automotive.
Objetivo	Esta política tiene como finalidad integrar prácticas de medioambiente en toda la Cadena de Valor. Con ello, contribuimos al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas, garantizando la transparencia en la comunicación de nuestro desempeño ambiental. Los compromisos recogidos en esta política se articulan como herramienta clave para conseguir el objetivo del grupo de ser compañía de emisiones netas cero en 2050, y con el objetivo de 1,5 °C alineados con el Acuerdo de París. Así como los fijados por la regulación y grupos de interés. En CIE Automotive, como proveedor global y multitecnológico de referencia en el sector de automoción, tenemos un claro compromiso con el desarrollo sostenible, el medioambiente, la biodiversidad y la lucha contra el cambio climático. Asimismo, reconocemos nuestra responsabilidad de minimizar el impacto ambiental de nuestras actividades, productos y servicios, en línea con los principios de sostenibilidad y la normativa vigente, los requisitos de los grupos de interés y los compromisos voluntarios adquiridos por la empresa. Este compromiso se refleja en nuestra Política de Medio Ambiente, que guía nuestras decisiones estratégicas y operativas hacia un modelo de negocio más sostenible.
Impactos, Riesgos y Oportunidades materiales	Dentro de la revisión continua del Plan Estratégico como del Plan de Gestión y el potencial Plan de Transición se realiza un análisis de dependencias, impactos, riesgos y oportunidades para garantizar la mitigación de riegos y el aprovechamiento de oportunidades. Dentro de los riesgos medioambientales, se tratarán como mínimo los riesgos climáticos tanto físicos agudos, físicos crónicos como de transición y se lanzarán análisis de riesgos de contaminación, circularidad, agua y biodiversidad. El mapa de riesgos se integra dentro del Sistema de Gestión de Riesgos (SGR) de CIE Automotive, que sigue la metodología ISO 31000, y permite asegurar razonablemente que todos los riesgos medioambientales significativos son prevenidos, identificados, evaluados y sometidos a un seguimiento continuo. Dichos riesgos son aprobados por el Consejo de Administración y gestionados en función de los niveles de tolerancia a los mismos. La Política de Medio Ambiente forma parte del proceso de gobernanza de la compañía al igual que el análisis de doble materialidad y los IROs identificados en la misma. Por ello, la política aborda los IROs materiales del mencionado análisis, y esto se refleja también en la respuesta a los indicadores *NEIS 2-SBM-3-19 a), E1-2-25* y *E5-3-23*.
Alcance de la política	El alcance de la presente política comprende a todas las filiales y subsidiarias de CIE Automotive donde la compañía ejerce un control financiero y operativo. No hay exclusiones geográficas o tecnológicas. Además, esta política persigue realizar un seguimiento de la cadena de suministro para asegurarse de que sus compromisos están alineados con los de la sociedad, así como gestionar la seguridad de la información en el desarrollo y fabricación de los productos que comercializa. La política de medio ambiente del Grupo aborda la: prevención, preparación para la reutilización, reciclado, valorización energética y eliminación de los residuos, priorizándoles en este orden De la misma manera se prioriza la evitación o minimización de residuos frente al tratamiento de residuos.
Partes interesadas afectadas	Todos los grupos de interés de CIE Automotive.
Zonas geográficas	Esta política es de aplicación global.
Cadena de Valor	La política recoge el compromiso de promover y requerir compromisos ambientales en línea con los de la compañía a toda la Cadena de Valor.
Responsable de aplicación	El Consejo de Administración, a través de la Comisión de Auditoría de CIE Automotive, es el máximo responsable de la existencia y aplicación de esta política.

	La Comisión ASG supervisará la implementación de esta política y garantizará el alineamiento con las metas estratégicas y normativas, con el apoyo del Consejero Delegado y este, a su vez, con el apoyo de la Dirección de Ingeniería, Calidad y Medioambiente corporativo, y el Comité Transversal ASG.
Disponibilidad	Documento público en la página web corporativa, y a disposición de todos los colaboradores del Grupo a través de la intranet corporativa y del Modelo de gestión.

En la respuesta al indicador *E2-3-22* se remarca la importancia de la implantación de sistemas de gestión integrados y de más concretamente cuando incluyen Sistemas de Gestión Ambiental (SGA) y como garantizan la eficacia de este y la mejora continua.

En este punto se quiere remarcar que estos sistemas basados en la norma ISO 14001 garantizan un enfoque hacia la cadena de valor y hacia las partes interesadas con puntos clave de esta que se garantizan vía auditorías internas y auditorías por tercera parte.

Algunos de esos puntos clave del SGA, donde la Política Medioambiental es un punto clave y foco del citado proceso de auditoría y revisión son:

1. Contexto de la organización y análisis de las partes interesadas
La norma establece que la organización debe:
- Identificar las partes interesadas relevantes (clientes, proveedores, contratistas, reguladores, comunidad, etc.) y comprender sus necesidades y expectativas relacionadas con el desempeño ambiental.
- Incorporar estas expectativas en el sistema de gestión ambiental, lo que asegura que las preocupaciones de las partes interesadas sean tenidas en cuenta.

2. Gestión de la cadena de valor
La norma ISO 14001 incluye un enfoque claro hacia la cadena de valor, asegurando que los impactos ambientales no se limiten solo a las operaciones internas, sino que se consideren en todas las etapas, como:
- Abastecimiento de materias primas: Fomentar la compra de materiales de proveedores que cumplan con requisitos ambientales.
- Diseño de productos y servicios: Promover un enfoque de ciclo de vida, considerando impactos ambientales desde la extracción de materias primas hasta el final de la vida útil del producto.
- Gestión de proveedores y contratistas: La norma exige a las organizaciones establecer requisitos ambientales para sus proveedores y subcontratistas. Esto puede incluir cláusulas contractuales, auditorías y programas de capacitación.

3. Ciclo de vida del producto (enfoque basado en el ciclo de vida)
La norma ISO 14001 incorpora el concepto de ciclo de vida, lo que significa que las organizaciones deben evaluar y minimizar los impactos ambientales en todas las etapas de su cadena de valor:
- Extracción de materias primas.
- Producción y distribución.
- Uso del producto.
- Disposición final o reciclaje.

Esto obliga a la organización a trabajar de cerca con sus socios en la cadena de valor para identificar y gestionar impactos ambientales en cada etapa.

4. Comunicación con las partes interesadas
La norma promueve una comunicación efectiva con las partes interesadas, tanto internas como externas, para:
- Informar sobre el desempeño ambiental y la gestión de riesgos.
- Fomentar la colaboración con socios, proveedores y clientes en iniciativas ambientales.
- Reforzar la transparencia y la confianza con la comunidad y otros grupos de interés.

E3 – 1 – 12 a) AR 16 y 18	*La empresa deberá indicar si sus políticas abordan los siguientes asuntos, y cómo lo hacen, cuando sean materiales:* ***(a) gestión del agua, incluyendo:*** ***i. el uso y la obtención de agua y recursos marinos en sus propias operaciones;*** ***ii. el tratamiento del agua como un paso hacia una obtención más sostenible del agua; y*** ***iii. la prevención y reducción de la contaminación del agua resultante de sus actividades****.*

La política medioambiental del grupo recoge, entre otros estos aspectos y compromisos:

1. Cumplimiento Normativo y voluntario
Garantizamos el cumplimiento de todas las normativas ambientales aplicables, los requisitos de los grupos de interés y de aquellos compromisos voluntarios que se hayan adquirido, asegurando una gestión ambiental transparente y documentada.

2. Lucha contra el cambio climático. Incorporando estrategias de:
- Mitigación del cambio climático.
- Adaptación al cambio climático.

3. La preservación de la calidad del aire, suelo y agua
- Prevención de la contaminación: del Suelo, del Agua, del Aire y Acústica.
- Reducción del impacto acústico de nuestras actividades.
- Localización de nuestras plantas de producción, evitando la deforestación y el impacto en la biodiversidad.

4. Eficiencia Energética y Reducción de Emisiones
- Promovemos la eficiencia energética en nuestras operaciones mediante la implementación de tecnologías limpias y la transición hacia fuentes de energía renovables.
- Nos comprometemos a reducir progresivamente nuestras emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), alineándonos con los objetivos del Acuerdo de París.

5. Gestión de Recursos y Residuos
- Optimizamos el uso de materiales en nuestros procesos de producción, priorizando materias primas recicladas y sostenibles.
- Implementamos prácticas de economía circular, minimizando la generación de residuos y maximizando su reutilización o reciclaje.

6. Diseño de Productos y Procesos Sostenibles bajo conceptos de Ecodiseño
Incorporamos principios de sostenibilidad en el diseño de nuestros componentes, su proceso de fabricación y su ciclo de vida, incluyendo:
- Materiales ligeros y reciclables que mejoren la eficiencia del combustible.
- Productos diseñados para facilitar su reparación, reutilización o reciclaje.
- Circularidad de materiales.
- Procesos eficientes y sostenibles.
- Garantizando la seguridad de nuestros productos a través de la cadena de valor y en su uso final.

7. Protección de la Biodiversidad y Uso Responsable de los recursos hídricos
- Realizamos evaluaciones del impacto ambiental de nuestras instalaciones para minimizar la alteración de ecosistemas locales.
- Gestionamos el uso del agua de manera responsable, reduciendo el consumo y garantizando la calidad de los vertidos. Incluyendo:
  - Uso y abastecimiento de recursos hídricos en nuestras propias operaciones
  - Tratamiento de aguas como paso hacia un uso de agua más sostenible.
  - Prevención y reducción de la contaminación del agua resultante de nuestras actividades.
- Protegiendo los recursos del agua, incluyendo también los fluviales y marinos.

8. La participación de las personas: "todos podemos mejorar nuestro entorno"

9. Promover y requerir compromisos ambientales en línea con los de la compañía a toda la cadena de valor

10. Prevención y gestión de accidentes y situaciones de emergencia mitigando el impacto negativo en las personas y en el medio ambiente

11. Transparencia y Reporte

- Publicamos anualmente informes de sostenibilidad en conformidad con la CSRD, proporcionando datos verificables sobre nuestras acciones, metas y resultados ambientales.
- Establecemos indicadores clave de desempeño para medir y mostrar nuestro progreso.

12. Definimos objetivos y medimos nuestro desempeño a través del cuadro de mando, con indicadores como los siguientes:

- Eficiencia energética.
- Reducción de emisiones.
- Reducción de consumo de agua.
- Generación de residuos.
- Circularidad.
- Uso de energía renovable.
- Seguridad de producto.
- Accidentes y emergencias.

E3 – 1 – 12 b) AR 16 y 18	*La empresa deberá indicar si sus políticas abordan los siguientes asuntos, y cómo lo hacen, cuando sean materiales*: ***(b) Diseño de productos y servicios con el objetivo de abordar problemas relacionados con el agua y la preservación de los recursos marinos***.

Según se recoge en los puntos 5 y 6 detallados en la respuesta al indicador anterior *E3–1–12 a) AR 16 y 18*, el diseño de productos y servicios con el objetivo de abordar problemas relacionados con el agua y la preservación de los recursos marinos sí se tiene en cuenta la política de CIE Automotive.

E3 – 1 – 12 c) AR 16 y 18	*La empresa deberá indicar si sus políticas abordan los siguientes asuntos, y cómo lo hacen, cuando sean materiales*: ***(c) Compromiso de reducir el consumo de agua material en áreas con riesgo hídrico en sus propias operaciones y a lo largo de la cadena de valor, tanto aguas arriba como aguas abajo.***

Dentro de los indicadores y objetivos específicos del Grupo, en la política se expresa explícitamente el objetivo de reducción del consumo de agua en el punto 12, tal y como se detalla en la respuesta al indicador anterior *E3–1–12 a) AR 16 y 18*. En la política se menciona explícitamente que el alcance incluye las zonas de alto estrés hídrico.

E3 – 1 – 13 AR 16 y 18	*Si al menos uno de los sitios de la empresa se encuentra en una zona de alto estrés hídrico y no está cubierto por una política, la empresa deberá declarar este hecho y proporcionar razones por las cuales no ha adoptado dicha política. La empresa puede divulgar un plazo en el cual pretende adoptar dicha política.*

La Política de Medio ambiente de CIE Automotive es de alcance global, con lo no hay ninguna localización de alto estrés hídrico que no esté cubierta por la misma.

2.4.1.3 RD E3-2: Actuaciones y recursos relacionados con los recursos hídricos y marinos

E3 – 2 – 17 AR 16 y 18	*La descripción de las acciones y recursos deberá seguir los principios definidos en NEIS 2 MDR-A Acciones y recursos en relación con asuntos de sostenibilidad material. Además de NEIS 2 MDR-A, la empresa puede especificar a qué capa de la jerarquía de mitigación pertenece una acción*

Debido al enfoque integrado del sistema de gestión de CIE Automotive que incluye los puntos medioambientales, y a las dependencias entre factores clave como el cambio climático, la contaminación y la gestión del agua y los recursos marinos, parte de las acciones ya han sido mencionadas como respuesta al indicador *E2-2–18.*

Acción	**Modelo de gestión integral CIE Automotive**
Resultados	Asegurar la implementación de las mejores prácticas del grupo en todas las localizaciones de CIE Automotive, buscando la mejora continua y la reducción de los impactos en el entorno, suelos, aire y agua, así como un uso adecuado de los recursos hídricos y marinos.
Alcance	Todo el Grupo, incluidas las zonas de alto estrés hídrico e involucrando a la cadena de valor.
Horizonte	Mejora continua año a año
Actuaciones	Elaboración de un Modelo de Gestión aplicable a todas las plantas del grupo, este modelo se va fortaleciendo con las mejores prácticas detectadas en cualquiera de las localizaciones y con los requisitos que llegan a través de los grupos de interés.
Información	Para asegurar su implantación se realizan asesorías tanto internas como de tercera parte de acuerdo con diferentes estándares como la ISO 14001 y la ISO 50001. En 2025 más de 98% de las localizaciones de CIE estaban certificadas en ISO 14001.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	Como se desprende de los puntos anteriores, el plan de gestión medioambiental está imbricado con el Plan Estratégico de la compañía. En este plan ya se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros, lo que supone aproximadamente el 5% anual de las ventas. Este plan incorpora las acciones medioambientales que se están comentando. Las cifras comentadas son para el Plan Estratégico en su totalidad no solo para una acción o solo para el área medioambiental. El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas y por tanto al presupuesto recurrente de I+D. Como se menciona en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025, el OPEX asociado a I+D es inmaterial para la compañía. Dada la incertidumbre del mercado de automoción, tanto por factores internos como la electrificación, nuevos actores entrantes en nuevas zonas geográficas, descarbonización, etc., como factores geopolíticos, no es el momento adecuado de hacer un nuevo plan a largo plazo. Durante 2026 se darán indicaciones a corto plazo (uno o dos años) y cuando el entorno sea más adecuado se volverá a generar objetivos con sus recursos asociados a largo plazo.

Acción	**Implantación de un sistema de gestión medioambiental**
Resultados	El sistema de gestión medioambiental, como parte del Modelo de Gestión de CIE Automotive garantiza el Análisis de riesgos y oportunidades a nivel local y su plan de mejora y mitigación, mediante métricas y midiendo su impacto y eficacia.
Alcance	Todo el Grupo, incluidas las zonas de alto estrés hídrico e involucrando a la cadena de valor.
Horizonte	Mejora continua año a año
Actuaciones	Requerimiento por parte del grupo a todas las plantas de obtener el certificado ISO 14001. Adicionalmente el cuerpo certificador es global de manera que se puede hacer un mejor seguimiento de potenciales desviaciones, se asegura de manera mejor que cumplen el Modelo de Gestión y se pueden transversalizar de manera óptima las lecciones aprendidas y las mejores prácticas.
Información	La aplicación y certificación según la ISO 14001contribuye a reducir el impacto ambiental de varias formas: **1. Identificación y Gestión de Impactos Ambientales** ISO 14001 requiere que las organizaciones identifiquen los aspectos de sus actividades, productos o servicios que afectan al medio ambiente (como emisiones, uso de recursos, generación de residuos) y desarrollen estrategias para mitigarlos. **2. Cumplimiento legal** La certificación asegura que la organización cumple con las normativas ambientales locales, nacionales e internacionales, reduciendo riesgos de sanciones por incumplimientos. **3. Eficiencia en el uso de recursos** Implementar ISO 14001 fomenta la optimización del uso de recursos como agua, energía y materias primas, lo que disminuye el impacto ambiental asociado con su extracción, producción y consumo.

	4. Prevención de la Contaminación La norma incentiva la adopción de medidas para prevenir la contaminación en lugar de corregirla posteriormente. Esto incluye minimizar emisiones, reducir residuos y manejar productos químicos de manera segura. **5. Promoción de la mejora continua** ISO 14001 exige un enfoque de mejora continua, asegurando que las organizaciones implementen regularmente acciones para disminuir sus impactos ambientales a largo plazo. **6. Conciencia ambiental** La certificación fomenta la sensibilización y formación de los empleados y partes interesadas sobre prácticas sostenibles, lo que impulsa una cultura organizacional más responsable con el medio ambiente. **7. Reputación y competitividad** Las empresas certificadas son mejor valoradas por los grupos de interés que valoran la sostenibilidad, promoviendo prácticas de negocio ambientalmente responsables en toda la cadena de suministro. Actualmente más del 98% de las localizaciones del Grupo tienen certificación ISO 14001.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	Como se desprende de los puntos anteriores, el plan de gestión medioambiental está imbricado con el Plan Estratégico de la compañía. En este plan ya se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros, lo que supone aproximadamente el 5% anual de las ventas. Este plan incorpora las acciones medioambientales que se están comentando. Las cifras comentadas son para el Plan Estratégico en su totalidad no sólo para una acción o sólo para el área medioambiental. El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas y por tanto al presupuesto recurrente de I+D. Como se menciona en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025, el OPEX asociado a I+D es inmaterial para la compañía. Dada la incertidumbre del mercado de automoción, tanto por factores internos como la electrificación, nuevos actores entrantes en nuevas zonas geográficas, descarbonización, etc., como factores geopolíticos, no es el momento adecuado de hacer un nuevo plan a largo plazo. Durante 2026 se darán indicaciones a corto plazo (uno o dos años) y cuando el entorno sea más adecuado se volverá a generar objetivos con sus recursos asociados a largo plazo.

Acción	**Ecodiseño**
Resultados	Introducción de criterios de ecodiseño en el proceso de lanzamiento e industrialización de nuevos proyectos, así como la difusión de manual y herramientas de ecodiseño.
Alcance	Todo el Grupo, incluidas las zonas de alto estrés hídrico e involucrando a la cadena de valor.
Horizonte	Ya ha sido introducido en el sistema de gestión y este se actualiza de manera recurrente para asegurar su efectividad.
Actuaciones	Introducción de criterios de ecodiseño dentro de los procesos y procedimientos de desarrollo y lanzamiento de nuevos productos y proyectos.
Información	El proceso 3 de CIE Automotive contiene una serie de *check lists* que coinciden con cada paso del proceso de APQP los cuales los revisa la dirección de planta y proyecto para pasar a la siguiente fase, en ellos se incorpora la revisión de conceptos de ecodiseño en el proyecto. Para ayudar a ello se han desarrollado herramientas de ecodiseño.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	Como se desprende de los puntos anteriores, el plan de gestión medioambiental está imbricado con el Plan Estratégico de la compañía. En este plan ya se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros, lo que supone aproximadamente el 5% anual de las ventas. Este plan incorpora las acciones medioambientales que se están comentando. Las cifras comentadas son para el Plan Estratégico en su totalidad no solo para una acción o solo para el área medioambiental. El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas y por tanto al presupuesto recurrente de I+D. Como

	se menciona en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025, el OPEX asociado a I+D es inmaterial para la compañía. Dada la incertidumbre del mercado de automoción, tanto por factores internos como la electrificación, nuevos actores entrantes en nuevas zonas geográficas, descarbonización, etc., como factores geopolíticos, no es el momento adecuado de hacer un nuevo plan a largo plazo. Durante 2026 se darán indicaciones a corto plazo (uno o dos años) y cuando el entorno sea más adecuado se volverá a generar objetivos con sus recursos asociados a largo plazo.

Acción	**Escucha activa**
Resultados	Pertenencia a asociaciones alineadas con los objetivos y política de CIE Automotive
Alcance	Organizaciones alineadas con objetivos de ecodiseño, circularidad, cambio climático, reducción de emisiones, reducción de impacto ambiental. Con especial foco en la cadena de valor y en las partes interesadas.
Horizonte	Es una acción con vista en el largo plazo.
Actuaciones	Alinear los objetivos del sector tanto aguas abajo como aguas arriba. Promover los objetivos reflejados en la política del grupo y en sus compromisos en entidades con dificultades para la aplicación de estos como son, especialmente, las PYMEs. Identificar nuevos retos y tendencias. Dinamizar propuestas conjuntas.
Información	En el ámbito institucional, desde la Junta Directiva de Sernauto (Asociación Española de Proveedores de Automoción), CIE Automotive promueve acciones para lograr la neutralidad climática y colabora para fijar objetivos más ambiciosos en el sector. El grupo es socio fundador del Basque Ecodesign Center, donde colabora con diferentes agentes de la Administración y de diversos sectores industriales para promover la circularidad, la descarbonización y la lucha contra el cambio climático. CIE Automotive se involucra en las nuevas soluciones de movilidad enfocada a vehículos de cero emisiones desde las fases iniciales de desarrollo. Fruto de esta estrategia es la participación desde 2021 en Basquevolt, la iniciativa vasca de producción de baterías de estado sólido. Además, pertenece al Clúster del Cambio Climático de Forética, un grupo de empresas que traslada al contexto español las principales tendencias y conversaciones sobre cambio climático a nivel mundial. También es miembro de la Asociación Española de Calidad, que tiene diferentes grupos de trabajo en el área medioambiental para influir en el desarrollo de nueva legislación y dar directrices y formación para ayudar a la industria a la gestión del cambio climático.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	No requiere ni CAPEX ni OPEX específico.

Acción	**Gobernanza e Implicación de la Alta Dirección**
Resultados	Incorporar criterios medioambientales y de sostenibilidad en todas las decisiones de la compañía y por tanto en su estrategia
Alcance	El Grupo CIE Automotive incluidos aquellos realizados en las zonas de alto estrés hídrico.
Horizonte	Es una acción con vista en el largo plazo
Actuaciones	Incrementar la interactuación entre todos los niveles de la compañía fomentando una información y comunicación fluida.
Información	El Consejo de Administración y Comité de Dirección están implicados en la lucha contra el cambio climático. La máxima responsabilidad en las actividades relacionadas con el medioambiente recae en el Consejo de Administración. Dentro del Consejo, el representante en materia medioambiental es la Comisión ASG. La presidenta de esta comisión tiene experiencia y conocimiento sobre el cambio climático. Por su parte, el CEO de la compañía está involucrado en el crecimiento sostenible y es el responsable último de la consecución del Plan Estratégico, que integra el Plan ASG. El Comité ASG es un órgano con funciones de información y propuesta a la Comisión ASG de CIE Automotive.

	El Director de Ingeniería, Calidad y Medio Ambiente forma parte de este comité y gestiona el despliegue del plan estratégico en el área de medioambiente. La unión del área de ingeniería y medioambiente bajo un solo Director, garantiza que todos los objetivos medioambientales se analicen desde las fases iniciales y en la etapa de I+D.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	No requiere ni CAPEX ni OPEX específico.

Las dos acciones que se indican a continuación son específicas, y no se mencionaron en puntos anteriores:

Acción	**Incremento de la recirculación de agua**
Resultados	Reducción de la extracción de agua mediante la extensión del uso de circuitos cerrados.
Alcance	Todo el Grupo incluidas las zonas de alto estrés hídrico.
Horizonte	Es una acción con vista en el largo plazo
Actuaciones	Incrementar el uso de circuitos cerrados, especialmente en las áreas de refrigeración.
Información	En el proceso productivo del Grupo se lleva a cabo un uso intensivo de agua. Con el propósito de reducir al máximo la extracción y los vertidos, se dispone de sistemas e instalaciones propias para el tratamiento del agua, su recirculación y su recuperación
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	Como se desprende de los puntos anteriores, el plan de gestión medioambiental está imbricado con el Plan Estratégico de la compañía. En este plan ya se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros, lo que supone aproximadamente el 5% anual de las ventas. Este plan incorpora las acciones medioambientales que se están comentando. Las cifras comentadas son para el Plan Estratégico en su totalidad no sólo para una acción o sólo para el área medioambiental. El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas y por tanto al presupuesto recurrente de I+D. Como se menciona en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025, el OPEX asociado a I+D es inmaterial para la compañía. Dada la incertidumbre del mercado de automoción, tanto por factores internos como la electrificación, nuevos actores entrantes en nuevas zonas geográficas, descarbonización, etc., como factores geopolíticos, no es el momento adecuado de hacer un nuevo plan a largo plazo. Durante 2026 se darán indicaciones a corto plazo (uno o dos años) y cuando el entorno sea más adecuado se volverá a generar objetivos con sus recursos asociados a largo plazo.

Acción	**Mejora de los sistemas de tratamiento de agua**
Resultados	Reducción de la extracción de agua mediante la extensión del uso de circuitos cerrados.
Alcance	Determinadas plantas localizadas en India
Horizonte	2023-2026
Actuaciones	Mejoras de los sistemas de tratamiento del agua antes de su vertido
Información	En el proceso productivo del Grupo se lleva a cabo un uso intensivo de agua. Con el propósito de reducir al máximo la extracción y los vertidos, se dispone de sistemas e instalaciones propias para el tratamiento del agua, su recirculación y su recuperación
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	Como se desprende de los puntos anteriores, el plan de gestión medioambiental está imbricado con el Plan Estratégico de la compañía. En este plan ya se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros, lo que supone aproximadamente el 5% anual de las ventas. Este plan incorpora las acciones medioambientales que se están comentando. Las cifras comentadas son para el Plan Estratégico en su totalidad no solo para una acción o solo para el área medioambiental. El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas y por tanto al presupuesto recurrente de I+D. Como se menciona en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025, el OPEX asociado a I+D es inmaterial para la compañía.

	Dada la incertidumbre del mercado de automoción, tanto por factores internos como la electrificación, nuevos actores entrantes en nuevas zonas geográficas, descarbonización, etc., como factores geopolíticos, no es el momento adecuado de hacer un nuevo plan a largo plazo. Durante 2026 se darán indicaciones a corto plazo (uno o dos años) y cuando el entorno sea más adecuado se volverá a generar objetivos con sus recursos asociados a largo plazo.

Una de las bases del sistema de gestión integral es cerrar el círculo de estrategia, políticas, acciones y objetivos o metas a través de le eficacia del proceso y de las acciones. Para ello, acciones van ligadas a metas u objetivos que se revisan de manera continua como métricas de la eficacia de cada una de ellas y del sistema.

Cabe recordar que uno de los pilares de los sistemas de gestión medioambiental certificados según norma ISO 14001 es el enfoque basado en el ciclo PHVA, que asegura la mejora continua:

- **Planificar:** Identificar aspectos ambientales, requisitos legales y riesgos/oportunidades; definir objetivos y metas ambientales; y establecer planes de acción.
- **Hacer:** Implementar los planes y procedimientos diseñados.
- **Verificar:** Supervisar, medir, analizar y evaluar el desempeño ambiental, comparándolo con los objetivos establecidos.
- **Actuar:** Corregir y ajustar el sistema según sea necesario para mejorar su eficacia.

A este pilar se unen otros dos claves:

Monitoreo, medición y evaluación del desempeño

- La norma exige que las organizaciones realicen un seguimiento continuo del desempeño ambiental, evaluando si los objetivos y metas se están cumpliendo.
- Las auditorías internas son una herramienta clave para verificar la eficacia del sistema. Que se refuerzan en el caso de CIE Automotive con certificación por tercera parte

Mejora continua

La norma fomenta la mejora continua mediante la revisión periódica del sistema, la identificación de no conformidades y la implementación de acciones correctivas y preventivas. Esto permite que el sistema evolucione constantemente y sea más eficaz en el logro de sus metas.

Para ello se ha montado una matriz donde se asegura que todas las acciones tienen ligados objetivos o metas. Esto se muestra en la siguiente tabla, donde los cruces identificados con un asterisco (*) son aquellos con implicación principalmente en la cadena de valor.

		Obj6	Obj13
		Reducir la intensidad de extracción de agua	Certificación según ISO 14.001
Acc1	Substitución de combustibles no renovables		x
Acc2	Compra de electricidad renovable	x*	
Acc3	Eficiencia energética vía iniciativas de Industria 4.0		x
Acc4	Reducción de la ratio peso bruto peso neto	x*	
Acc5	Proyectos de circularidad		x
Acc6	Adaptación del vertedero de Azkoitia a la legislación vigente		x
Acc7	Cálculo de Huella de Carbono de Producto clave	x	
Acc8	Digitalización gestión de datos de medioambiente	x	x
Acc9	Proyecto Supply Chain Race2Zero	x*	x*
Acc10	Proyecto Materiales	x*	x*
Acc11	Proyecto Equipos Auxiliares	x*	x*
Acc12	Ecodiseño	x	x
Acc13	Modelo de gestión integral CIE Automotive	x	x
Acc14	Implantación de un sistema de gestión medioambiental	x	x
Acc15	Durabilidad	x*	x
Acc16	Reparabilidad, reutilización y fin de vida de vehículos	x*	x
Acc17	Escucha activa	x	x
Acc18	Gobernanza e implicación de la alta dirección	x	x
Acc19	Incremento en la circularidad del agua	x	x
Acc20	Mejora en los sistemas de tratamiento de agua	x	x

En la siguiente tabla se refleja la alineación de las actuaciones y los subtemas del análisis de Impactos, Riesgos y Oportunidades (IROs), así como en la respuesta al indicador *E3–3–22* a través de los objetivos que persiguen.

	E3
	Agua
Reducir la intensidad de extracción de agua	x
Certificación según ISO 14001	x

E3-2-18 *AR 19 y 21*	*Recursos pueden ser asignados para: (a) evitar el uso de recursos hídricos y marinos; (b) reducir el uso de recursos hídricos y marinos, como a través de medidas de eficiencia; (c) la recuperación y reutilización del agua; o (d) la restauración y regeneración de ecosistemas acuáticos y cuerpos de agua.*

Acción	**Modelo de gestión integral CIE Automotive**
Asociado a:	*(a) evitar el uso de recursos hídricos y marinos;* *(b) reducir el uso de recursos hídricos y marinos, como a través de medidas de eficiencia;* *(c) la recuperación y reutilización del agua*

Acción	**Implantación de un sistema de gestión medioambiental**
Asociado a:	*(a) evitar el uso de recursos hídricos y marinos;* *(b) reducir el uso de recursos hídricos y marinos, como a través de medidas de eficiencia;* *(c) la recuperación y reutilización del agua*

Acción	**Ecodiseño**
Asociado a:	*(a) evitar el uso de recursos hídricos y marinos;* *(b) reducir el uso de recursos hídricos y marinos, como a través de medidas de eficiencia;* *(c) la recuperación y reutilización del agua*

Acción	**Esucha activa**
Asociado a:	*(a) evitar el uso de recursos hídricos y marinos;* *(b) reducir el uso de recursos hídricos y marinos, como a través de medidas de eficiencia;* *(c) la recuperación y reutilización del agua*

Acción	**Gobernanza e implicación de la Alta Dirección**
Asociado a:	*(a) evitar el uso de recursos hídricos y marinos;* *(b) reducir el uso de recursos hídricos y marinos, como a través de medidas de eficiencia;* *(c) la recuperación y reutilización del agua*

Acción	**Incremento de la recirculación de agua**
Asociado a:	*(a) evitar el uso de recursos hídricos y marinos;* *(b) reducir el uso de recursos hídricos y marinos, como a través de medidas de eficiencia;* *(c) la recuperación y reutilización del agua*

Acción	**Mejora de los sistemas de tratamiento de agua**
Asociado a:	*(a) evitar el uso de recursos hídricos y marinos;* *(b) reducir el uso de recursos hídricos y marinos, como a través de medidas de eficiencia;* *(c) la recuperación y reutilización del agua*

E3-2-19 AR 19 y 21	*La empresa deberá especificar acciones y recursos en relación con áreas en riesgo hídrico, incluidas áreas de alto estrés hídrico.*

Las acciones mencionadas tienen alcance a todo el Grupo, con lo que se incluyen las áreas de alto estrés hídrico.

2.4.2 Parámetros y metas

2.4.2.1 RD E3-3: Metas relacionadas con los recursos hídricos y marinos

E3-3-22	*La descripción de los objetivos deberá contener los requisitos de información definidos en NEIS 2 MDR-T Seguimiento de la efectividad de políticas y acciones a través de objetivos.*

En la respuesta al indicador *E2-3–22* ya se reflejaban objetivos relacionados con el agua por la gran dependencia entre los diferentes ámbitos medioambientales, entre los que se encuentran los siguientes:

Objetivo	**Reducir la intensidad de extracción de agua**
Descripción	Reflejo del compromiso de la compañía con la reducción del consumo de agua.
Nivel del objetivo	Objetivo de intensidad relativo a las ventas. Es la división entre el volumen total de agua extraída por la compañía en un año, entre las ventas de ese año.
Alcance	Todo el Grupo, involucrando a la Cadena de Valor.
Año base	2021
Período	2021-2025
Hipótesis	Las hipótesis y asunciones son las establecidas dentro de análisis de riesgos climáticos y sus escenarios.
Pruebas científicas	Enfocada a reducir y mitigar uno de los riesgos identificados en el análisis de IROs de la compañía.
Partes interesadas afectadas	Definición de objetivos de acuerdo con la política y a la gobernanza medioambiental mostrada en apartados anteriores.
Zonas geográficas	Todo el Grupo.
Variaciones	Pese a la incorporación de nuevas compañías desde 2021 al Grupo, el compromiso se ha mantenido.
Rendimiento	Debido al incremento de producción y requerimientos de producción en plantas asiáticas, no se ha alcanzado por muy poco el objetivo establecido, habiendo obtenido una reducción con respecto al 2021 de 7,21%. Se van a aumentar esfuerzos en este ámbito para reconducir y mejorar los resultados.

Objetivo	**Certificación según ISO 14001**
Descripción	El sistema de gestión medioambiental, como parte del Modelo de Gestión de CIE Automotive garantiza el Análisis de riesgos y oportunidades a nivel local y su plan de mejora y mitigación, mediante métricas y midiendo su impacto y eficacia. Adicionalmente, el cuerpo certificador es global, de manera que se puede hacer un mejor seguimiento de potenciales desviaciones, se asegura de manera mejor que cumplen el Modelo de Gestión y se pueden transversalizar de manera óptima las lecciones aprendidas y las mejores prácticas.
Nivel del objetivo	Objetivo absoluto.
Alcance	Todo el Grupo.
Año base	2021
Período	2021-2025
Hipótesis	Las hipótesis y asunciones son las establecidas dentro de análisis de riesgos.
Pruebas científicas	Está ampliamente aceptado que la implantación de sistemas de gestión ambiental contribuye a la mejora del desempeño ambiental de las organizaciones, también en el área de contaminación. Ayudan a identificar riesgos y oportunidades y a establecer

	planes de acciones que mitiguen los riesgos, aprovechen las oportunidades y midan la eficacia de estas.
Partes interesadas afectadas	Definición de objetivos de acuerdo con la política y a la gobernanza medioambiental mostrada en apartados anteriores. El concepto de la norma está basado en un concepto de cadena de valor.
Zonas geográficas	Todo el Grupo.
Variaciones	Pese a la incorporación de nuevas compañías desde 2021 al Grupo, el compromiso se ha mantenido. Cierto es que el proceso de certificación para plantas que se incorporan al grupo o *green fields* conlleva un periodo de entre 15 y 24 meses.
Rendimiento	Se ha alcanzado el objetivo establecido a falta de la certificación ISO 14001 de dos plantas de reciente puesta en marcha. Estas dos plantas no han obtenido la certificación ISO 14001 porque no se han cumplido los plazos indicados en el apartado "variaciones". Cuando se alcancen los plazos establecidos, se procederá a la certificación de las plantas.

A continuación, se refleja la alineación de los objetivos y los subtemas del análisis de IROs. En este caso ambos objetivos impactan sobre el subtema del agua y por tanto sus acciones relacionadas

	E3
	Agua
Reducir la intensidad de extracción de agua	x
Certificación según ISO 14001	x

E3-3-23 a)	*La divulgación requerida por el párrafo 20 (divulgar los objetivos relacionados con los recursos hídricos y marinos que ha establecido) deberá indicar si los objetivos están relacionados y cómo lo están con:* ***(a) la gestión de impactos materiales, riesgos y oportunidades relacionados con áreas en riesgo hídrico, incluida la mejora de la calidad del agua.***

Tal y como se ha explicado en indicadores anteriores, y mostrado en concreto la respuesta al indicador *E3-3-22*, lo objetivos son una medida de la eficacia de las acciones tomadas. Estas acciones surgen de la necesidad de mitigar riesgos o de aprovechar oportunidades que se detecten en el análisis de dependencias e IROs realizado. Por tanto, están alineados dentro de un proceso común e integrado.

E3-3-23 b)	*La divulgación requerida por el párrafo 20 (divulgar los objetivos relacionados con los recursos hídricos y marinos que ha establecido) deberá indicar si los objetivos están relacionados y cómo lo están con:* ***(b) la gestión responsable de los impactos, riesgos y oportunidades relacionados con los recursos marinos, incluida la naturaleza y cantidad de productos relacionados con los recursos marinos (como gravas, minerales de aguas profundas, mariscos) utilizados por la empresa.***

El uso de recursos marinos como gravas, minerales de aguas profundas o mariscos no es relevante para el Grupo.

E3-3-23 c)	*La divulgación requerida por el párrafo 20 (divulgar los objetivos relacionados con los recursos hídricos y marinos que ha establecido) deberá indicar si los objetivos están relacionados y cómo lo están con:* ***(c) la reducción del consumo de agua, incluida una explicación de cómo esos objetivos se relacionan con áreas en riesgo hídrico, incluidas áreas de alto estrés hídrico.***

Los objetivos buscan un tratamiento sistémico del uso del consumo de agua a través de la implantación de un modelo de gestión único y de la certificación por tercera parte del modelo basado en el estándar ISO 14001. Adicionalmente fija un objetivo explícito de reducción de extracción de consumo de agua.

Estos objetivos se fijan para todo el Grupo y por tanto también para las localizaciones situadas en zonas de alto estrés hídrico.

E3-3-25	*La empresa deberá especificar, como parte de la información contextual, si los objetivos que ha establecido y presentado son obligatorios (requeridos por la legislación) o voluntarios.*

Los objetivos descritos en la respuesta al indicador *E3-3–22* son de carácter voluntario, si bien la obtención de la certificación ISO 14001 y el cumplimiento de la política del Grupo obliga al cumplimiento de todos los objetivos y requerimientos obligatorios en cada planta.

2.4.2.2 RD E3-4: Consumo de agua

En las variaciones de 2025 respecto al periodo de reporte 2024 cabe reseñar que se han añadido al reporte de datos de las plantas adquiridas por el Grupo: CIE Engrecon, CIE Autometal Piracicaba y CIE Metal Norte.

E3-4-28 a)	*La divulgación requerida por el párrafo 26 se refiere a las propias operaciones y deberá incluir:* ***(a) consumo total de agua en m3.***

1.796.330,46 m3 en 2025, y 1.671.250,76 m3 en 2024.

E3-4-28 b) AR 28	*La divulgación requerida por el párrafo 26 se refiere a las propias operaciones y deberá incluir:* ***(b) consumo total de agua en m3 en áreas con riesgo hídrico, incluidas áreas de alto estrés hídrico.***

1.096.188,46 m3 en 2025, y 941.423,83 m3 en 2024.

E3-4-28 c)	*La divulgación requerida por el párrafo 26 se refiere a las propias operaciones y deberá incluir:* ***(c) total de agua reciclada y reutilizada en m3.***

66.927.985,54 m3 en 2025, y 56.011.406,72 m3 en 2024.

E3-4-28 d)	*La divulgación requerida por el párrafo 26 se refiere a las propias operaciones y deberá incluir:* ***(d) total de agua almacenada y cambios en el almacenamiento en m3.***

El volumen total de agua almacenada no resulta significativo en comparación con el consumo de agua del Grupo ni con el volumen de agua recirculada y reutilizada. Su función principal es actuar como reserva para servicios esenciales, como la protección contra incendios, determinados procesos sanitarios o la gestión operativa en períodos de sequía, especialmente en aquellas geografías donde puedan producirse restricciones puntuales.

E3-4-28 e) AR 29	*La divulgación requerida por el párrafo 26 se refiere a las propias operaciones y deberá incluir:* ***(e) cualquier información contextual necesaria respecto a los puntos (a) a (d), incluyendo la calidad y cantidad del agua de las cuencas, cómo se han recopilado los datos, tales como estándares, metodologías y suposiciones utilizadas, incluyendo si la información es calculada, estimada, modelada o proveniente de mediciones directas, y el enfoque adoptado para esto, como el uso de factores específicos del sector.***

En CIE Automotive, gestionamos y reportamos nuestros indicadores de agua con base en datos trazables y procedimientos estandarizados que garantizan la precisión y la alineación con las normativas aplicables, incluyendo los requisitos de esta Directiva en materia de Información sobre Sostenibilidad (CSRD, por sus siglas en inglés).

A continuación, se describen los métodos utilizados:

1. Agua de red: El consumo de agua de red es registrado directamente a partir de las facturas emitidas por el proveedor de agua. Este enfoque asegura una trazabilidad completa del dato, ya que la información proviene de una fuente oficial y auditable.

2. Agua de pozo, agua superficial y agua de lluvia: Los volúmenes de agua extraídos de pozos, fuentes superficiales y agua de lluvia recolectada son medidos utilizando contadores instalados en los puntos de captación o recolección.

- Este método proporciona datos precisos y verificables sobre el uso de estos recursos.
- Los contadores se someten a mantenimientos periódicos para garantizar su correcto funcionamiento y la fiabilidad de las mediciones.

3. Agua Recirculada: El volumen de agua recirculada en nuestros procesos es calculado utilizando un método basado en:

- La capacidad de recirculación de las torres de enfriamiento, determinada por especificaciones técnicas.
- Las horas efectivas de operación de las torres, registradas automáticamente.

E3-4-29	*La empresa deberá proporcionar información sobre su intensidad de uso de agua: consumo total de agua en sus propias operaciones en m3 por millón de euros de ingresos netos.*

En 2025, 0,0005 m3 por millón de euros de ingresos netos, y en 2024, 0,0004 m3 por millón de euros de ingresos netos.

2.4.2.3 RD E3-5: Efectos financieros previstos de los impactos, los riesgos y las oportunidades relacionados con los recursos hídricos y marinos

E3-5-33 a) AR 29	*La divulgación deberá incluir: (a) una cuantificación de los efectos financieros anticipados en términos monetarios antes de considerar las acciones relacionadas con los recursos hídricos y marinos o, cuando no sea posible sin un costo o esfuerzo indebido, información cualitativa. Para los efectos financieros derivados de oportunidades, no se requiere una cuantificación si resultara en una divulgación que no cumpla con las características cualitativas de la información (ver NEIS 1 Apéndice B Características cualitativas de la información).*

En este segundo año de aplicación de la directiva, no se reportará información relativa a una cuantificación de los efectos financieros anticipados en términos monetarios antes de considerar las acciones relacionadas con los recursos hídricos y marinos o, cuando no sea posible sin un costo o esfuerzo indebido, información cualitativa. Para los efectos financieros derivados de oportunidades, no se requiere una cuantificación si resultara en una divulgación que no cumpla con las características cualitativas de la información (ver NEIS 1 Apéndice B Características cualitativas de la información), por la aplicación del Reglamento delegado 2025/1416 ("quick fix") publicado en el DOUE el 10 de noviembre de 2025 que modifica el reglamento delegado de adopción de las ESRS, en particular, para las empresas de la primera fase congela y retrasa dos años la aplicación de las disposiciones transitorias.

Tal y como se indica en la respuesta a los indicadores *NEIS 2-SBM-3–19 c)* y *E3-IRO-1-8 a)*, los riegos hídricos han salido con un nivel de 2,05 sobre la escala de 5 para el horizonte temporal 2050 y el escenario *Net Zero Emissions* (el más desfavorable).

Este proceso, detallado anteriormente, se basa en encuestas realizadas por personas clave de la organización a nivel de planta, geografía y tecnología, según el cual se obtiene un porcentaje de EBITDA en riesgo, y por proporción, un valor de ingresos en riesgo.

El nivel de riesgo es bajo y en consonancia los ingresos potencialmente afectados son inmateriales, y no se pone en peligro ninguna de las metas ni de los compromisos de CIE Automotive.

2.5 Uso de los recursos y economía circular (NEIS E5)

2.5.1 Gestión de impactos, riesgos y oportunidades

2.5.1.1 RD relacionado con NEIS 2 IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales relacionados con el uso de los recursos y la economía circular

NEIS 2-IRO 1-11 a)	*La empresa describirá el proceso para determinar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales relacionados con el uso de los recursos y la economía circular, en particular en relación con las entradas de recursos, las salidas de recursos y los residuos y facilitará información sobre:* ***a) si la empresa ha examinado sus activos y sus actividades con el fin de determinar sus impactos, riesgos y oportunidades reales y potenciales en sus propias operaciones y en las fases anteriores y posteriores de su cadena de valor, y, en ese caso, las metodologías, hipótesis y herramientas utilizadas en el examen.***

Tal y como se recoge en la respuesta al indicador *NEIS 2 – SBM-3- 19 b) AR 7 a, AR 7 b, AR 7 c y AR 13* el proceso para determinar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales relacionados con el área medio ambiental es único y realizado de manera bienal.

Una de las razones para buscar un modelo único de análisis es la integración a alto nivel con el proceso general (NEIS E1) el cual se describe en el apartado *NEIS 2 IRO-1 Descripción de los procesos para identificar y evaluar impactos materiales, riesgos y oportunidades*.

Por supuesto, se observa que este proceso está integrado con el análisis general de impactos riegos y oportunidades IROs, abordado en la respuesta al indicador *NEIS 2 IRO-1* cuya parte de impactos riesgos y oportunidades generales de de uso de los recursos y la economía circular se muestran a continuación.

Impactos, Riesgos y Oportunidades (IROs)

+: impacto positivo // -: impacto negativo // R: riesgo // O: oportunidad

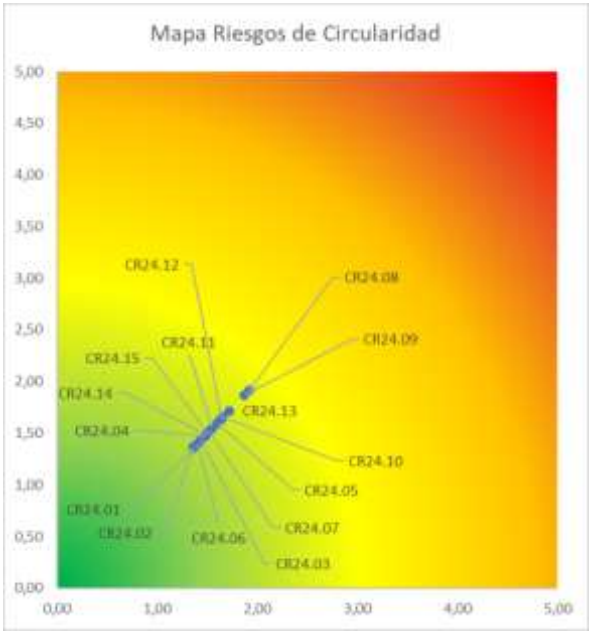
Subtemas	IROs
Entradas de recursos, incluido el uso de recursos	(+) Uso de materiales reciclados es los procesos productivos que incluyen aluminio.
	(+) Uso de embalajes retornables que permita la reutilización de los mismos para otros productos reduciendo así los residuos y alargando su ciclo de vida.
	(+) Reutilización interna de retornos procedentes de los diferentes procesos productivos de la compañía a través de sistema de reciclado propios.
	(+) Reducción del volumen de materiales empleados en los procesos de producción como resultado de la reducción del peso bruto de los productos fabricados por la compañía.
	(O) Efectos financieros derivados de: Reutilización interna de retornos procedentes de los diferentes procesos productivos de la compañía a través de sistemas de reciclado propios.
Salidas de recursos relacionadas con productos y servicios	(+) Desarrollo de productos bajo los criterios de ecodiseño y con enfoque de ciclo de vida, lo cual mejora la reparabilidad de los productos, su desmontaje y separación, aumentando así su reciclabilidad.
	(+) Recirculación de agua proveniente del procesado de materiales a elevadas temperaturas a través de sistemas e instalaciones propias para el tratamiento del agua.
	(O) Efectos financieros derivados de: Desarrollo de productos bajo los criterios de ecodiseño y con enfoque de ciclo de vida, lo cual mejora la reparabilidad de los productos, su desmontaje y separación, aumentando así su reciclabilidad.
Residuos	(R) Efectos financieros derivados de: Generación de residuos tóxicos como resultado del proceso de extracción de materias primas.
	(R) Efectos financieros derivados de: Generación de residuos asociados al uso de plásticos técnicos.
	(O) Efectos financieros derivados de: Venta de residuos de acero no reciclables a proveedores locales para su reutilización.

Para el análisis más en detalle de los riegos de uso de los recursos y la economía circular se ha bajado a un nivel inferior del desglose y se analizan los siguientes riesgos:

- CR24.01 Riesgo de falta de reciclaje efectivo.
- CR24.02 Riesgo de subproductos peligrosos no reutilizados.
- CR24.03Riesgo de materiales contaminados.
- CR24.04 Riesgo de uso de materias primas vírgenes.
- CR24.05 Riesgo de falta de integración de materiales reciclados.
- CR24.06 Riesgo de subproductos sin destino circular.
- CR24.07 Riesgo de diseño lineal del producto.

- CR24.08 Riesgo de proveedores con prácticas ambientales deficientes.
- CR24.09 Riesgo de huella ambiental en el transporte.
- CR24.10 Riesgo de uso de materiales compuestos mezclados o no reciclables.
- CR24.11 Riesgo de falta de estándares de calidad en materiales reciclables.
- CR24.12 Riesgo contaminante de los procesos de reciclaje.
- CR24.13 Riesgo de alto consumo de energía en la recuperación.
- CR24.14 Riesgo de falta de atención a la durabilidad y a la reparabilidad.
- CR24.15 Riesgo de productos con sustancias tóxicas.

Ninguno de estos riegos alcanza un valor de 2.15 (medio) sobre una escala de 5 como se muestra en el siguiente mapa de calor donde el nivel de riesgo se muestra en las ordenadas y la probabilidad en las abscisas. Se muestran los resultados del horizonte temporal 2050 y el escenario *NZE*.



NEIS 2-IRO 1-11 b)	*La empresa describirá el proceso para determinar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales relacionados con el uso de los recursos y la economía circular, en particular en relación con las entradas de recursos, las salidas de recursos y los residuos y facilitará información sobre:* ***b) si la empresa ha llevado a cabo consultas y de qué manera, en particular con los colectivos afectados.***

El proceso general seguido para la identificación y evaluación de impactos, riesgos y oportunidades relacionados con los recursos y economía circular, así como si se han realizado consultas, se describen en el apartado *NEIS 2 IRO-1 Descripción de los procesos para identificar y evaluar impactos materiales, riesgos y oportunidades*. Todo el ámbito medioambiental, en concreto el proceso de análisis de riegos y oportunidades y de resiliencia, está integrado y se explica en el punto *NEIS 2–SBM-3- 19 a) y b)* que se detalla en el punto anterior.

2.5.1.2 RD E5-1: Políticas relacionadas con el uso de los recursos y la economía circular

E5 –1 - 14	*La divulgación requerida por el párrafo 12 deberá contener la información sobre las políticas que la empresa tiene implementadas para gestionar sus impactos materiales, riesgos y oportunidades relacionados con el uso de recursos y la economía circular, de acuerdo con NEIS 2 MDR-P Políticas adoptadas para gestionar asuntos materiales de sostenibilidad.*

Título	**Política de Medio Ambiente**
Descripción	Política medioambiental del Grupo CIE Automotive.
Objetivo	Esta política tiene como finalidad integrar prácticas de medioambiente en toda la Cadena de Valor. Con ello, contribuimos al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas, garantizando la transparencia en la comunicación de nuestro desempeño ambiental. Los compromisos recogidos en esta política se articulan como herramienta clave para conseguir el objetivo del grupo de ser compañía de emisiones netas cero en 2050, y con el objetivo de 1,5 ºC alineados con el Acuerdo de París. Así como los fijados por la regulación y grupos de interés. En CIE Automotive, como proveedor global y multitecnológico de referencia en el sector de automoción, tenemos un claro compromiso con el desarrollo sostenible, el medioambiente, la biodiversidad y la lucha contra el cambio climático. Asimismo, reconocemos nuestra responsabilidad de minimizar el impacto ambiental de nuestras actividades, productos y servicios, en línea con los principios de sostenibilidad y la normativa vigente, los requisitos de los grupos de interés y los compromisos voluntarios adquiridos por la empresa. Este compromiso se refleja en nuestra Política de Medio Ambiente, que guía nuestras decisiones estratégicas y operativas hacia un modelo de negocio más sostenible.
Impactos, Riesgos y Oportunidades materiales	Dentro de la revisión continua del Plan Estratégico como del Plan de Gestión y el potencial Plan de Transición se realiza un análisis de dependencias, impactos, riesgos y oportunidades para garantizar la mitigación de riegos y el aprovechamiento de oportunidades. Dentro de los riesgos medioambientales, se tratarán como mínimo los riesgos climáticos tanto físicos agudos, físicos crónicos como de transición y se lanzarán análisis de riesgos de contaminación, circularidad, agua y biodiversidad. El mapa de riesgos se integra dentro del Sistema de Gestión de Riesgos (SGR) de CIE Automotive, que sigue la metodología ISO 31000, y permite asegurar razonablemente que todos los riesgos medioambientales significativos son prevenidos, identificados, evaluados y sometidos a un seguimiento continuo. Dichos riesgos son aprobados por el Consejo de Administración y gestionados en función de los niveles de tolerancia a los mismos. La Política de Medio Ambiente forma parte del proceso de gobernanza de la compañía al igual que el análisis de doble materialidad y los IROs identificados en la misma. Por ello, la política aborda los IROs materiales del mencionado análisis, y esto se refleja también en la respuesta a los indicadores *NEIS 2-SBM-3-19 a), E1-2-25* y *E5-3-23*.
Alcance de la política	El alcance de la presente política comprende a todas las filiales y subsidiarias de CIE Automotive donde la compañía ejerce un control financiero y operativo. No hay exclusiones geográficas o tecnológicas. Además, esta política persigue realizar un seguimiento de la cadena de suministro para asegurarse de que sus compromisos están alineados con los de la sociedad, así como gestionar la seguridad de la información en el desarrollo y fabricación de los productos que comercializa. La política de medio ambiente del Grupo aborda la: prevención, preparación para la reutilización, reciclado, valorización energética y eliminación de los residuos, priorizándoles en este orden De la misma manera se prioriza la evitación o minimización de residuos frente al tratamiento de residuos.
Partes interesadas afectadas	Todos los grupos de interés de CIE Automotive.

Zonas geográficas	Esta política es de aplicación global.
Cadena de Valor	La política recoge el compromiso de promover y requerir compromisos ambientales en línea con los de la compañía a toda la Cadena de Valor.
Responsable de aplicación	El Consejo de Administración, a través de la Comisión de Auditoría de CIE Automotive, es el máximo responsable de la existencia y aplicación de esta política. La Comisión ASG supervisará la implementación de esta política y garantizará el alineamiento con las metas estratégicas y normativas, con el apoyo del Consejero Delegado y este, a su vez, con el apoyo de la Dirección de Ingeniería, Calidad y Medioambiente corporativo, y el Comité Transversal ASG.
Disponibilidad	Documento público en la página web corporativa, y a disposición de todos los colaboradores del Grupo a través de la intranet corporativa y del Modelo de gestión.

En la respuesta al indicador *E1-3-28* se remarca la importancia de la implantación de sistemas de gestión integrados y de más concretamente cuando incluyen Sistemas de Gestión Ambiental (SGA) y como garantizan la eficacia de este y la mejora continua.

En este punto se quiere remarcar que estos sistemas basados en la norma ISO 14001 garantizan un enfoque hacia la cadena de valor y hacia las partes interesadas con puntos clave de esta que se garantizan vía auditorías internas y auditorías por tercera parte.

Algunos de esos puntos clave del SGA, donde la Política Medioambiental es un punto clave y foco del citado proceso de auditoría y revisión son:

1. Contexto de la organización y análisis de las partes interesadas
La norma establece que la organización debe:
- Identificar las partes interesadas relevantes (clientes, proveedores, contratistas, reguladores, comunidad, etc.) y comprender sus necesidades y expectativas relacionadas con el desempeño ambiental.
- Incorporar estas expectativas en el sistema de gestión ambiental, lo que asegura que las preocupaciones de las partes interesadas sean tenidas en cuenta.

2. Gestión de la cadena de valor
La norma ISO 14001 incluye un enfoque claro hacia la cadena de valor, asegurando que los impactos ambientales no se limiten solo a las operaciones internas, sino que se consideren en todas las etapas, como:
- Abastecimiento de materias primas: Fomentar la compra de materiales de proveedores que cumplan con requisitos ambientales.
- Diseño de productos y servicios: Promover un enfoque de ciclo de vida, considerando impactos ambientales desde la extracción de materias primas hasta el final de la vida útil del producto.
- Gestión de proveedores y contratistas: La norma exige a las organizaciones establecer requisitos ambientales para sus proveedores y subcontratistas. Esto puede incluir cláusulas contractuales, auditorías y programas de capacitación.

3. Ciclo de vida del producto (enfoque basado en el ciclo de vida)
La norma ISO 14001 incorpora el concepto de ciclo de vida, lo que significa que las organizaciones deben evaluar y minimizar los impactos ambientales en todas las etapas de su cadena de valor:
- Extracción de materias primas.
- Producción y distribución.
- Uso del producto.
- Disposición final o reciclaje.

Esto obliga a la organización a trabajar de cerca con sus socios en la cadena de valor para identificar y gestionar impactos ambientales en cada etapa.

4. Comunicación con las partes interesadas
La norma promueve una comunicación efectiva con las partes interesadas, tanto internas como externas, para:
- Informar sobre el desempeño ambiental y la gestión de riesgos.
- Fomentar la colaboración con socios, proveedores y clientes en iniciativas ambientales.
- Reforzar la transparencia y la confianza con la comunidad y otros grupos de interés.

E5 –1 – 15 a)	*En el resumen, la empresa deberá indicar si sus políticas abordan y cómo abordan los siguientes asuntos cuando sean materiales:* ***(a) la transición del uso de recursos vírgenes, incluyendo aumentos relativos en el uso de recursos secundarios (reciclados)***

La política medioambiental del grupo recoge, entre otros estos aspectos y compromisos:

1. Cumplimiento Normativo y voluntario
Garantizamos el cumplimiento de todas las normativas ambientales aplicables, los requisitos de los grupos de interés y de aquellos compromisos voluntarios que se hayan adquirido, asegurando una gestión ambiental transparente y documentada.

2. Lucha contra el cambio climático. Incorporando estrategias de:
- Mitigación del cambio climático.
- Adaptación al cambio climático.

3. La preservación de la calidad del aire, suelo y agua
- Prevención de la contaminación: del Suelo, del Agua, del Aire y Acústica.
- Reducción del impacto acústico de nuestras actividades.
- Localización de nuestras plantas de producción, evitando la deforestación y el impacto en la biodiversidad.

4. Eficiencia Energética y Reducción de Emisiones
- Promovemos la eficiencia energética en nuestras operaciones mediante la implementación de tecnologías limpias y la transición hacia fuentes de energía renovables.
- Nos comprometemos a reducir progresivamente nuestras emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), alineándonos con los objetivos del Acuerdo de París.

5. Gestión de Recursos y Residuos
- Optimizamos el uso de materiales en nuestros procesos de producción, priorizando materias primas recicladas y sostenibles.
- Implementamos prácticas de economía circular, minimizando la generación de residuos y maximizando su reutilización o reciclaje.

6. Diseño de Productos y Procesos Sostenibles bajo conceptos de Ecodiseño
Incorporamos principios de sostenibilidad en el diseño de nuestros componentes, su proceso de fabricación y su ciclo de vida, incluyendo:
- Materiales ligeros y reciclables que mejoren la eficiencia del combustible.
- Productos diseñados para facilitar su reparación, reutilización o reciclaje.
- Circularidad de materiales.
- Procesos eficientes y sostenibles.
- Garantizando la seguridad de nuestros productos a través de la cadena de valor y en su uso final.

7. Protección de la Biodiversidad y Uso Responsable de los recursos hídricos
- Realizamos evaluaciones del impacto ambiental de nuestras instalaciones para minimizar la alteración de ecosistemas locales.
- Gestionamos el uso del agua de manera responsable, reduciendo el consumo y garantizando la calidad de los vertidos. Incluyendo:
  - Uso y abastecimiento de recursos hídricos en nuestras propias operaciones
  - Tratamiento de aguas como paso hacia un uso de agua más sostenible.
  - Prevención y reducción de la contaminación del agua resultante de nuestras actividades.
- Protegiendo los recursos del agua, incluyendo también los fluviales y marinos.

8. La participación de las personas: "todos podemos mejorar nuestro entorno"

9. Promover y requerir compromisos ambientales en línea con los de la compañía a toda la cadena de valor

10. Prevención y gestión de accidentes y situaciones de emergencia mitigando el impacto negativo en las personas y en el medio ambiente

11. Transparencia y Reporte

- Publicamos anualmente informes de sostenibilidad en conformidad con la CSRD, proporcionando datos verificables sobre nuestras acciones, metas y resultados ambientales.
- Establecemos indicadores clave de desempeño para medir y mostrar nuestro progreso.

12. Definimos objetivos y medimos nuestro desempeño a través del cuadro de mando, con indicadores como los siguientes:
- Eficiencia energética.
- Reducción de emisiones.
- Reducción de consumo de agua.
- Generación de residuos.
- Circularidad.
- Uso de energía renovable.
- Seguridad de producto.
- Accidentes y emergencias.

E5 –1 – 15 b) AR 9	*En el resumen, la empresa deberá indicar si sus políticas abordan y cómo abordan los siguientes asuntos cuando sean materiales*: ***(b) la obtención sostenible y el uso de recursos renovables.***

La respuesta a este indicador se recoge dentro del *E5–1–15 a)*, así como en el *E5-1-14*, especialmente en el aparatado del alcance.

En CIE Automotive, adoptamos la jerarquía de residuos como base para nuestra estrategia de gestión ambiental, priorizando la minimización de impactos negativos y alineándonos con los principios de la economía circular. Nuestra política de residuos sigue un enfoque estructurado basado en el siguiente orden de prioridad:

1. Prevención:
- Diseñamos nuestros procesos para optimizar el uso de materiales, reduciendo al mínimo la generación de residuos desde su origen.
- Implementamos iniciativas de mejora continua, como la optimización de cortes de materiales metálicos y plásticos, para maximizar el aprovechamiento de las materias primas.

2. Reutilización:
- Fomentamos la reutilización de materiales, como embalajes retornables y contenedores reutilizables en nuestras cadenas logísticas.
- En nuestras plantas, reparamos equipos y componentes siempre que es posible, alargando su ciclo de vida útil.

3. Reciclaje:
- Separación y gestión integral de residuos para maximizar el reciclaje de materiales, como metales, plásticos y papel.
- Trabajamos con gestores autorizados para garantizar que los residuos reciclables se reintegren en la cadena de valor como materia prima secundaria.

4. Valorización:
- Aprovechamos residuos no reciclables para valorización energética, contribuyendo a la reducción de residuos destinados a vertedero.
- En algunas instalaciones, utilizamos residuos orgánicos para generar compost o biogás, donde la infraestructura local lo permite.

5. Eliminación (última opción):
- Los residuos no valorizables son gestionados de manera responsable a través de vertederos autorizados, minimizando el impacto ambiental.
- Constantemente revisamos estas prácticas para reducir al máximo los residuos destinados a esta categoría.

2.5.1.3 RD E5-2: Actuaciones y recursos relacionados con el uso de los recursos y la economía circular

E5–2–19	*La descripción de las acciones y recursos relacionados con el uso de recursos y la economía circular deberá seguir los principios definidos en la NEIS 2 MDR-A Acciones y recursos en relación con asuntos materiales de sostenibilidad.*

Acción	**Modelo de gestión integral CIE Automotive**
Resultados	Asegurar la implementación de las mejores prácticas del grupo en todas las localizaciones de CIE Automotive, buscando la mejora continua y la reducción de los impactos en el entorno, suelos, aire y agua. Así como un uso adecuado de los recursos hídricos y marinos
Alcance	Todo el Grupo, incluidas las zonas de alto estrés hídrico e involucrando a la cadena de valor. Esta acción también se enfoca en optimizar la gestión de los residuos en línea con la jerarquía de residuos.
Horizonte	Mejora continua año a año
Actuaciones	Elaboración de un Modelo de Gestión aplicable a todas las plantas del grupo, este modelo se va fortaleciendo con las mejores prácticas detectadas en cualquiera de las localizaciones y con los requisitos que llegan a través de los grupos de interés.
Información	Para asegurar su implantación se realizan asesorías tanto internas como de tercera parte de acuerdo con diferentes estándares como la ISO 14001 y la ISO 50.001. En 2025 más de 98% de las localizaciones de CIE estaban certificadas en ISO 14001.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	Como se desprende de los puntos anteriores, el plan de gestión medioambiental está imbricado con el Plan Estratégico de la compañía. En este plan ya se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros, lo que supone aproximadamente el 5% anual de las ventas. Este plan incorpora las acciones medioambientales que se están comentando. Las cifras comentadas son para el Plan Estratégico en su totalidad no sólo para una acción o sólo para el área medioambiental. El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas y por tanto al presupuesto recurrente de I+D. Como se menciona en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025, el OPEX asociado a I+D es inmaterial para la compañía. Dada la incertidumbre del mercado de automoción, tanto por factores internos como la electrificación, nuevos actores entrantes en nuevas zonas geográficas, descarbonización, etc., como factores geopolíticos, no es el momento adecuado de hacer un nuevo plan a largo plazo. Durante 2026 se darán indicaciones a corto plazo (uno o dos años) y cuando el entorno sea más adecuado se volverá a generar objetivos con sus recursos asociados a largo plazo.

Acción	**Implantación de un sistema de gestión medioambiental**
Resultados	El sistema de gestión medioambiental, como parte del Modelo de Gestión de CIE Automotive garantiza el Análisis de riesgos y oportunidades a nivel local y su plan de mejora y mitigación, mediante métricas y midiendo su impacto y eficacia.
Alcance	Todo el Grupo, incluidas las zonas de alto estrés hídrico e involucrando a la cadena de valor. Esta acción también se enfoca en optimizar la gestión de los residuos en línea con la jerarquía de residuos.
Horizonte	Mejora continua año a año
Actuaciones	Requerimiento por parte del grupo a todas las plantas de obtener el certificado ISO 14001. Adicionalmente el cuerpo certificador es global de manera que se puede hacer un mejor seguimiento de potenciales desviaciones, se asegura de manera mejor que cumplen el Modelo de Gestión y se pueden transversalizar de manera óptima las lecciones aprendidas y las mejores prácticas.
Información	La aplicación y certificación según la ISO 14001contribuye a reducir el impacto ambiental de varias formas: **1. Identificación y Gestión de Impactos Ambientales**

	ISO 14001 requiere que las organizaciones identifiquen los aspectos de sus actividades, productos o servicios que afectan al medio ambiente (como emisiones, uso de recursos, generación de residuos) y desarrollen estrategias para mitigarlos. **2. Cumplimiento legal** La certificación asegura que la organización cumple con las normativas ambientales locales, nacionales e internacionales, reduciendo riesgos de sanciones por incumplimientos. **3. Eficiencia en el uso de recursos** Implementar ISO 14001 fomenta la optimización del uso de recursos como agua, energía y materias primas, lo que disminuye el impacto ambiental asociado con su extracción, producción y consumo. **4. Prevención de la Contaminación** La norma incentiva la adopción de medidas para prevenir la contaminación en lugar de corregirla posteriormente. Esto incluye minimizar emisiones, reducir residuos y manejar productos químicos de manera segura. **5. Promoción de la mejora continua** ISO 14001 exige un enfoque de mejora continua, asegurando que las organizaciones implementen regularmente acciones para disminuir sus impactos ambientales a largo plazo. **6. Conciencia ambiental** La certificación fomenta la sensibilización y formación de los empleados y partes interesadas sobre prácticas sostenibles, lo que impulsa una cultura organizacional más responsable con el medio ambiente. **7. Reputación y competitividad** Las empresas certificadas son mejor valoradas por los grupos de interés que valoran la sostenibilidad, promoviendo prácticas de negocio ambientalmente responsables en toda la cadena de suministro. Actualmente más del 98% de las localizaciones del Grupo tienen certificación ISO 14001.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	Como se desprende de los puntos anteriores, el plan de gestión medioambiental está imbricado con el Plan Estratégico de la compañía. En este plan ya se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros, lo que supone aproximadamente el 5% anual de las ventas. Este plan incorpora las acciones medioambientales que se están comentando. Las cifras comentadas son para el Plan Estratégico en su totalidad no solo para una acción o solo para el área medioambiental. El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas y por tanto al presupuesto recurrente de I+D. Como se menciona en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025, el OPEX asociado a I+D es inmaterial para la compañía. Dada la incertidumbre del mercado de automoción, tanto por factores internos como la electrificación, nuevos actores entrantes en nuevas zonas geográficas, descarbonización, etc., como factores geopolíticos, no es el momento adecuado de hacer un nuevo plan a largo plazo. Durante 2026 se darán indicaciones a corto plazo (uno o dos años) y cuando el entorno sea más adecuado se volverá a generar objetivos con sus recursos asociados a largo plazo.

Acción	**Ecodiseño**
Resultados	Introducción de criterios de ecodiseño en el proceso · de lanzamiento e industrialización de nuevos proyectos, así como la difusión de manual y herramientas de ecodiseño
Alcance	Todo el Grupo, incluidas las zonas de alto estrés hídrico e involucrando a la cadena de valor. Esta acción también se enfoca en optimizar la gestión de los residuos en línea con la jerarquía de residuos.
Horizonte	Ya ha sido introducido en el sistema de gestión y este se actualiza de manera recurrente para asegurar su efectividad.
Actuaciones	Introducción de criterios de ecodiseño dentro de los procesos y procedimientos de desarrollo y lanzamiento de nuevos productos y proyectos
Información	El proceso 3 de CIE Automotive contiene una serie de *check lists* que coinciden con cada paso del proceso de APQP los cuales los revisa la dirección de planta y proyecto para pasar a la siguiente

	fase, en ellos se incorpora la revisión de conceptos de ecodiseño en el proyecto. Para ayudar a ello se han desarrollado herramientas de ecodiseño.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	Como se desprende de los puntos anteriores, el plan de gestión medioambiental está imbricado con el Plan Estratégico de la compañía. En este plan ya se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros, lo que supone aproximadamente el 5% anual de las ventas. Este plan incorpora las acciones medioambientales que se están comentando. Las cifras comentadas son para el Plan Estratégico en su totalidad no sólo para una acción o sólo para el área medioambiental. El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas y por tanto al presupuesto recurrente de I+D. Como se menciona en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025, el OPEX asociado a I+D es inmaterial para la compañía. Dada la incertidumbre del mercado de automoción, tanto por factores internos como la electrificación, nuevos actores entrantes en nuevas zonas geográficas, descarbonización, etc., como factores geopolíticos, no es el momento adecuado de hacer un nuevo plan a largo plazo. Durante 2026 se darán indicaciones a corto plazo (uno o dos años) y cuando el entorno sea más adecuado se volverá a generar objetivos con sus recursos asociados a largo plazo.

Acción	**Escucha activa**
Resultados	Pertenencia a asociaciones alineadas con los objetivos y política de CIE Automotive
Alcance	Organizaciones alineadas con objetivos de ecodiseño, circularidad, cambio climático, reducción de emisiones, reducción de impacto ambiental. Con especial foco en la cadena de valor y en las partes interesadas.
Horizonte	Es una acción con vista en el largo plazo
Actuaciones	Alinear los objetivos del sector tanto aguas abajo como aguas arriba. Promover los objetivos reflejados en la política del grupo y en sus compromisos en entidades con dificultades para la aplicación de estos como son, especialmente, las PYMEs. Identificar nuevos retos y tendencias. Dinamizar propuestas conjuntas.
Información	En el ámbito institucional, desde la Junta Directiva de Sernauto (Asociación Española de Proveedores de Automoción), CIE Automotive promueve acciones para lograr la neutralidad climática y colabora para fijar objetivos más ambiciosos en el sector. El grupo es socio fundador del Basque Ecodesign Center, donde colabora con diferentes agentes de la Administración y de diversos sectores industriales para promover la circularidad, la descarbonización y la lucha contra el cambio climático. CIE Automotive se involucra en las nuevas soluciones de movilidad enfocada a vehículos de cero emisiones desde las fases iniciales de desarrollo. Fruto de esta estrategia es la participación desde 2021 en Basquevolt, la iniciativa vasca de producción de baterías de estado sólido. Además, pertenece al Clúster del Cambio Climático de Forética, un grupo de empresas que traslada al contexto español las principales tendencias y conversaciones sobre cambio climático a nivel mundial. También es miembro de la Asociación Española de Calidad, que tiene diferentes grupos de trabajo en el área medioambiental para influir en el desarrollo de nueva legislación y dar directrices y formación para ayudar a la industria a la gestión del cambio climático.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	No requiere ni CAPEX ni OPEX específico.

Acción	**Gobernanza e Implicación de la Alta Dirección**
Resultados	Incorporar criterios medioambientales y de sostenibilidad en todas las decisiones de la compañía y por tanto en su estrategia
Alcance	Todo el Grupo incluidas las zonas de alto estrés hídrico.
Horizonte	Es una acción con vista en el largo plazo

Actuaciones	Incrementar la interactuación entre todos los niveles de la compañía fomentando una información y comunicación fluida.
Información	El Consejo de Administración y Comité de Dirección están implicados en la lucha contra el cambio climático. La máxima responsabilidad en las actividades relacionadas con el medioambiente recae en el Consejo de Administración. Dentro del Consejo, el representante en materia medioambiental es la Comisión ASG. La presidenta de esta comisión tiene experiencia y conocimiento sobre el cambio climático. Por su parte, el CEO de la compañía está involucrado en el crecimiento sostenible y es el responsable último de la consecución del Plan Estratégico, que integra el Plan ASG. El Comité ASG es un órgano con funciones de información y propuesta a la Comisión ASG de CIE Automotive. El Director de Ingeniería, Calidad y Medio Ambiente forma parte de este comité y gestiona el despliegue del plan estratégico en el área de medioambiente. La unión del área de ingeniería y medioambiente bajo un solo Director, garantiza que todos los objetivos medioambientales se analicen desde las fases iniciales y en la etapa de I+D.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	No requiere ni CAPEX ni OPEX específico.

Acción	**Incremento de la recirculación de agua**
Resultados	Reducción de la extracción de agua mediante la extensión del uso de circuitos cerrados.
Alcance	El Grupo CIE Automotive
Horizonte	Es una acción con vista en el largo plazo
Actuaciones	Incrementar el uso de circuitos cerrados, especialmente en las áreas de refrigeración.
Información	En el proceso productivo del Grupo se lleva a cabo un uso intensivo de agua. Con el propósito de reducir al máximo la extracción y los vertidos, se dispone de sistemas e instalaciones propias para el tratamiento del agua, su recirculación y su recuperación
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	Como se desprende de los puntos anteriores, el plan de gestión medioambiental está imbricado con el Plan Estratégico de la compañía. En este plan ya se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros, lo que supone aproximadamente el 5% anual de las ventas. Este plan incorpora las acciones medioambientales que se están comentando. Las cifras comentadas son para el Plan Estratégico en su totalidad no solo para una acción o solo para el área medioambiental. El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas y por tanto al presupuesto recurrente de I+D. Como se menciona en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025, el OPEX asociado a I+D es inmaterial para la compañía. Dada la incertidumbre del mercado de automoción, tanto por factores internos como la electrificación, nuevos actores entrantes en nuevas zonas geográficas, descarbonización, etc., como factores geopolíticos, no es el momento adecuado de hacer un nuevo plan a largo plazo. Durante 2026 se darán indicaciones a corto plazo (uno o dos años) y cuando el entorno sea más adecuado se volverá a generar objetivos con sus recursos asociados a largo plazo.

Acción	**Mejora de los sistemas de tratamiento de agua**
Resultados	Reducción de la extracción de agua mediante la extensión del uso de circuitos cerrados.
Alcance	Determinadas plantas localizadas en India
Horizonte	2023-2026
Actuaciones	Mejoras de los sistemas de tratamiento del agua antes de su vertido
Información	En el proceso productivo del Grupo se lleva a cabo un uso intensivo de agua. Con el propósito de reducir al máximo la extracción y los vertidos, se dispone de sistemas e instalaciones propias para el tratamiento del agua, su recirculación y su recuperación

Descripción de CAPEX y OPEX asociados	Como se desprende de los puntos anteriores, el plan de gestión medioambiental está imbricado con el Plan Estratégico de la compañía. En este plan ya se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros, lo que supone aproximadamente el 5% anual de las ventas. Este plan incorpora las acciones medioambientales que se están comentando. Las cifras comentadas son para el Plan Estratégico en su totalidad no sólo para una acción o sólo para el área medioambiental. El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas y por tanto al presupuesto recurrente de I+D. Como se menciona en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025, el OPEX asociado a I+D es inmaterial para la compañía. Dada la incertidumbre del mercado de automoción, tanto por factores internos como la electrificación, nuevos actores entrantes en nuevas zonas geográficas, descarbonización, etc., como factores geopolíticos, no es el momento adecuado de hacer un nuevo plan a largo plazo. Durante 2026 se darán indicaciones a corto plazo (uno o dos años) y cuando el entorno sea más adecuado se volverá a generar objetivos con sus recursos asociados a largo plazo.

Acción	**Eficiencia energética vía iniciativas de Industria 4.0**
Resultados	Reducción de emisiones de alcance 1 y 2, dentro de las líneas del Grupo de adaptación y mitigación del cambio climático y energía.
Alcance	Se ha lanzado una guía de recomendaciones para su aplicación en las plantas del grupo incluyendo esta acción, involucrando a la cadena de valor. Esta acción también se enfoca en optimizar la gestión de los residuos en línea con la jerarquía de residuos.
Horizonte	Se ha fijado como corto plazo el 2025, medio plazo el 2033 y largo plazo el 2050.
Actuaciones	Desde 2021 se ha conseguido reducir un 29,68% las emisiones de alcance 1 y 2. Desde el departamento de ingeniería se pilota el cumplimiento de esta acción.
Información	El indicador asociado a esta acción se ha completado con éxito en 2025 en su primer hito de seguimiento.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	Como se desprende de los puntos anteriores, el plan de gestión medioambiental está imbricado con el Plan Estratégico de la compañía. En este plan ya se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros, lo que supone aproximadamente el 5% anual de las ventas. Este plan incorpora las acciones medioambientales que se están comentando. Las cifras comentadas son para el Plan Estratégico en su totalidad no sólo para una acción o sólo para el área medioambiental. El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas y por tanto al presupuesto recurrente de I+D. Como se menciona en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025, el OPEX asociado a I+D es inmaterial para la compañía. Dada la incertidumbre del mercado de automoción, tanto por factores internos como la electrificación, nuevos actores entrantes en nuevas zonas geográficas, descarbonización, etc., como factores geopolíticos, no es el momento adecuado de hacer un nuevo plan a largo plazo. Durante 2026 se darán indicaciones a corto plazo (uno o dos años) y cuando el entorno sea más adecuado se volverá a generar objetivos con sus recursos asociados a largo plazo.

Acción	**Reducción de la ratio peso bruto peso neto**
Resultados	Reducción de emisiones de alcance 1, 2 y 3, dentro de las líneas del Grupo de adaptación y mitigación del cambio climático y energía.
Alcance	Se ha lanzado una guía de recomendaciones para su aplicación en las plantas del grupo incluyendo esta acción, involucrando a la cadena de valor. Esta acción también se enfoca en optimizar la gestión de los residuos en línea con la jerarquía de residuos.
Horizonte	Se ha fijado como corto plazo el 2025, medio plazo el 2033 y largo plazo el 2050
Actuaciones	Desde 2021 se ha conseguido reducir un 29,68% las emisiones de alcance 1 y 2. Desde el departamento de ingeniería se pilota el cumplimiento de esta acción.

Información	El indicador asociado a esta acción se ha completado con éxito en 2025 en su primer hito de seguimiento.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	Como se desprende de los puntos anteriores, el plan de gestión medioambiental está imbricado con el Plan Estratégico de la compañía. En este plan ya se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros, lo que supone aproximadamente el 5% anual de las ventas. Este plan incorpora las acciones medioambientales que se están comentando. Las cifras comentadas son para el Plan Estratégico en su totalidad no sólo para una acción o sólo para el área medioambiental. El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas y por tanto al presupuesto recurrente de I+D. Como se menciona en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025, el OPEX asociado a I+D es inmaterial para la compañía. Dada la incertidumbre del mercado de automoción, tanto por factores internos como la electrificación, nuevos actores entrantes en nuevas zonas geográficas, descarbonización, etc., como factores geopolíticos, no es el momento adecuado de hacer un nuevo plan a largo plazo. Durante 2026 se darán indicaciones a corto plazo (uno o dos años) y cuando el entorno sea más adecuado se volverá a generar objetivos con sus recursos asociados a largo plazo.

Acción	**Proyectos de circularidad**
Resultados	Reducción de emisiones de alcance 3. Con impacto en la generación de emisiones de gases de efecto invernadero asociadas a procesos de producción de materiales que son intensivos en energía y por ende contribuyendo a la adaptación al cambio climático y en el uso de materiales respetuosos con el medioambiente dentro de las líneas de mitigación del cambio climático de la compañía.
Alcance	Se ha lanzado una guía de recomendaciones para su aplicación en las plantas del grupo incluyendo esta acción, involucrando a la cadena de valor.
Horizonte	Se ha fijado como corto plazo el 2025, medio plazo el 2033 y largo plazo el 2050
Actuaciones	Desde 2021 se ha conseguido reducir un 11,85% las emisiones de alcance 3. Desde el departamento de ingeniería se pilota el cumplimiento de esta acción.
Información	El indicador asociado a esta acción se ha completado con éxito en 2025 en su segundo hito de seguimiento.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	Como se desprende de los puntos anteriores, el plan de gestión medioambiental está imbricado con el Plan Estratégico de la compañía. En este plan ya se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros, lo que supone aproximadamente el 5% anual de las ventas. Este plan incorpora las acciones medioambientales que se están comentando. Las cifras comentadas son para el Plan Estratégico en su totalidad no sólo para una acción o sólo para el área medioambiental. El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas y por tanto al presupuesto recurrente de I+D. Como se menciona en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025, el OPEX asociado a I+D es inmaterial para la compañía. Dada la incertidumbre del mercado de automoción, tanto por factores internos como la electrificación, nuevos actores entrantes en nuevas zonas geográficas, descarbonización, etc., como factores geopolíticos, no es el momento adecuado de hacer un nuevo plan a largo plazo. Durante 2026 se darán indicaciones a corto plazo (uno o dos años) y cuando el entorno sea más adecuado se volverá a generar objetivos con sus recursos asociados a largo plazo.

Acción	**Proyecto *Supply Chain Race2Zero***
Resultados	Adaptación y mitigación del cambio climático en la cadena de valor, dentro de las líneas del Grupo de adaptación y mitigación del cambio climático, con una clara alineación al acompañamiento de los proveedores de la compañía en la adopción de sistemas de gestión ambiental, lo que facilita la trazabilidad y el control de los datos ASG en la cadena de valor aguas arriba.

Alcance	Proveedores clave de CIE Automotive.
Horizonte	Se ha fijado como corto plazo el 2025, medio plazo el 2033 y largo plazo el 2050
Actuaciones	Desde 2022 se ha lanzado este proyecto, el cual, pretende alinear los objetivos y acciones de la cadena de valor con los de CIE Automotive y a su vez con los de los grupos de interés.
Información	El alcance 3 supone el mayor porcentaje de las emisiones del Grupo, dentro de estas es la categoría 1 la de mayor impacto, es por ello por lo que los proveedores son clave a la hora de alinear toda la cadena de valor.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	No requiere de CAPEX específico. El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas y por tanto al presupuesto recurrente de I+D, en conjunción con los esfuerzos del área de compras. Como se menciona en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025, el OPEX asociado a I+D es inmaterial para la compañía. Dada la incertidumbre del mercado de automoción, tanto por factores internos como la electrificación, nuevos actores entrantes en nuevas zonas geográficas, descarbonización, etc., como factores geopolíticos, no es el momento adecuado de hacer un nuevo plan a largo plazo. Durante 2026 se darán indicaciones a corto plazo (uno o dos años) y cuando el entorno sea más adecuado se volverá a generar objetivos con sus recursos asociados a largo plazo.

Acción	**Proyecto Materiales**
Resultados	Adaptación y Mitigación de riesgos climáticos en el uso de los materiales.
Alcance	Materiales clave que se consumen en todo el Grupo, involucrando a la cadena de valor. Esta acción también se enfoca en optimizar la gestión de los residuos en línea con la jerarquía de residuos.
Horizonte	Se ha fijado como corto plazo el 2025, medio plazo el 2033 y largo plazo el 2050
Actuaciones	Los materiales son el grupo de mayor impacto en las emisiones de CIE Automotive. Este proyecto en combinación con *Supply Chain Race2Zero* pretende reducir de manera importante las emisiones de alcance 3. Se continúa trabajando activamente en el proyecto. Debido a que CIE Automotive trabaja con distintas tecnologías de fabricación, se manejan diversos grupos y tipologías de materiales. Esto implica que el progreso del proyecto no es uniforme, sino que avanza a diferentes ritmos según el tipo de material. Por ejemplo, en el caso del aluminio, el desarrollo está avanzando de manera más sencilla y sin grandes complicaciones técnicas, principalmente porque se trata de un material 100% reciclable, lo que facilita su gestión y reutilización dentro del proceso. Por el contrario, en el área de los plásticos, el avance es más moderado debido a la amplia variedad de materiales existentes y a la complejidad asociada a su reciclaje, lo cual requiere un análisis más detallado y soluciones específicas para cada tipología.
Información	Los materiales deben ser analizados desde el punto de vista de sostenibilidad y funcionalidad, especialmente en lo que tienen altos requerimientos mecánicos o estéticos.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	Como se desprende de los puntos anteriores, el plan de gestión medioambiental está imbricado con el Plan Estratégico de la compañía. En este plan ya se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros, lo que supone aproximadamente el 5% anual de las ventas. Este plan incorpora las acciones medioambientales que se están comentando. Las cifras comentadas son para el Plan Estratégico en su totalidad no sólo para una acción o sólo para el área medioambiental. El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas y por tanto al presupuesto recurrente de I+D. Como se menciona en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025, el OPEX asociado a I+D es inmaterial para la compañía. Dada la incertidumbre del mercado de automoción, tanto por factores internos como la electrificación, nuevos actores entrantes en nuevas zonas geográficas, descarbonización, etc., como factores geopolíticos, no es el momento adecuado de hacer un nuevo plan a largo plazo.

	Durante 2026 se darán indicaciones a corto plazo (uno o dos años) y cuando el entorno sea más adecuado se volverá a generar objetivos con sus recursos asociados a largo plazo.

Acción	**Proyecto Equipos Auxiliares**
Resultados	Adaptación y Mitigación de cambio climáticos.
Alcance	Se ha lanzado una guía de recomendaciones para su aplicación en las plantas del grupo incluyendo esta acción, involucrando a la cadena de valor.
Horizonte	Se ha fijado como corto plazo el 2025, medio plazo el 2033 y largo plazo el 2050
Actuaciones	Desde 2021 se ha conseguido reducir un 29,68% las emisiones de alcance 1 y 2. La mejora de equipos auxiliares como compresores o aprovechamiento de calor residual conduce a una reducción en el consumo de energía.
Información	Desde hace años se realizan estudios recurrentes de los principales equipos auxiliares de cada planta para ver la posibilidad de mejorar su eficiencia.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	Como se desprende de los puntos anteriores, el plan de gestión medioambiental está imbricado con el Plan Estratégico de la compañía. En este plan ya se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros, lo que supone aproximadamente el 5% anual de las ventas. Este plan incorpora las acciones medioambientales que se están comentando. Las cifras comentadas son para el Plan Estratégico en su totalidad no sólo para una acción o sólo para el área medioambiental. El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas y por tanto al presupuesto recurrente de I+D. Como se menciona en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025, el OPEX asociado a I+D es inmaterial para la compañía. Dada la incertidumbre del mercado de automoción, tanto por factores internos como la electrificación, nuevos actores entrantes en nuevas zonas geográficas, descarbonización, etc., como factores geopolíticos, no es el momento adecuado de hacer un nuevo plan a largo plazo. Durante 2026 se darán indicaciones a corto plazo (uno o dos años) y cuando el entorno sea más adecuado se volverá a generar objetivos con sus recursos asociados a largo plazo.

Acción	**Durabilidad**
Resultados	Incrementar la robustez de los productos a través de procesos de diseño con predicción de durabilidad y mejora de la predicción de vida mediante simulación.
Alcance	Productos donde CIE Automotive participa o realiza el diseño de producto. Involucrando a la cadena de valor. Esta acción también se enfoca en optimizar la gestión de los residuos en línea con la jerarquía de residuos.
Horizonte	El proceso de mejora es continuo. Sin embargo, en los últimos años se han realizado mejoras en la sistemática.
Actuaciones	Implementación de procesos de diseño que incorporan la simulación de los eventos que sufre el componente en la vida real y su correlación mediante ensayo físicos para cerrar el lazo de diseño.
Información	La simulación de durabilidad influye de manera significativa en la robustez de los componentes de automoción al permitir prever, evaluar y mejorar su comportamiento bajo diversas condiciones de uso a lo largo de su ciclo de vida. Para ello una integración de la validación virtual y la validación física son muy importantes, y pueden conllevar las siguientes mejoras o ventajas: **1. Detección temprana de fallos potenciales** - Las simulaciones permiten identificar puntos débiles o áreas propensas a fallos en los componentes antes de fabricar prototipos físicos. - Esto reduce el riesgo de problemas durante las pruebas físicas o en el uso real del vehículo. **2. Optimización del diseño** - Las herramientas de simulación ayudan a ajustar parámetros de diseño, como geometría, materiales y procesos de fabricación, para mejorar la robustez del componente frente a fatiga, vibraciones y otros tipos de esfuerzos.

	- Esto permite crear diseños más resistentes sin necesidad de sobredimensionar los componentes. **3. Validación bajo condiciones reales** - Las simulaciones pueden replicar las condiciones de uso reales, como cargas dinámicas, variaciones térmicas, corrosión y ciclos de carga/descarga. - Esto asegura que los componentes mantengan su funcionalidad y seguridad incluso en condiciones adversas. **4. Reducción de costos y tiempo de desarrollo** - Al sustituir algunas pruebas físicas por simulaciones virtuales, se minimizan los costos y los tiempos de desarrollo asociados con la fabricación y ensayo de múltiples prototipos. - Esto permite iterar más rápidamente en el diseño y centrarse en soluciones más robustas. **5. Mejoras en la fiabilidad y la seguridad** - Al prever los límites de los componentes, las simulaciones ayudan a garantizar que estos funcionen correctamente durante toda su vida útil, aumentando la confianza del consumidor en la calidad y seguridad del vehículo. **6. Cumplimiento normativo y estándares de la industria** - Las simulaciones de durabilidad ayudan a asegurar que los componentes cumplan con los estrictos estándares de la industria automotriz, como los relativos a la fatiga estructural, impactos o vibraciones.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	Como se desprende de los puntos anteriores, el plan de gestión medioambiental está imbricado con el Plan Estratégico de la compañía. En este plan ya se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros, lo que supone aproximadamente el 5% anual de las ventas. Este plan incorpora las acciones medioambientales que se están comentando. Las cifras comentadas son para el Plan Estratégico en su totalidad no sólo para una acción o sólo para el área medioambiental. El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas y por tanto al presupuesto recurrente de I+D. Como se menciona en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025, el OPEX asociado a I+D es inmaterial para la compañía. Dada la incertidumbre del mercado de automoción, tanto por factores internos como la electrificación, nuevos actores entrantes en nuevas zonas geográficas, descarbonización, etc., como factores geopolíticos, no es el momento adecuado de hacer un nuevo plan a largo plazo. Durante 2026 se darán indicaciones a corto plazo (uno o dos años) y cuando el entorno sea más adecuado se volverá a generar objetivos con sus recursos asociados a largo plazo.

Acción	**Reparabilidad, reutilización y fin de vida de vehículos**
Resultados	Mejora de los diseños de los componentes para incrementar la capacidad de reparabilidad, reutilización, desmontaje, reciclado y valorización al final de la vida útil.
Alcance	Productos donde CIE Automotive realiza participa o realiza el diseño de producto. Involucrando a la cadena de valor. Esta acción también se enfoca en optimizar la gestión de los residuos en línea con la jerarquía de residuos.
Horizonte	El proceso de mejora es continuo. Sin embargo, en los últimos años se han realizado mejoras en la sistemática.
Actuaciones	Dentro de los pliegos de condiciones de los proyectos de desarrollo se deben de tener en cuenta los requisitos que los clientes señalan al respecto de estos puntos, pero en cualquier caso la normativa como la Directiva Europea 2000/53/CE y la 2005/64/CE buscan promover estos puntos
Información	**Directiva 2000/53/CE sobre Vehículos al Final de su Vida Útil** Esta directiva, también conocida como la Directiva de VFU, establece medidas para prevenir y reducir el impacto ambiental de los vehículos al final de su vida útil. Los puntos clave incluyen: - **Diseño para el desmontaje y reciclaje**: Los fabricantes deben considerar, durante el diseño y la producción, la facilidad de desmontaje, reutilización y valorización de los vehículos. - **Limitación de sustancias peligrosas**: Se prohíbe el uso de materiales como plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en la fabricación de vehículos, con algunas excepciones específicas.

	- **Objetivos de reutilización y reciclaje**: Los vehículos nuevos deben ser reutilizables y/o reciclables en al menos un 85% de su peso, y reutilizables y/o valorizables en al menos un 95%. **Directiva 2005/64/CE sobre Homologación de Vehículos en relación con su Reutilización, Reciclado y Valorización** Esta directiva complementa la anterior, enfocándose en la homologación de tipo de los vehículos de motor en cuanto a su aptitud para la reutilización, reciclado y valorización. Establece requisitos para asegurar que los vehículos cumplen con los porcentajes mínimos de reutilización y reciclado antes mencionados. Más recientemente se han promovido acciones que van en línea con el llamado "derecho a reparar".
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	Como se desprende de los puntos anteriores, el plan de gestión medioambiental está imbricado con el Plan Estratégico de la compañía. En este plan ya se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros, lo que supone aproximadamente el 5% anual de las ventas. Este plan incorpora las acciones medioambientales que se están comentando. Las cifras comentadas son para el Plan Estratégico en su totalidad no sólo para una acción o sólo para el área medioambiental. El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas y por tanto al presupuesto recurrente de I+D. Como se menciona en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025, el OPEX asociado a I+D es inmaterial para la compañía. Dada la incertidumbre del mercado de automoción, tanto por factores internos como la electrificación, nuevos actores entrantes en nuevas zonas geográficas, descarbonización, etc., como factores geopolíticos, no es el momento adecuado de hacer un nuevo plan a largo plazo. Durante 2026 se darán indicaciones a corto plazo (uno o dos años) y cuando el entorno sea más adecuado se volverá a generar objetivos con sus recursos asociados a largo plazo.

Una de las bases del sistema de gestión integral es cerrar el círculo de estrategia, políticas, acciones y objetivos o metas a través de le eficacia del proceso y de las acciones. Para ello, acciones van ligadas a metas u objetivos que se revisan de manera continua como métricas de la eficacia de cada una de ellas y del sistema.

Cabe recordar que uno de los pilares de los sistemas de gestión medioambiental certificados según norma ISO 14001 es el enfoque basado en el ciclo PHVA, que asegura la mejora continua:

- **Planificar:** Identificar aspectos ambientales, requisitos legales y riesgos/oportunidades; definir objetivos y metas ambientales; y establecer planes de acción.
- **Hacer:** Implementar los planes y procedimientos diseñados.
- **Verificar:** Supervisar, medir, analizar y evaluar el desempeño ambiental, comparándolo con los objetivos establecidos.
- **Actuar:** Corregir y ajustar el sistema según sea necesario para mejorar su eficacia.

A este pilar se unen otros dos claves:

Monitoreo, medición y evaluación del desempeño

- La norma exige que las organizaciones realicen un seguimiento continuo del desempeño ambiental, evaluando si los objetivos y metas se están cumpliendo.
- Las auditorías internas son una herramienta clave para verificar la eficacia del sistema. Que se refuerzan en el caso de CIE Automotive con certificación por tercera parte

Mejora continua

La norma fomenta la mejora continua mediante la revisión periódica del sistema, la identificación de no conformidades y la implementación de acciones correctivas y preventivas. Esto permite que el sistema evolucione constantemente y sea más eficaz en el logro de sus metas.

Para ello se ha montado una matriz donde se asegura que todas las acciones tienen ligados objetivos o metas. Esto se muestra en la siguiente tabla, donde los cruces identificados con un asterisco (*) son aquellos con implicación principalmente en la cadena de valor.

		Obj1	Obj2	Obj3	Obj4	Obj5	Obj6	Obj7	Obj8	Obj9	Obj10	Obj11	Obj12	Obj13
		Reducción de intensidad de consumo energético	Reducción de las emisiones directas de GEI (alcance 1)	Reducción de las emisiones directas de GEI (alcance 2)	Reducción de intensidad de las emisiones directas e indirectas de GEI (alcance 1+2)	Disminución de la cantidad total de residuos generados no reciclados	Reducir la intensidad de extracción de agua	Objetivo Net-Zero general	Objetivos a corto plazo-medio plazo de reducción de alcance 1 + 2	Objetivos a corto plazo-medio plazo de reducción de alcance 3	Mejora de la ratio peso bruto peso neto	Iniciativas de Industria 4,0	Proyectos de circularidad	Certificación según ISO 14.001
Acc3	Eficiencia energética vía iniciativas de Industria 4.0	x	x	x	x	x		x	x	x*		x		x
Acc4	Reducción de la ratio peso bruto peso neto	x	x	x	x	x	x*	x	x	x	x	x		
Acc5	Proyectos de circularidad	x*	x*	x*	x*	x*		x	x*	x			x	x
Acc9	Proyecto Supply Chain Race2Zero	x*	x*	x*	x*	x*	x*	x	x*	x	x*	x*	x*	x*
Acc10	Proyecto Materiales	x*	x*	x*	x*	x*	x*	x	x*	x	x*	x*	x*	x*
Acc11	Proyecto Equipos Auxiliares	x	x	x	x		x*	x*	x	x*		x*		x*
Acc13	Modelo de gestión integral CIE Automotive	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Acc14	Implantación de un sistema de gestión medioambiental	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Acc15	Durabilidad					x*	x*	x		x		x		x
Acc16	Reparabilidad, reutilización y fin de vida de vehículos					x*	x*	x		x		x		x
Acc17	Escucha activa	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Acc18	Gobernanza e implicación de la alta dirección	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Acc19	Incremento en la circularidad del agua	x*	x*	x*	x*	x	x	x*	x*	x*				x
Acc20	Mejora en los sistemas de tratamiento de agua	x*	x*	x*	x*	x	x	x*	x*	x*				x

En la siguiente tabla se refleja la alineación de las actuaciones y los subtemas del análisis de Impactos, Riesgos y Oportunidades (IROs), así como en la respuesta al indicador E5–3–23 a través de los objetivos que persiguen.

Objetivo	**Entrada de recursos**	**Salida de recursos**	**Residuos**
Disminución de la cantidad total de residuos generados no reciclados			x
Reducir la intensidad de extracción de agua			x
Objetivo Net-Zero general	x	x	x
Objetivos a corto plazo-medio plazo de reducción de alcance 3	x	x	x
Mejora de la ratio peso bruto peso neto	x	x	x
Iniciativas de Industria 4,0	x	x	x
Proyectos de circularidad	x	x	x
Certificación según ISO 14001	x	x	x

E5–2–20 a)	*Además de la NEIS 2 MDR-A, la empresa puede especificar si una acción y los recursos cubren y cómo lo hacen*: ***(a) niveles más altos de eficiencia en el uso de materiales técnicos y biológicos y agua, particularmente en relación con materias primas críticas y tierras raras, según lo listado en el Sistema de Información de Materias Primas.***

La respuesta a este indicador viene incluida en el indicador *E5–2–19*.

E5–2–20 b)	*Además de la NEIS 2 MDR-A, la empresa puede especificar si una acción y los recursos cubren y cómo lo hacen*: ***(b) mayores tasas de uso de materias primas secundarias (recicladas).***

La respuesta a este indicador viene incluida en el indicador *E5–2–19*, con especial atención al proyecto de materiales, ecodiseño y *Supply Chain Race2Zero*.

E5–2–20 c)	*Además de la NEIS 2 MDR-A, la empresa puede especificar si una acción y los recursos cubren y cómo lo hacen*: ***(c) aplicación del diseño circular, que conduce a una mayor durabilidad del producto y optimización del uso, y mayores tasas de: Reutilización, Reparación, Restauración, Remanufactura, Reutilización con otro propósito y Reciclaje.***

La respuesta a este indicador viene incluida en el indicador *E5–2–19*. En este punto se puede observar acciones como las del proyecto de mejora de la ratio peso bruto frente a peso neto, de reparabilidad, el de durabilidad y como base de todo el proceso de diseño circular el de ecodiseño.

E5–2–20 d)	*Además de la NEIS 2 MDR-A, la empresa puede especificar si una acción y los recursos cubren y cómo lo hacen*: ***(d) aplicación de prácticas comerciales circulares tales como (i) acciones de retención de valor (mantenimiento, reparación, restauración, remanufactura, recolección de componentes, actualización y logística inversa, sistemas de circuito cerrado, venta de segunda mano), (ii) acciones de maximización de valor (sistemas de productos-servicios, modelos de negocio de economía colaborativa y de compartición), (iii) acciones de fin de vida (reciclaje, supra-reciclaje, responsabilidad extendida del productor), y (iv) acciones de eficiencia de sistemas (simbiosis industrial.***

La respuesta a este indicador viene incluida en el indicador *E5–2–19*.

E5–2–20 e) AR 13	*Además de la NEIS 2 MDR-A, la empresa puede especificar si una acción y los recursos cubren y cómo lo hacen*: ***(e) acciones tomadas para prevenir la generación de residuos en la cadena de valor ascendente y descendente de la empresa.***

La respuesta a este indicador viene incluida en el indicador *E5–2–19*. En este punto caben destacar las acciones de al proyecto *Supply Chain Race2Zero*, y al modelo de gestión con enfoque de cadena de valor y ciclo de vida

E5–2–20 f)	*Además de la NEIS 2 MDR-A, la empresa puede especificar si una acción y los recursos cubren y cómo lo hacen*: ***(f) optimización de la gestión de residuos en línea con la jerarquía de residuos.***

La respuesta a este indicador viene incluida en el indicador *E5–2–19*. En este punto se pueden observar acciones como las del proyecto de mejora de la ratio peso bruto frente a peso neto, de reparabilidad y el de durabilidad priorizan de acuerdo con la jerarquía establecida en el punto de la política medioambiental.

Así como el proyecto de circularidad y un sistema de gestión integral que a su vez se basa en la ISO 14001.

2.5.2 Parámetros y metas

2.5.2.1 RD E5-3: Metas relacionadas con el uso de los recursos y la economía circular

E5–3–23	*La descripción de las metas contendrá los requisitos de información definidos en la NEIS 2 MDR-T. Seguimiento de la eficacia de las políticas y actuaciones a través de metas.*

A lo largo de este Estado de Información No Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad ya han sido indicados algunos de los objetivos y metas, tales como los siguientes:

Objetivo	**Disminución de la cantidad total de residuos generados no reciclados**
Descripción	Reflejo del compromiso de la compañía con la reducción del impacto de los residuos generados.
Nivel del objetivo	Objetivo absoluto. Peso total de los residuos no enviados a reciclar o reusar en un año.
Alcance	Todo el Grupo, involucrando a la Cadena de Valor.
Año base	2021
Período	2021 - 2025
Hipótesis	Las hipótesis y asunciones son las establecidas dentro de análisis de riesgos climáticos y sus escenarios.
Pruebas científicas	Enfocada a reducir las emisiones de la categoría del alcance 3.
Partes interesadas afectadas	Definición de objetivos de acuerdo con la política y a la gobernanza medioambiental mostrada en apartados anteriores

Zonas geográficas	Todo el Grupo
Variaciones	Pese a la incorporación de nuevas compañías desde 2021 al Grupo, el compromiso se ha mantenido.
Rendimiento	La disrupción de la cadena de suministro en el ámbito del reciclado de las arenas de fundición, ha supuesto un aumento de la generación de residuos no reciclables. Debido a que no se ha podido reconstruir esta cadena de suministro, no se ha alcanzado el objetivo establecido, obteniendo una mejora de tan solo 0,14% con respecto a los valores del 2021.

Objetivo	**Reducir la intensidad de extracción de agua**
Descripción	Reflejo del compromiso de la compañía con la reducción del consumo de agua.
Nivel del objetivo	Objetivo de intensidad relativo a las ventas. Es la división entre el volumen total de agua extraída por la compañía en un año, entre las ventas de ese año.
Alcance	Todo el Grupo, involucrando a la Cadena de Valor
Año base	2021
Período	2021 - 2025
Hipótesis	Las hipótesis y asunciones son las establecidas dentro de análisis de riesgos climáticos y sus escenarios.
Pruebas científicas	Enfocada a reducir y mitigar uno de los riesgos identificados en el análisis de IROs de la compañía.
Partes interesadas afectadas	Definición de objetivos de acuerdo con la política y a la gobernanza medioambiental mostrada en apartados anteriores.
Zonas geográficas	Todo el Grupo.
Variaciones	Pese a la incorporación de nuevas compañías desde 2021 al Grupo, el compromiso se ha mantenido.
Rendimiento	Debido al incremento de producción y requerimientos de producción en plantas asiáticas, no se ha alcanzado por muy poco el objetivo establecido, habiendo obtenido una reducción con respecto al 2021 de 7,21%. Se van a aumentar esfuerzos en este ámbito para reconducir y mejorar los resultados.

Objetivo	**Objetivo Net-Zero general**
Descripción	Cumplir el objetivo de "net-zero" en relación con las emisiones de gases de efecto invernadero en toda la Cadena de Valor para 2050.
Nivel del objetivo	Objetivo absoluto, acorde a los requerimientos de SBTi alcanzar el Net-Zero en toda la compañía no más tarde de 2050.
Alcance	Todo el Grupo, involucrando a la Cadena de Valor.
Año base	2021
Período	2050
Hipótesis	Las hipótesis y asunciones son las establecidas dentro de análisis de riesgos climáticos y sus escenarios.
Pruebas científicas	Alineada con la estrategia de 1.5ºC del Acuerdo de Paris y la estrategia net-zero
Partes interesadas afectadas	Definición de objetivos de acuerdo con la política y a la gobernanza medioambiental mostrada en apartados anteriores.
Zonas geográficas	Todo el Grupo.
Variaciones	Sin variaciones significativas.
Rendimiento	La mayor parte de la reducción se prevé a partir de 2030 cuando la fase de uso se descarbonice y haya disponibilidad en todas las regiones de materiales de menores emisiones de manera competitiva

Objetivo	**Objetivos a corto plazo-medio plazo de reducción de alcance 3**
Descripción	Objetivos a corto plazo-medio plazo: CIE Automotive se compromete a reducir las emisiones absolutas de GEI de alcance 3 en un 54,6% para 2033 a partir del año base 2021.
Nivel del objetivo	Objetivo absoluto. Se calcula como la suma de emisiones de alcance 3 de acuerdo con el protocolo GHG.
Alcance	Todo el Grupo, involucrando a la Cadena de Valor.
Año base	2021
Período	2033
Hipótesis	Las hipótesis y asunciones son las establecidas dentro de análisis de riesgos climáticos y sus escenarios.
Pruebas científicas	Alineada con la estrategia de 1.5°C del Acuerdo de Paris.
Partes interesadas afectadas	Definición de objetivos de acuerdo con la política y a la gobernanza medioambiental mostrada en apartados anteriores.
Zonas geográficas	Todo el Grupo.
Variaciones	Sin variaciones significativas.
Rendimiento	El alcance 3 depende de manera muy importante del ratio de electrificación del sector. Este punto es decisión de nuestros clientes y en estos momentos está influenciado por diferentes drivers que pueden acelerar o frenar el ritmo de electrificación.

A estos objetivos, se añaden tres objetivos muy ligados a la eficiencia en el uso de los recursos y la circularidad:

Objetivo	**Mejora de la ratio peso bruto peso neto**
Descripción	Usar menos material de partida para obtener la misma funcionalidad, redunda en la reducción de materia prima usada, en la menor generación de chatarra y residuos asociados a los procesos de fabricación empleados. Por otra parte, procesar menos cantidad de material supone utilizar menos recursos energéticos.
Nivel del objetivo	Objetivo absoluto.
Alcance	CIE Automotive
Año base	2021
Período	2021-2025
Hipótesis	Las hipótesis y asunciones son las establecidas dentro de análisis de riesgos climáticos y sus escenarios.
Pruebas científicas	La materia prima es el aspecto de más impacto en la huella de la compañía. Adicionalmente, se reduce la generación de residuos. Está enfocada a reducir las emisiones de la categoría del alcance 3 y en menor medida las de alcance 2, por menor uso de energía en la trasformación.
Partes interesadas afectadas	Definición de objetivos de acuerdo con la política y a la gobernanza medioambiental mostrada en apartados anteriores.
Zonas geográficas	Todo el Grupo.
Variaciones	Pese a la incorporación de nuevas compañías desde 2021 al Grupo el compromiso se ha mantenido.
Rendimiento	El proyecto de mejora alcanzó sus objetivos en 2025.

Objetivo	**Iniciativas de Industria 4.0**
Descripción	Las herramientas que la Industria 4.0 pone a disposición de las empresas pueden generar diferentes ventajas y, sin duda, una de ellas es la mejora de la eficiencia y el uso de los recursos de la compañía.
Nivel del objetivo	Objetivo absoluto.
Alcance	CIE Automotive y su cadena de valor
Año base	2021
Período	2021-2024
Hipótesis	Las hipótesis y asunciones son las establecidas dentro de análisis de riesgos climáticos y sus escenarios.
Pruebas científicas	El primer paso a la hora de reducir el impacto en los alcances 1 y 2 es reducir el uso de energía. La eficiencia es la palanca clave. Está enfocada a reducir las emisiones de la categoría del alcance 1 y 2.
Partes interesadas afectadas	Definición de objetivos de acuerdo con la política y a la gobernanza medioambiental mostrada en apartados anteriores.
Zonas geográficas	Todo el Grupo.
Variaciones	Pese a la incorporación de nuevas compañías desde 2021 al Grupo el compromiso se ha mantenido.
Rendimiento	Completada en 2024 con la introducción de iniciativas tanto en Europa como Asía y América.

Objetivo	**Proyectos de circularidad**
Descripción	La circularidad de los productos reduce la huella de estos, especialmente en el alcance 3.
Nivel del objetivo	Objetivo absoluto.
Alcance	CIE Automotive y su cadena de valor
Año base	2021
Período	2021-2024
Hipótesis	Las hipótesis y asunciones son las establecidas dentro de análisis de riesgos climáticos y sus escenarios.
Pruebas científicas	Enfocada a reducir las emisiones de la categoría del alcance 3.
Partes interesadas afectadas	Definición de objetivos de acuerdo con la política y a la gobernanza medioambiental mostrada en apartados anteriores.
Zonas geográficas	Todo el Grupo.
Variaciones	Pese a la incorporación de nuevas compañías desde 2021 al Grupo el compromiso se ha mantenido.
Rendimiento	La introducción de estrategias de circularidad en el ciclo de un material clave como el acero, generando circuitos más eficientes de reciclaje en la cadena de valor del acero, ha mejorado la eficiencia de la circularidad de este producto clave en Europa, Asia y América. También se han lanzado iniciativas en el ámbito del aluminio y de los materiales plásticos.

También se ha recalcado en otros apartados la importancia de los sistemas de gestión integrados y se ha mencionado un objetivo asociado al control de sistema y a la estandarización se ha fijado como objetivo la certificación de las plantas del Grupo de acuerdo con la ISO 14001:

Objetivo	**Certificación según ISO 14001**
Descripción	El sistema de gestión medioambiental, como parte del Modelo de Gestión de CIE Automotive garantiza el Análisis de riesgos y oportunidades a nivel local y su plan de mejora y mitigación, mediante métricas y midiendo su impacto y eficacia. Adicionalmente, el cuerpo certificador es global, de manera que se puede hacer un mejor seguimiento de potenciales desviaciones, se asegura de manera mejor que cumplen el Modelo de Gestión y se pueden transversalizar de manera óptima las lecciones aprendidas y las mejores prácticas.
Nivel del objetivo	Objetivo absoluto.
Alcance	CIE Automotive y su cadena de valor
Año base	2021
Período	2021-2025
Hipótesis	Las hipótesis y asunciones son las establecidas dentro de análisis de riesgos.
Pruebas científicas	Está ampliamente aceptado que la implantación de sistemas de gestión ambiental contribuye a la mejora del desempeño ambiental de las organizaciones, también en el área de contaminación. Ayudan a identificar riesgos y oportunidades y a establecer planes de acciones que mitiguen los riesgos, aprovechen las oportunidades y midan la eficacia de estas.
Partes interesadas afectadas	Definición de objetivos de acuerdo con la política y a la gobernanza medioambiental mostrada en apartados anteriores. El concepto de la norma está basado en un concepto de cadena de valor.
Zonas geográficas	Todo el Grupo.
Variaciones	Pese a la incorporación de nuevas compañías desde 2021 al Grupo, el compromiso se ha mantenido. Cierto es que el proceso de certificación para plantas que se incorporan al grupo o *green fields* conlleva un periodo de entre 15 y 24 meses.
Rendimiento	Se ha alcanzado el objetivo establecido a falta de la certificación ISO 14001 de dos plantas de reciente puesta en marcha. Estas dos plantas no han obtenido la certificación ISO 14001 porque no se han cumplido los plazos indicados en el apartado "variaciones". Cuando se alcancen los plazos establecidos, se procederá a la certificación de las plantas.

A continuación, se refleja la alineación de los objetivos y los subtemas del análisis de IROs:

Objetivo	**Entrada de recursos**	**Salida de recursos**	**Residuos**
Disminución de la cantidad total de residuos generados no reciclados			x
Reducir la intensidad de extracción de agua			x
Objetivo Net-Zero general	x	x	x
Objetivos a corto plazo-medio plazo de reducción de alcance 3	x	x	x
Mejora de la ratio peso bruto peso neto	x	x	x
Iniciativas de Industria 4,0	x	x	x
Proyectos de circularidad	x	x	x
Certificación según ISO 14001	x	x	x

E5-3-24 *24 a)-f)* *AR 16 y 17*	*La divulgación requerida por el párrafo 21 deberá indicar si los objetivos de la empresa están relacionados con los flujos de entrada y salida de recursos, incluidos los desechos y productos y materiales, y de qué manera, y, más concretamente, con*: *a) el aumento del diseño circular de los productos (incluido, por ejemplo, el diseño para la durabilidad, el desmontaje, la reparabilidad, la reciclabilidad, etc.);* *b) el aumento de la tasa de uso circular de los materiales;* *c) la minimización de las materias primas primarias;* *d) el abastecimiento y uso sostenibles (en consonancia con el principio de uso en cascada) de los recursos renovables;* *e) la gestión de residuos, incluida la preparación para un tratamiento adecuado; y* *f) otras cuestiones relacionadas con el uso de los recursos o la economía circular*

La respuesta a este indicador se ha incluido en el *E5-3-23*, remarcando que proyectos como el de eficiencia mediante la incorporación de iniciativas de Industria 4.0 y como la mejora de la ratio peso bruto peso neto, acompañado de sus objetivos, insisten en un uso sostenible de los recursos, aunque estos provengan (o no) de fuentes u orígenes renovables.

E5-3-25	*La empresa deberá especificar a qué nivel de la jerarquía de residuos se relaciona el objetivo.*

La relación de objetivos con la jerarquía expresada en la política se refleja en la siguiente tabla:

	Jerarquía				
Objetivo	Prevención	Reutilización	Reciclado	Valorización energética	Eliminación
Disminución de la cantidad total de residuos generados no reciclados	x	x	x		
Reducir la intensidad de extracción de agua	x		x	x	x
Objetivo Net-Zero general	x	x	x	x	x
Objetivos a corto plazo-medio plazo de reducción de alcance 3	x	x	x	x	x
Mejora de la ratio peso bruto peso neto	x	x	x		
Iniciativas de Industria 4,0	x	x	x	x	x
Proyectos de circularidad	x	x	x	x	x
Certificación según ISO 14001	x	x	x	x	x

E5-3- *26 a)-c)* *AR 14*	*Además de la NEIS 2 MDR-T, la empresa puede especificar si se consideraron umbrales ecológicos y asignaciones específicas de la entidad al establecer los objetivos. Si es así, la empresa puede especificar.* ***(a) los umbrales ecológicos identificados y la metodología utilizada para identificar dichos umbrales*** ***(b) si los umbrales son específicos de la entidad y, de ser así, cómo se determinaron*** ***(c) cómo se asigna la responsabilidad de respetar los umbrales ecológicos identificados en la empresa.***

CIE Automotive ha evaluado la capacidad de recopilar información relativa los umbrales ecológicos identificados y la metodología utilizada para identificar dichos umbrales, aplicando un enfoque basado en el principio de esfuerzo razonable, que tiene en cuenta tanto el nivel de influencia, como la disponibilidad de recursos, asegurando un balance adecuado entre la calidad de la información reportada y la viabilidad del esfuerzo de recopilación de datos.

En este segundo año de aplicación de la directiva, no se reportará información relativa a los umbrales ecológicos identificados y la metodología utilizada para identificar dichos umbrales. De cara al reporte de los siguientes ejercicios, se trabajará en su recopilación.

E5-3-27 AR 20	*La empresa deberá especificar, como parte de la información contextual, si los objetivos que ha establecido y presentado son obligatorios (requeridos por la legislación) o voluntarios.*

Los objetivos descritos como respuesta al indicador *E5-3-23 y 24 a)-f)* son de carácter voluntario, si bien la obtención de la certificación ISO 14001 y el cumplimiento de la política del Grupo obliga al cumplimiento de todos los objetivos y requerimientos obligatorios en cada planta.

2.5.2.2 RD E5-4: Entradas de recursos

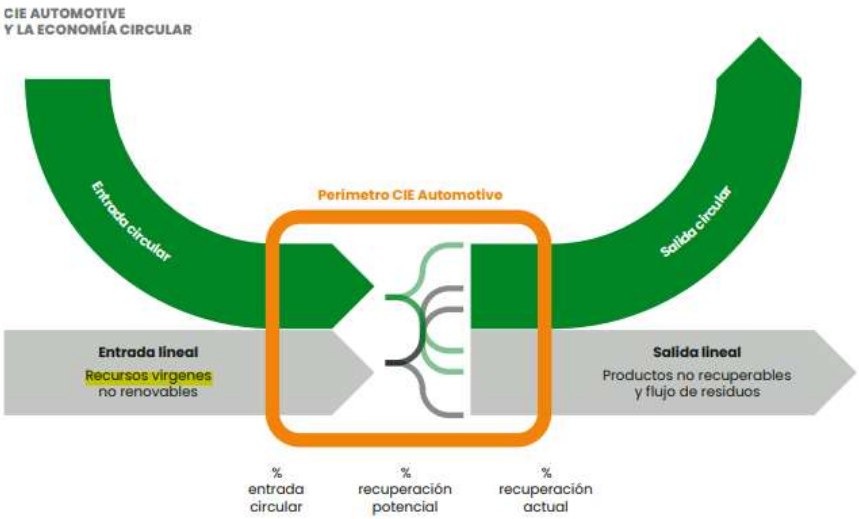
En las variaciones de 2025 respecto al periodo de reporte 2024 cabe reseñar que se han añadido al reporte de datos de las plantas adquiridas por el Grupo: CIE Engrecon, CIE Autometal Piracicaba y CIE Metal Norte.

E5-4-30 AR 21	*La divulgación requerida por el párrafo 28 deberá incluir una descripción de sus entradas de recursos cuando sean materiales: productos (incluido el embalaje) y materiales (especificando materias primas críticas y tierras raras), agua y propiedades, planta y equipo utilizados en las propias operaciones de la empresa y a lo largo de su cadena de valor ascendente.*

CIE Automotive desarrolla productos bajo los criterios del ecodiseño y la eficiencia, con un enfoque de ciclo de vida, de forma que ya en la fase de concepción se mejora la reparabilidad de los productos, su desmontaje y separación para poder aumentar su reciclabilidad. La industrialización de cualquier producto conlleva un análisis de los aspectos ambientales asociados a su producción, desde la materia prima hasta la disposición de los residuos.

Así, en la elección del material, se utilizan guías y lecciones aprendidas y en la fase final se sigue la normativa de marcado de materiales poliméricos para promover su separación y reciclabilidad. Para seguir avanzando en la economía circular, el Plan Estratégico 2025 contempla una serie de indicadores sobre circularidad, basados en el manual de *World Business Council for Sustainable Development* (WBCSD). Los datos recopilados permiten saber, por ejemplo, cuántas veces se utiliza el agua recogida, qué residuos son reciclables y cuáles no, y qué efectos tiene la producción de las plantas sobre la biodiversidad.

CIE Automotive sigue un modelo de producción circular, donde los productos se diseñan bajo criterios de diseño, los recursos se utilizan de forma eficiente y los residuos se minimizan y se reciclan. Durante el ejercicio 2025, se realizaron distintos proyectos relacionados con la reciclabilidad.



Principales materiales de entrada:

- Acero
- Aluminio
- Plásticos
- Cristal
- Chatarra de Acero

- Chatarra de aluminio
- Elementos de aleación para fundiciones
- Arrabio
- Madera
- Cartón
- Plásticos de embalaje
- Agua

Como principales materiales semiterminados:
- Componentes de inyección y sobreinyección (plástico, goma y caucho)
- Componentes de vidrio
- Fundidos de aluminio (incluidos premecanizados)
- Otros componentes metálicos
- Otros componentes plásticos
- Componentes de textil
- Forja (acero primario) (incluidos premecanizados)
- Fundidos de acero (acero primario) (incluidos premecanizados)
- Formatos de acero (acero primario) (proceso de estampación)

En CIE Automotive, los materiales principales son el acero y el aluminio, fundamentales tanto en las operaciones propias como en la cadena de valor.

- **Acero:** El acero puede entrar de diferentes maneras, incluyendo acero primario, acero secundario o acero forjado, así como en diferentes formas y características, tal como mineral de hierro, tubo, bobinas y formatos. En términos de cadena de suministro, el acero puede contener un mayor o menor porcentaje de material reciclado, dependiendo del origen y los procesos del proveedor. Sin embargo, independientemente de su forma de entrada, el acero es 100% reciclable.

- **Aluminio:** El aluminio puede entrar en la organización en forma de aluminio primario, aluminio secundario o como forja de aluminio. Al igual que el acero, el aluminio es 100% reciclable, lo que refuerza nuestro compromiso con la economía circular.

Estas características permiten optimizar la sostenibilidad de nuestras operaciones, alineándonos con las mejores prácticas y objetivos de reducción de impacto ambiental.

Los medios de fabricación usados por el Grupo son en generalistas pudiendo trabajar con un rango flexible de referencias, entre ellos podemos remarcar:
- Prensas
- Inyectoras de aluminio
- Inyectoras de plásticos
- Hornos de fusión de aluminio y hierro
- Células de montaje y soldadura
- Máquina herramienta para corte y mecanizado
- Hornos de tratamiento térmico
- Líneas de pintura

E5-4-31 a)	*Cuando una empresa evalúa que los flujos de entrada de recursos son un asunto material de sostenibilidad, deberá divulgar la siguiente información sobre los materiales utilizados para fabricar los productos y servicios de la empresa durante el período de reporte, en toneladas o kilogramos:* ***(a) el peso total general de los productos y materiales técnicos y biológicos utilizados durante el período de reporte****.*

Toneladas	2025	2024
Materiales biológicos	5.969,62	6.863,27
Materiales técnicos	1.721.980,92	1.743.210,76
Materias primas	716.661,71	840.778,60
Materiales relacionados con el proceso	77.579,26	69.627,32
Artículos o piezas semi-fabricadas	352.891,04	398.154,65
Material de embalaje	20.708,69	15.323,49
Materia prima valorizada externa	192.891,03	194.911,10
Materia prima valorizada interna	144.167,08	190.098,40
Artículos o piezas semi-fabricadas – Movimientos intercompañía	217.082,11	34.317,20

E5-4-31 b)	*Cuando una empresa evalúa que los flujos de entrada de recursos son un asunto material de sostenibilidad, deberá divulgar la siguiente información sobre los materiales utilizados para fabricar los productos y servicios de la empresa durante el período de reporte, en toneladas o kilogramos:* ***(b) el porcentaje de materiales biológicos (y biocombustibles utilizados para fines no energéticos) utilizados para fabricar los productos y servicios de la empresa (incluido el embalaje) que se obtienen de manera sostenible, con información sobre el esquema de certificación utilizado y sobre la aplicación del principio de cascada.***

0,35 % de materiales biológicos sobre el total de materiales utilizados por la compañía (2024: 0,39%)

E5-4-31 c)	*Cuando una empresa evalúa que los flujos de entrada de recursos son un asunto material de sostenibilidad, deberá divulgar la siguiente información sobre los materiales utilizados para fabricar los productos y servicios de la empresa durante el período de reporte, en toneladas o kilogramos:* ***(c) el peso, tanto en valor absoluto como en porcentaje, de componentes secundarios reutilizados o reciclados, productos intermedios secundarios y materiales secundarios utilizados para fabricar los productos y servicios de la empresa (incluido el embalaje).***

El peso en valor absoluto de componentes secundarios reutilizados o reciclados, productos intermedios secundarios y materiales secundarios utilizados para fabricar los productos y servicios de la empresa es 98.287,95 toneladas (2024: 84.950,80 toneladas), lo que supone un 5.71% (2024: 4,85%) sobre el total de materias primas utilizadas por la compañía.

E5-4-32	*La empresa deberá proporcionar información sobre las metodologías utilizadas para calcular los datos. Deberá especificar si los datos provienen de mediciones directas o estimaciones, y divulgar las suposiciones clave utilizadas.*

Los datos han sido obtenidos a través de facturas de los diferentes productos, con lo cual deben ser considerados como datos directos.

2.5.2.3 RD E5-5: Salidas de recursos

En las variaciones de 2025 respecto al periodo de reporte 2024 cabe reseñar que se han añadido al reporte de datos de las plantas adquiridas por el Grupo: CIE Engrecon, CIE Autometal Piracicaba y CIE Metal norte.

E5-5-35	*La empresa deberá proporcionar una descripción de los productos y materiales clave que resultan del proceso de producción de la empresa y que están diseñados según principios circulares, incluyendo durabilidad, reutilización, reparabilidad, desmontaje, remanufactura, reacondicionamiento, reciclaje, recirculación por el ciclo biológico, u optimización del uso del producto o material a través de otros modelos de negocio circulares.*

Por un lado, conviene remarcar que CIE Automotive opera en un esquema *B2B* donde es el montador final del vehículo quien termina vendiendo el mismo al consumidor final y el que tiene el control del mercado, su uso, fin de vida y las especificaciones finales del vehículo una vez montado en cuanto a durabilidad, reutilización, reparabilidad, desmontaje, remanufactura, reacondicionamiento, reciclaje, recirculación por el ciclo biológico, u optimización del uso del producto o material a través de otros modelos de negocio circulares.

Sin embargo, es remarcable el enfoque del Grupo hacia procesos con alta circularidad y capacidad de reutilización y reciclaje. De la misma manera los procesos de desarrollo tanto de producto como de proceso de CIE Automotive incorporan criterios y metodologías de ecodiseño desde sus fases más tempranas. En línea con todo ello están las iniciativas de introducción de procedimientos de ecodiseño en el proceso de lanzamiento e industrialización de nuevos productos y proyectos, así como, los objetivos y acciones de incremento del porcentaje de reciclabilidad de los residuos y la mejora de la ratio peso bruto frente al peso neto en nuestros productos.

Adicionalmente cabe recordar que la Directiva 2000/53/CE sobre Vehículos al Final de su Vida Útil que afecta al sector y que los clientes del Grupo trasladan como requerimientos de sus cuadernos de cargas o como parte del diseño de los productos que les proveemos, tiene como obligaciones principales:

- Reutilización y reciclaje mínimo del 85% del peso del vehículo.
- Reaprovechamiento del 95% del vehículo, incluyendo recuperación energética.
- Prohibición de materiales peligrosos como plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en la fabricación de coches.
- Obligación de los fabricantes de diseñar vehículos reciclables y de proporcionar información sobre desmontaje.
- Centros de tratamiento autorizados deben encargarse del desmontaje y reciclaje.
- Gratuidad para los consumidores: El desguace del vehículo debe ser gratuito en los centros autorizado.

A esto se une el Reglamento específico de baterías (Reglamento (UE) 2023/1542), con algunas características como:

- Objetivos de reciclado: Recuperación del 80% de litio y 95% de cobalto, níquel y cobre en 2031.
- Fabricantes obligados a usar materiales reciclados en nuevas baterías.
- Pasaporte digital de baterías con trazabilidad de componentes

En lo que respecta a la durabilidad, los diferentes fabricantes de vehículos trasladan requerimientos de durabilidad que garanticen el cumplimiento de las normativas tales como el Reglamento Euro 6 y Euro 7.

- Exigen que los motores y sistemas de control de emisiones (filtros de partículas, catalizadores) funcionen de manera efectiva durante un período más largo.
- Se han aumentado los requisitos de durabilidad de emisiones hasta 160.000 km o 10 años en Euro 6 y es más restrictivo en la Euro 7 con requisitos específicos para las baterías.
- Los fabricantes deben garantizar que los sistemas de reducción de emisiones no pierdan eficacia prematuramente.

E5-5-36 a)	*Las empresas para las cuales los flujos de salida son materiales deberán divulgar:* ***(a) La durabilidad esperada de los productos que la empresa pone en el mercado, en relación con el promedio de la industria para cada grupo de productos.***

CIE Automotive no tiene producto propio, ni vende directamente al consumidor final. Adicionalmente provee a los principales fabricantes de automoción, lo cuales tienen diferentes requerimientos.

Sin embargo, como explica en la respuesta al indicador *E5-5-35*, los criterios de durabilidad del sector son estrictos asegurando un producto robusto al cliente. La estandarización del sector en el punto de calidad se pone de relieve con su propio estándar IATF 16949, este estándar se caracteriza por:

1. Integración del enfoque de calidad en el diseño:

El estándar obliga a los fabricantes y proveedores a aplicar un **enfoque estructurado en el desarrollo de productos**, asegurando que sean robustos y cumplan con los requisitos de durabilidad.

Planificación Avanzada de la Calidad del Producto (APQP):

- Se exige un proceso riguroso de planificación antes de fabricar un nuevo componente o vehículo.
- Se definen requisitos de fiabilidad, durabilidad y seguridad en la fase de diseño.
- Se aplican metodologías como DFMEA (Análisis de Modo y Efecto de Falla en Diseño) para prevenir fallos en el diseño.

Gestión del riesgo y pruebas de validación:

- Se deben realizar pruebas de validación en condiciones extremas para asegurar la resistencia del producto.
- Se exige la aplicación de herramientas como DOE (Diseño de Experimentos) para optimizar los diseños antes de la producción.

2. Control de procesos para mantener la robustez:

El estándar impone controles estrictos en la producción para garantizar que los diseños robustos se fabriquen sin desviaciones ni defectos.

Manufactura de precisión y control de procesos

- Se aplican planes de control estrictos para asegurar que cada pieza cumple con las especificaciones del diseño.
- Se exige el uso de SPC (Control Estadístico de Procesos) para detectar variaciones y mantener la calidad.
- Se monitorean parámetros críticos mediante PPAP (Proceso de Aprobación de Partes de Producción) antes de la fabricación en serie.

Trazabilidad y gestión de defectos

- Se deben documentar y rastrear los problemas para evitar fallos repetidos en el diseño.
- Uso de la metodología 8D (Ocho Disciplinas de Resolución de Problemas) para corregir defectos y mejorar la robustez del diseño.

3. Mejora continua y reducción de variabilidad

El estándar obliga a las empresas a mejorar constantemente la calidad y robustez de los diseños.

Uso de ciclos PDCA (*Plan-Do-Check-Act*):

- Se deben revisar continuamente los procesos para detectar oportunidades de mejora.
- Se fomenta la reducción de variabilidad en materiales y fabricación para garantizar una mayor fiabilidad.

Auditorías internas y evaluación de proveedores:

- Se exigen auditorías periódicas para comprobar que los procesos de diseño y fabricación mantienen su robustez.
- Los proveedores deben cumplir con requisitos de calidad estrictos para garantizar que los materiales y componentes sean confiables.

E5-5-36 b)	*Las empresas para las cuales los flujos de salida son materiales deberán divulgar:* ***(b) La reparabilidad de los productos, utilizando un sistema de calificación establecido, cuando sea posible.***

CIE Automotive no tiene producto propio, ni vende directamente al consumidor final, tal y como se recoge en la respuesta al indicador *E5-5-35*.

E5-5-36 c)	*Las empresas para las cuales los flujos de salida son materiales deberán divulgar:* ***(c) Las tasas de contenido reciclable en los productos y su embalaje.***

Tal y como se requiere por Directiva 2000/53/CE sobre Vehículos al Final de su Vida Útil, existen unos mínimos obligatorios de recuperación y reutilización.

Requisitos Actuales de Reciclabilidad en la UE

- 85% de reciclaje y reutilización → El 85% del peso del vehículo debe ser reutilizado o reciclado.
- 95% de recuperación total → Incluyendo la recuperación energética, se debe alcanzar un 95% del peso total.
- Eliminación de materiales peligrosos → Prohibición de plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente.
- Gratuidad para los propietarios → Los centros de reciclaje autorizados deben aceptar los vehículos sin coste.

E5-5-37 a)	*La empresa deberá divulgar la siguiente información sobre la cantidad total de residuos de sus propias operaciones, en toneladas o kilogramos:* ***(a) la cantidad total de residuos generados.***

En 2025 fueron 383.483,37 toneladas, mientras que 2024, 357.869,23 toneladas.

E5-5-37 b) *AR 31*	*La empresa deberá divulgar la siguiente información sobre la cantidad total de residuos de sus propias operaciones, en toneladas o kilogramos:* ***(b) la cantidad total por peso derivada de la eliminación, con un desglose entre residuos peligrosos y no peligrosos y un desglose por los siguientes tipos de operaciones de recuperación: i. preparación para la reutilización; ii. reciclaje; y iii. otras operaciones de recuperación.***

2025	Peligrosos	No peligrosos
Reutilización	4.907,97	57.816,13
Reciclaje	8.566,65	242.662,92
Otras operaciones de recuperación	62,64	-
Total (toneladas)	13.537,27	300.479,05

2024	Peligrosos	No peligrosos
Reutilización	4.020,96	35.511,01
Reciclaje	7.006,29	254.878,55
Otras operaciones de recuperación	58,07	0 ,00
Total (toneladas)	**11.085,32**	**290.389,56**

E5-5-37 c) *AR 32*	*La empresa deberá divulgar la siguiente información sobre la cantidad total de residuos de sus propias operaciones, en toneladas o kilogramos:* ***(c) la cantidad por peso dirigida a la eliminación por tipo de tratamiento de residuos y la cantidad total sumando los tres tipos, con un desglose entre residuos peligrosos y no peligrosos. Los tipos de tratamiento de residuos que deben divulgarse son: i. incineración; ii. vertedero; y iii. otras operaciones de eliminación.***

2025	Peligrosos	No peligrosos
Incineración	2.645,11	55.890,13
Vertedero	1.516,92	6.085,77
Otras operaciones de eliminación	2.972,27	356,85
Total (toneladas)	**7.134,30**	**62.332,75**

2024	Peligrosos	No peligrosos
Incineración	4.192,64	47.139,41
Vertedero	1.329,49	1.184,35
Otras operaciones de eliminación	2.367,51	180,96
Total (toneladas)	**7.889,63**	**48.504,72**

E5-5-37 d) *AR 27*	*La empresa deberá divulgar la siguiente información sobre la cantidad total de residuos de sus propias operaciones, en toneladas o kilogramos:* ***(d) la cantidad total y el porcentaje de residuos no reciclados.***

	2025	2024
Toneladas de residuos no reciclados	69.467,05	56.394,35
% residuos no reciclados	18,11%	15,76%

E5-5-38 a)	*Al divulgar la composición de los residuos, la empresa deberá especificar:* ***(a) las corrientes de residuos relevantes para su sector o actividades (por ejemplo, relevantes para la empresa en el sector minero, residuos electrónicos para la empresa en el sector de electrónica de consumo, o residuos alimentarios para la empresa en el sector agrícola o de la hospitalidad).***

Las corrientes de residuos relevantes para nuestro sector están principalmente relacionadas con residuos metálicos, en particular aquellos provenientes de la chatarra de acero y aluminio. Estos materiales son clave en nuestras operaciones y representan un flujo de residuos significativo en términos de reciclaje y gestión sostenible dentro de nuestra industria.

E5-5-38 b)	*Al divulgar la composición de los residuos, la empresa deberá especificar:* ***(b) los materiales que están presentes en los residuos (por ejemplo, biomasa, metales, minerales no metálicos, plásticos, textiles, materias primas críticas y tierras raras).***

- Chatarra de acero: 226.697.366,24 (2024: 237.708.951 Kg)
- Chatarra de Aluminio: 15.965.553,51 (2024: 17.169.544 Kg)

E5-5-40 *AR 33*	*La empresa deberá proporcionar información contextual sobre las metodologías utilizadas para calcular los datos y, en particular, los criterios y supuestos utilizados para determinar y clasificar los productos diseñados según principios circulares según el párrafo 35. Deberá especificar si los datos provienen de mediciones directas o estimaciones; y divulgar los supuestos claves utilizados.*

Los datos han sido obtenidos de certificados de recogida de gestores de residuos, considerados datos directos (no estimaciones).

2.5.2.4 RD E5-6: Efectos financieros previstos de los impactos, los riesgos y las oportunidades relacionados con el uso de los recursos y la economía circular

E5-6-43 a) AR 36	*La divulgación deberá incluir:* *(a) una cuantificación de los efectos financieros anticipados en términos monetarios antes de considerar el uso de recursos y las acciones relacionadas con la economía circular, o, cuando no sea posible sin un costo o esfuerzo indebido, información cualitativa. Para los efectos financieros que surjan de oportunidades materiales, no se requiere una cuantificación si resultara en una divulgación que no cumpla con las características cualitativas de la información (ver NEIS 1 Apéndice B Características cualitativas de la información).*

En este segundo año de aplicación de la directiva, no se reportará información relativa a una cuantificación de los efectos financieros anticipados en términos monetarios antes de considerar el uso de recursos y las acciones relacionadas con la economía circular, o, cuando no sea posible sin un costo o esfuerzo indebido, información cualitativa. Para los efectos financieros que surjan de oportunidades materiales, no se requiere una cuantificación si resultara en una divulgación que no cumpla con las características cualitativas de la información (ver NEIS 1 Apéndice B Características cualitativas de la información), por la aplicación del Reglamento delegado 2025/1416 ("quick fix") publicado en el DOUE el 10 de noviembre de 2025 que modifica el reglamento delegado de adopción de las ESRS, en particular, para las empresas de la primera fase congela y retrasa dos años la aplicación de las disposiciones transitorias.

Tal y como se recoge en la respuesta al indicador *NEIS 2-SBM-3–19 c)*, los riegos de recursos y circularidad han salido con un nivel de riesgos menor de 2,15 sobre la escala de 5 para el horizonte temporal 2050 y el escenario *Net Zero Emissions* (el más desfavorable).

Este proceso, detallado anteriormente, se basa en encuestas realizadas por personas clave de la organización a nivel de planta, geografía y tecnología. Basado en ese procedimiento se obtiene un porcentaje de EBITDA en riesgo y por proporción un valor de ingresos en riesgo. El nivel de riesgo es bajo y en consonancia los ingresos potencialmente afectados son inmateriales y no se pone en peligro ninguna de las metas ni de los compromisos de CIE Automotive.

3. Información Social

3.1 Personal propio (NEIS S1)

3.1.1 Estrategia

3.1.1.1 RD relacionado con NEIS 2 SBM-2 – Intereses y opiniones de las partes interesadas

NEIS 2 – SBM 2 - 12	*A la hora de responder a la NEIS 2 SBM-2, la empresa divulgará la forma en que los intereses, las opiniones y los derechos de las personas de su personal propio, incluido el respeto de sus derechos humanos, fundamentan su estrategia y su modelo de negocio. El personal propio de la empresa constituye un grupo clave de partes interesadas afectadas*

CIE Automotive recaba la opinión de sus trabajadores acerca de su situación laboral por vías diversas, las más recurrentes son la intranet corporativa, las encuestas de clima laboral bienales realizadas en todas las plantas y el boletín de noticias semestral.

Del mismo modo, la mayor parte de las plantas tienen convenios propios y se realizan reuniones periódicas con los representantes de los trabajadores para tratar diversos temas laborales y conocer las inquietudes en lo que ámbito social respecta.

Asimismo, en el caso de que se lleven a cabos nuevas iniciativas, como fue, al comienzo del Plan Estratégico ASG 2025, el lanzamiento del diagnóstico en diversidad e inclusión, se pueden realizar talleres de trabajo con empleados y reuniones específicas al efecto.

3.1.1.2 RD relacionado con NEIS 2 SBM-3 – Impactos materiales, riesgos y oportunidades y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio

NEIS 2 – SBM 3 - 13	*Al responder a la NEIS 2 SBM-3, apartado 48, la empresa divulgará:* *a) si y de qué manera las incidencias reales y potenciales sobre su personal propio, determinadas con arreglo a la NEIS 2 IRO-1. Descripción de los procesos para determinar y evaluar las incidencias, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa: i) proceden de la estrategia y los modelos de negocio de la empresa, o están relacionados con ellos, y ii) fundamentan y contribuyen a la adaptación de la estrategia y el modelo de negocio de la empresa; y b) la relación entre sus riesgos y oportunidades de importancia relativa derivados de las incidencias sobre el personal propio, y de las dependencias con respecto a este, y su estrategia y su modelo de negocio.*

El proceso general seguido para la identificación y evaluación de Impactos, riesgos y oportunidades relacionados con Personal propio, se describen en el apartado *NEIS 2 IRO-1 Descripción de los procesos para identificar y evaluar impactos materiales, riesgos y oportunidades*, y dentro de la respuesta al indicador *NEIS 2-SBM-3-48 h)*.

Impactos, Riesgos y Oportunidades (IROs)

+: impacto positivo // -: impacto negativo // R: riesgo // O: oportunidad

Subtemas	Subsubtemas	IROs
Condiciones de trabajo propias	Empleo seguro	(+) Estabilidad laboral y financiera de los trabajadores gracias a
		(R) Pérdida de puestos de trabajo y disminución en la generación de valor como resultado del *downsizing* en plantas de la compañía.
		(R) Aumento de la inseguridad laboral como consecuencia de la externalización de operaciones a los denominados BRICs.
	Conciliación laboral	(O) Conciliación laboral como resultado de condiciones laborales que incluyan horarios flexibles y medidas para combatir los excesos de jornada.
	Salud y seguridad	(R) Fallecimientos como resultado de accidentes durante la jornada de trabajo.
Igualdad de trato y oportunidades para todos	Capacitación y desarrollo de habilidades	(+) Políticas de formación que fomentan el desarrollo y la carrera profesional.
	Medidas contra la violencia y el acoso en el lugar de trabajo	(-) Casos de violencia o acoso por discriminación (racial, de género o sexual) en la compañía.
	Diversidad	(-) Falta de representación de mujeres en los niveles directivos y ejecutivos de la compañía.
Otros derechos relacionados con el trabajo	Trabajo forzoso*	(-) Trabajadores vulnerables, debido a prácticas de esclavitud moderna en las instalaciones de la compañía.
	Trabajo infantil*	(-) Desprotección de la infancia debido a casos de trabajo infantil en las plantas de la compañía.

*La compañía no tiene conocimiento alguno de que se hayan producido casos en materia de trabajo forzoso e infantil, así como impactos reales asociados a dichos casos.

NEIS 2 – SBM–3-14 a)	*Al cumplir con los requisitos del párrafo 48, la empresa deberá divulgar si todas las personas en su propia fuerza laboral que podrían verse materialmente afectadas por la empresa están incluidas en el alcance de su divulgación bajo NEIS 2. Estos impactos materiales deberán incluir impactos que estén relacionados con las propias operaciones de la empresa y su cadena de valor, incluidos sus productos o servicios, así como sus relaciones comerciales. Además, la empresa deberá proporcionar la siguiente información:* ***(a) una breve descripción de los tipos de empleados y no asalariados en su propia fuerza laboral sujetos a impactos materiales por sus operaciones, y especificar si son empleados, personas autónomas o personas proporcionadas por empresas de terceros dedicadas principalmente a actividades de empleo.***

Los asalariados son la práctica totalidad de la fuerza laboral de CIE Automotive y se clasifican por el nivel jerárquico en oficiales, mandos intermedios y directivos o, funcionalmente, como directos, indirectos y personal de estructura.

Aunque mucho más limitado (y propio de determinadas áreas geográficas y no de otras) también pueden acceder a nuestras plantas tanto personal de proveedores como personal de Empresas de Empleo Temporal.

NEIS 2 – SBM–3-14 b)	*Al cumplir con los requisitos del párrafo 48, la empresa deberá divulgar si todas las personas en su propia fuerza laboral que podrían verse materialmente afectadas por la empresa están incluidas en el alcance de su divulgación bajo NEIS 2. Estos impactos materiales deberán incluir impactos que estén relacionados con las propias operaciones de la empresa y su cadena de valor, incluidos sus productos o servicios, así como sus relaciones comerciales. Además, la empresa deberá proporcionar la siguiente información*: ***(b) en el caso de impactos negativos materiales, si estos son (i) generalizados o sistémicos en los contextos donde opera la empresa (por ejemplo, trabajo infantil o trabajo forzado u obligatorio en países o regiones específicas fuera de la UE), o (ii) relacionados con incidentes individuales (por ejemplo, un accidente industrial o un derrame de petróleo) materiales por sus operaciones, y especificar si son empleados, personas autónomas o personas proporcionadas por empresas de terceros dedicadas principalmente a actividades de empleo.***

En 2025 no se han producido impactos potenciales negativos relacionados con trabajo forzoso o trabajo infantil relacionados con las propias operaciones de CIE Automotive y/o con su cadena de valor.

En 2025, en línea con el análisis de materialidad del ejercicio anterior, se han identificado los impactos negativos potenciales relacionados con trabajo infantil o forzoso descritos en la tabla correspondiente al indicador *NEIS 2- SBM 2-13*. Estos impactos se consideran generalizados o sistémicos, al derivarse de los contextos en los que opera la empresa y no de incidentes individuales.

NEIS 2 – SBM–3-14 c)	*Al cumplir con los requisitos del párrafo 48, la empresa deberá divulgar si todas las personas en su propia fuerza laboral que podrían verse materialmente afectadas por la empresa están incluidas en el alcance de su divulgación bajo NEIS 2. Estos impactos materiales deberán incluir impactos que estén relacionados con las propias operaciones de la empresa y su cadena de valor, incluidos sus productos o servicios, así como sus relaciones comerciales. Además, la empresa deberá proporcionar la siguiente información*: ***(c) en el caso de impactos positivos materiales, una breve descripción de las actividades que resultan en los impactos positivos, los tipos de empleados y no asalariados en su propia fuerza laboral que se ven o podrían verse positivamente afectados; Divulgar si los impactos positivos ocurren en países o regiones específicos.***

Los impactos reales positivos relacionados con estabilidad laboral y financiera de los trabajadores, y capacitación y desarrollo de habilidades a través de programas de formación, tienen un alcance de carácter global en las regiones en las que opera la compañía.

Todas las acciones derivadas del Plan Estratégico ASG 2025 tienen impacto en todas las plantas productivas:

- Todas las plantas sujetas al plan están certificadas en la norma ISO 45001, alcanzando así el 100% de cobertura. Asimismo, deberán realizar el cuestionario CIE SAFETY, en el que deberán obtener una puntuación superior a 85 puntos o, en caso contrario, definir e implementar un plan de acción para mejorar los indicadores con el objetivo de alcanzar dicho umbral, además de trabajar conforme a las directrices establecidas en la Política Corporativa de Prevención de Riesgos Laborales y de Seguridad y Salud.
- Realización de un diagnóstico de diversidad en todas las plantas, para tomarse medidas que beneficiarán a toda la fuerza laboral propia.
- Todos los gerentes y directores de Recursos Humanos de las plantas se han comprometido con los Derechos Humanos a través de su firma en la Política de Derechos Humanos, con su consecuente impacto positivo en el personal propio de la compañía.
- La totalidad de los gerentes de planta y miembros de Comité De Dirección de planta han sido formados en materia ASG, cumpliendo el objetivo fijado un año antes del fin del Plan Estratégico ASG 2025.
- Por último, se garantiza el acceso a todo el personal propio tanto al canal de denuncias como a los mecanismos del protocolo de prevención y tratamiento de situaciones acoso de la compañía.

NEIS 2 – SBM–3-14 d) AR 44	*Al cumplir con los requisitos del párrafo 48, la empresa deberá divulgar si todas las personas en su propia fuerza laboral que podrían verse materialmente afectadas por la empresa están incluidas en el alcance de su divulgación bajo NEIS 2. Estos impactos materiales deberán incluir impactos que estén relacionados con las propias operaciones de la empresa y su cadena de valor, incluidos sus productos o servicios, así como sus relaciones comerciales. Además, la empresa deberá proporcionar la siguiente información*: ***(d) cualquier riesgo y oportunidad material para la empresa que surja de los impactos y dependencias en su propia fuerza laboral.***

Todos los riesgos y oportunidades materiales para CIE Automotive que surgen de los impactos y dependencias de su propia fuerza laboral vienen incluidos en la respuesta del apartado anterior *3.1.1.2RD relacionado con NEIS 2 SBM-3 – Impactos materiales, riesgos y oportunidades y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio*.

NEIS 2 – SBM–3-14 e)	*Al cumplir con los requisitos del párrafo 48, la empresa deberá divulgar si todas las personas en su propia fuerza laboral que podrían verse materialmente afectadas por la empresa están incluidas en el alcance de su divulgación bajo NEIS 2. Estos impactos materiales deberán incluir impactos que estén relacionados con las propias operaciones de la empresa y su cadena de valor, incluidos sus productos o servicios, así como sus relaciones comerciales. Además, la empresa deberá proporcionar la siguiente información*: ***(e) cualquier impacto material en su propia fuerza laboral que pueda surgir de los planes de transición para reducir los impactos negativos en el medio ambiente y lograr operaciones más ecológicas y neutras en cuanto al clima, incluida la información sobre los impactos en la propia fuerza laboral causados por los planes y acciones de la empresa para reducir las emisiones de carbono en línea con los acuerdos internacionales. Los impactos, riesgos y oportunidades incluyen la reestructuración y la pérdida de empleo, así como las oportunidades que surgen de la creación de empleo y la reeducación o mejora de habilidades.***

Todos los riesgos y oportunidades materiales para CIE Automotive que surgen de los impactos y dependencias de su propia fuerza laboral vienen incluidos en la respuesta del apartado anterior *3.1.1.2RD relacionado con NEIS 2 SBM-3 – Impactos materiales, riesgos y oportunidades y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio*

NEIS 2 – SBM–3-14 f) i	*Al cumplir con los requisitos del párrafo 48, la empresa deberá divulgar si todas las personas en su propia fuerza laboral que podrían verse materialmente afectadas por la empresa están incluidas en el alcance de su divulgación bajo NEIS 2. Estos impactos materiales deberán incluir impactos que estén relacionados con las propias operaciones de la empresa y su cadena de valor, incluidos sus productos o servicios, así como sus relaciones comerciales. Además, la empresa deberá proporcionar la siguiente información*: ***(f) operaciones con un riesgo significativo de incidentes de trabajo forzado u obligatorio, ya sea en términos de: i. tipo de operación (como planta de fabricación).***

CIE Automotive vela porque en ninguna de sus actividades, particularmente en sus plantas de fabricación, se produzcan casos de trabajo forzoso o trabajo obligatorio. Para garantizar su cumplimiento, anualmente, se realiza una encuesta para identificar las plantas en riesgo de que estos derechos puedan vulnerarse y tomar las medidas oportunas si fuera necesario.

En las encuestas realizadas hasta la fecha, no se han identificado plantas de fabricación con riesgo significativo en las operaciones de CIE Automotive. No obstante, se mantiene un control continuo para garantizar el cumplimiento en todos los centros de trabajo.

NEIS 2 – SBM–3-14 f) ii	*Al cumplir con los requisitos del párrafo 48, la empresa deberá divulgar si todas las personas en su propia fuerza laboral que podrían verse materialmente afectadas por la empresa están incluidas en el alcance de su divulgación bajo NEIS 2. Estos impactos materiales deberán incluir impactos que estén relacionados con las propias operaciones de la empresa y su cadena de valor, incluidos sus productos o servicios, así como sus relaciones comerciales. Además, la empresa deberá proporcionar la siguiente información*: ***(f) operaciones con un riesgo significativo de incidentes de trabajo forzado u obligatorio, ya sea en términos de: ii. países o áreas geográficas con operaciones consideradas en riesgo.***

CIE Automotive vela porque en ninguna de sus actividades, independientemente del país o zona geográfica, se produzcan casos de trabajo forzoso o trabajo obligatorio. Para garantizar su cumplimiento, anualmente, se realiza una encuesta para identificar las plantas en riesgo de que estos derechos puedan vulnerarse y tomar las medidas oportunas si fuera necesario. En las encuestas realizadas hasta la fecha, no se han identificado países o áreas geográficas con riesgo significativo en las operaciones de CIE Automotive. No obstante, se mantiene un control continuo para garantizar el cumplimiento en todas las regiones donde operamos.

NEIS 2 – SBM–3-14 g) i	*Al cumplir con los requisitos del párrafo 48, la empresa deberá divulgar si todas las personas en su propia fuerza laboral que podrían verse materialmente afectadas por la empresa están incluidas en el alcance de su divulgación bajo NEIS 2. Estos impactos materiales deberán incluir impactos que estén relacionados con las propias operaciones de la empresa y su cadena de valor, incluidos sus productos o servicios, así como sus relaciones comerciales. Además, la empresa deberá proporcionar la siguiente información*: ***(g) operaciones con un riesgo significativo de incidentes de trabajo infantil, ya sea en términos de: i. tipo de operación (como planta de fabricación).***

CIE Automotive vela porque en ninguna de sus actividades, especialmente en sus plantas de fabricación o en cualquier tipo de operación, se produzcan casos de trabajo infantil.

En sus contrataciones, toma medidas de prevención y control de la edad mínima para trabajar, de acuerdo con los estándares de la Organización Internacional del Trabajo, o de la legislación aplicable cuando esta es más restrictiva. En las encuestas realizadas hasta la fecha, no se han identificado plantas de fabricación con riesgo significativo en las operaciones de CIE Automotive. No obstante, se mantiene un control continuo para garantizar el cumplimiento en todos los centros de trabajo.

NEIS 2 – SBM–3-14 g) ii	*Al cumplir con los requisitos del párrafo 48, la empresa deberá divulgar si todas las personas en su propia fuerza laboral que podrían verse materialmente afectadas por la empresa están incluidas en el alcance de su divulgación bajo NEIS 2. Estos impactos materiales deberán incluir impactos que estén relacionados con las propias operaciones de la empresa y su cadena de valor, incluidos sus productos o servicios, así como sus relaciones comerciales. Además, la empresa deberá proporcionar la siguiente información*: ***(g) operaciones con un riesgo significativo de incidentes de trabajo infantil, ya sea en términos de: ii. países o áreas geográficas con operaciones consideradas en riesgo.***

CIE Automotive vela porque en ninguna de sus actividades, independientemente del país o zona geográfica, se produzcan casos de trabajo infantil.

En sus contrataciones, toma medidas de prevención y control de la edad mínima para trabajar, de acuerdo con los estándares de la Organización Internacional del Trabajo, o de la legislación aplicable cuando esta es más restrictiva. En las encuestas realizadas hasta la fecha, no se han identificado plantas de fabricación con riesgo significativo en las operaciones de CIE Automotive. No obstante, se mantiene un control continuo para garantizar el cumplimiento en todos los centros de trabajo.

NEIS 2 – SBM–3-15	*Al describir los principales tipos de personas en su propia fuerza laboral que están o podrían verse negativamente afectadas, basándose en la evaluación de materialidad establecida en la NEIS 2 IRO 1, la empresa deberá divulgar si ha desarrollado y cómo ha desarrollado una comprensión de cómo las personas con características particulares, aquellas que trabajan en contextos particulares o aquellas que realizan actividades particulares pueden estar en mayor riesgo de sufrir daños.*

CIE Automotive desarrolla una comprensión activa de los riesgos específicos que enfrentan los trabajadores en sus diversas operaciones. Para ello, hemos integrado estándares internacionales, como los establecidos por la Organización Internacional del Trabajo (OIT), en nuestras políticas y procesos. Además, realizamos evaluaciones periódicas de seguridad y salud en nuestras plantas, lo que nos permite identificar y mitigar riesgos específicos asociados a contextos laborales, actividades o características particulares de los trabajadores. Este enfoque asegura un entorno laboral seguro, respetuoso e inclusivo.

NEIS 2 – SBM–3-16 AR 9	*La empresa deberá divulgar cuáles, si los hay, de sus riesgos y oportunidades materiales que surgen de los impactos y dependencias en las personas de su propia fuerza laboral se relacionan con grupos específicos de personas (por ejemplo, grupos de edad particulares, o personas que trabajan en una fábrica o país en particular) en lugar de con toda su propia fuerza laboral (por ejemplo, una reducción general de salarios o capacitación ofrecida a todas las personas de su propia fuerza laboral).*

En CIE Automotive existe un riesgo, y a su vez una oportunidad, que surge de los impactos y dependencias en las personas de su propia fuerza laboral que se relacionan con grupos específicos de personas en lugar de con toda su propia fuerza laboral, y es la falta de representación de mujeres en los niveles de entrada de la compañía en donde su presencia es menor que en la Alta Dirección o el Consejo de Administración.

3.1.2 Gestión de impactos, riesgos y oportunidades

3.1.2.1 RD S1-1 – Políticas relacionadas con la propia fuerza laboral

S1-1-19	*La divulgación requerida por el párrafo 17 deberá contener la información sobre las políticas de la empresa para gestionar sus impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con su propia fuerza laboral de acuerdo con la NEIS 2 MDR-P Políticas adoptadas para gestionar asuntos materiales de sostenibilidad. Además, la empresa deberá especificar si dichas políticas cubren a grupos específicos dentro de su propia fuerza laboral o a toda su propia fuerza laboral.*

CIE Automotive cuenta con políticas para gestionar los impactos materiales relacionados con su propia plantilla.

El marco ético de CIE Automotive se desarrolla mediante una serie de políticas corporativas de obligado cumplimiento para todos los integrantes de la compañía. Estas políticas fueron aprobadas por primera vez por el Consejo de Administración en diciembre 2015 y revisadas por última vez en 2024. Cabe destacar que durante el ejercicio 2023 se aprobó una nueva Política de Remuneraciones a los Miembros del Consejo de Administración, con vigencia hasta 2026. Todas las políticas de CIE Automotive pueden ser consultadas en la página web corporativa.

Título	**Código de Conducta Profesional**
Descripción	CIE Automotive desarrolla sus actividades empresariales y profesionales conforme a un Código de Conducta Profesional, que sirve de guía deontológica en todos los niveles de la organización.
Objetivo	Proporcionar una guía deontológica y principios de actuación a todas las personas consejeras, directivas, empleadas y trabajadoras de todas las compañías integrantes del Grupo, determinando los valores y compromisos que deben regir su actividad laboral dentro del mismo. Ha sido elaborado con la finalidad de asumir las exigencias que demandan, tanto los grupos de interés, como la sociedad en general, para continuar siendo dignos receptores del compromiso y la confianza que éstos han depositado en el Grupo.
Impactos, Riesgos y Oportunidades materiales	IROs relacionadas con los subtemas cultura corporativa, corrupción y soborno, gestión de las relaciones con proveedores, incluidas las prácticas de pago, participación política y lobby, y protección de los denunciantes, así como con aquellos IROS relacionados con condiciones de trabajo, 0tros derechos relacionados con el trabajo, Igualdad de trato para todos, tanto para los trabajadores propios como para toda la cadena de valor.
Alcance	Este Código de Conducta resulta de obligado cumplimiento para todas las personas integrantes del Grupo sin excepción. Todas las personas tienen la obligación de conocer y cumplir las

	presentes normas de conducta, y en ninguna jurisdicción la ignorancia de la ley exime de su cumplimiento. Asimismo, CIE Automotive fomentará que sus socios de negocio o empresas asociadas comerciales (*joint ventures*, uniones temporales, empresas proveedoras, clientes, contratistas y empresas colaboradoras), actúen de forma acorde con este Código y apliquen programas éticos que sean coherentes con sus estándares. El Grupo tomará las medidas apropiadas en caso de existir la certeza de que no han cumplido con sus políticas o con sus obligaciones contractuales.
Partes interesadas afectadas	Todos los grupos de interés de CIE Automotive.
Zonas geográficas	El Código de Conducta Profesional es de aplicación global.
Cadena de Valor	CIE Automotive fomentará que su Cadena de Valor actúe de forma acorde con este Código de Conducta Profesional, y que aplique programas éticos que sean coherentes con sus estándares. El Grupo tomará las medidas apropiadas en caso de existir la certeza de que no han cumplido con sus políticas o con sus obligaciones contractuales.
Responsable de aplicación	El Consejo de Administración, a través de la Comisión de Auditoría de CIE Automotive, es el máximo responsable de la existencia y aplicación del Código de Conducta Profesional.
Disponibilidad	Documento público en la página web corporativa e intranet corporativa del Grupo.

Política	**Política de seguridad y salud**
Descripción	Política de Seguridad y Salud de CIE Automotive
Objetivo	Proporcionar condiciones de trabajo seguras y saludables, promoción de la salud de las personas
Impactos, Riesgos y Oportunidades materiales	Condiciones de Trabajo, Otros derechos relacionados con el trabajo, Igualdad de trato para todos, tanto para los trabajadores propios como para toda la cadena de valor.
Alcance	Todas las filiales y subsidiarias de CIE Automotive donde la compañía ejerce un control financiero y operativo. Aplica a todos los trabajadores de la Cadena de Valor. No hay exclusiones geográficas o tecnológicas.
Partes interesadas afectadas	Trabajadores de la Cadena de Valor, Accionistas, Financiadores, Profesionales, Clientes, Socios de negocio, Proveedores, Sociedad, Administración y el Sector.
Zonas geográficas	Están contempladas todas las zonas geográficas donde CIE Automotive está presente
Responsable de aplicación	El Consejero Delegado, apoyado por el departamento corporativo de Recursos Humanos y Prevención de Riesgos Laborales.
Disponibilidad	Documento en la intranet corporativa del Grupo.

Política	**Política de Derechos Humanos**
Descripción	Esta política formaliza, de una manera coherente con el Código de Conducta Profesional y con los diez principios del Pacto Mundial de Naciones Unidas (https://www.pactomundial.org/), su compromiso en esta materia.
Objetivo	Minimizar el riesgo de infringir los derechos humanos, a través del establecimiento de principios y pautas de actuación en materia de diligencia debida con los derechos humanos, que permita identificar, prevenir, mitigar y reparar posibles impactos negativos
Impactos, Riesgos y Oportunidades materiales	IROs relacionados con los subtemas condiciones de trabajo, otros derechos relacionados con el trabajo, igualdad de trato para todos,
Alcance de la política	Esta política es de obligado cumplimiento para todas las personas integrantes del Grupo, sin excepción. Adicionalmente, todas aquellas terceras partes que colaboren, participen, intermedien o actúen por cuenta o en nombre de CIE Automotive en operaciones y negocios, deberán observar las pautas y principios contenidos en la presente política.

Partes interesadas afectadas	Todos los grupos de interés de CIE Automotive.
Zonas geográficas	La Política de Derechos Humanos de CIE Automotive es de aplicación para todas las actividades del Grupo, con independencia del lugar del mundo en el que se desarrollen.
Cadena de Valor	CIE Automotive difundirá su compromiso con los derechos humanos a lo largo de toda su Cadena de Valor. Asimismo, se compromete a difundir esta política a proveedores, contratistas, empresas colaboradoras y clientes promoviendo e incentivando que los diversos componentes de la Cadena de Valor desarrollen su propia política al respecto, y que, en caso de no disponer con ella, suscriban la del Grupo.
Responsable de aplicación	El Consejo de Administración, a través de la Comisión ASG, es el máximo responsable de la existencia y aplicación de esta política.
Disponibilidad	Documento público en la página web corporativa e intranet corporativa del Grupo.

Política	**Política Ambiental, Social y de Buen Gobierno (ASG)**
Descripción	Describe los objetivos y criterios generales en materia ASG de la compañía.
Objetivo	Establece los principios básicos y el marco general de actuación para la gestión de las prácticas ASG que asume CIE Automotive y sirve de base para la integración ASG en el modelo de negocio de CIE Automotive y en su estrategia, y así crear valor a largo plazo para todos los grupos de interés y para la propia Sociedad, haciendo uso de la página web corporativa como principal instrumento para canalizar las relaciones con los grupos de interés
Impactos, Riesgos y Oportunidades materiales	IROs relacionados con los subtemas condiciones de trabajo, otros derechos relacionados con el trabajo.
Alcance de la política	Esta política es de obligado cumplimiento para todas las personas integrantes del Grupo, sin excepción. Adicionalmente, todas aquellas terceras partes que colaboren, participen, intermedien o actúen por cuenta o en nombre de CIE Automotive en operaciones y negocios, deberán observar las pautas y principios contenidos en la presente política.
Partes interesadas afectadas	Todos los grupos de interés de CIE Automotive.
Zonas geográficas	Esta política es de aplicación para todas las actividades del Grupo, con independencia del lugar del mundo en el que se desarrollen.
Responsable de aplicación	El Consejo de Administración, a través de la Comisión ASG, es el máximo responsable de la existencia y aplicación de esta política.
Disponibilidad	Documento público en la página web corporativa e intranet corporativa del Grupo.

Política	**Política de Acción Social**
Descripción	CIE Automotive es de la opinión de que la acción social realizada por el Grupo debe aportar soluciones a las dificultades y necesidades existentes en las comunidades donde opera, y entiende que el éxito empresarial debe de ir unido al compromiso de trabajar en la consecución de una sociedad más próspera. Uno de los objetivos de su actividad comercial es el de crear riqueza y mejorar la calidad de vida de las comunidades donde opera. Por ello, se basa en un modelo de acción sostenible en el que compagina contribuciones puntuales con formas de contribución más duraderas.
Objetivo	- Contribuir a la mejora de las comunidades donde CIE Automotive opera. - Incrementar la satisfacción de los empleados. - Mejorar la reputación empresarial.
Impactos, Riesgos y Oportunidades materiales	IROs relacionados con los subtemas igualdad de trato para todos.

Alcance de la política	Esta política es de obligado cumplimiento para todas las personas integrantes del Grupo, sin excepción.
Partes interesadas afectadas	Todos los grupos de interés de CIE Automotive.
Zonas geográficas	Esta política es de aplicación para todas las actividades del Grupo, con independencia del lugar del mundo en el que se desarrollen.
Responsable de aplicación	El Consejo de Administración, a través de la Comisión ASG, es el máximo responsable de la existencia y aplicación de esta política.
Disponibilidad	Documento público en la página web corporativa e intranet corporativa del Grupo.

Documento	**Protocolo de prevención y tratamiento de situaciones de acoso**
Descripción	Este protocolo, que evidencia el compromiso ASG de CIE en general y la no tolerancia de este tipo de situaciones en particular, aplica tanto al acoso laboral (*mobbing*), sexual y por razón de sexo y nace con la intención de detectar, evaluar y proponer soluciones en caso de que estas situaciones se dieran.
Objetivo	El presente protocolo tiene como objetivo prevenir que se produzca el acoso en el entorno laboral y, si ocurre, asegurar que se dispone de los procedimientos adecuados para tratar el problema y evitar que se repita. Con estas medidas se pretende garantizar un entorno laboral libre de acoso, en el que todas las personas respeten la dignidad de sus compañeros en el ámbito profesional y personal
Impactos, Riesgos y Oportunidades materiales	IROs relacionados con los subtemas igualdad de trato para todos.
Alcance	Este protocolo es de obligado cumplimiento para todas las personas integrantes del Grupo, sin excepción.
Partes interesadas afectadas	Todos los grupos de interés de CIE Automotive.
Zonas geográficas	Este protocolo es de aplicación para todas las actividades del Grupo, con independencia del lugar del mundo en el que se desarrollen.
Responsable de aplicación	La Comisión de Auditoría y Cumplimiento es el máximo responsable de la existencia y aplicación de este protocolo.
Disponibilidad	Documento público en la página web corporativa e intranet corporativa del Grupo.

Esta información se encuentra ampliada y con ejemplos como respuesta a los indicadores *S1-4-38 a)* y *b)* y *S1-5-47 a)*.

S1-1-20	*La empresa deberá describir sus compromisos de política de derechos humanos que sean relevantes para su propia fuerza laboral, incluidos aquellos procesos y mecanismos para monitorear el cumplimiento de los Principios Rectores de la ONU sobre Empresas y Derechos Humanos, la Declaración de la OIT sobre los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo y las Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales. En su divulgación, deberá centrarse en aquellos asuntos que sean materiales en relación con, así como su política general.*

CIE Automotive formaliza su compromiso con los derechos humanos a través de su Política de Derechos Humanos, alineada con la Carta Internacional de Derechos Humanos, los Principios Rectores de la ONU sobre Empresas y Derechos Humanos, la Declaración de la OIT sobre Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo y las Directrices de la OCDE. La política garantiza:

- Respeto y no discriminación por características personales, políticas o socioeconómicas.
- Prohibición del trabajo infantil y forzoso, con medidas para prevenir y corregir posibles riesgos.
- Garantía de condiciones laborales dignas, derecho al descanso y medidas de salud y seguridad.
- Libertad sindical y negociación colectiva.
- Promoción de los derechos humanos en toda la cadena de valor.

CIE Automotive evalúa el cumplimiento de esta política mediante:

- Canal Ético: Disponible para empleados y terceros, gestionado por el órgano de Compliance, como Responsable del Sistema Interno de Información, que permite denunciar posibles violaciones con total confidencialidad y sin represalias.
- Auditorías y revisiones periódicas: Supervisadas por la Comisión ASG.
- Capacitación y sensibilización: Fomentando el respeto a los derechos humanos, especialmente en regiones de mayor riesgo

La política se revisa anualmente para ajustarse a las mejores prácticas internacionales.

S1-1-20 a)	*La empresa deberá describir sus compromisos de política de derechos humanos que sean relevantes para su propia fuerza laboral, incluidos aquellos procesos y mecanismos para monitorear el cumplimiento de los Principios Rectores de la ONU sobre Empresas y Derechos Humanos, la Declaración de la OIT sobre los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo y las Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales. En su divulgación, deberá centrarse en aquellos asuntos que sean materiales en relación con, así como su política general.* ***(a) el respeto por los derechos humanos, incluidos los derechos laborales, de las personas en su propia fuerza laboral.***

CIE Automotive defiende los derechos inherentes a todas las personas, reconocidos universalmente y recogidos en el Pacto Mundial de Naciones Unidas, al que se adhirió como socio firmante en 2015.

Este compromiso con los derechos humanos se plasma en su Política de Derechos Humanos, por la que se compromete a respetarlos en todas sus actividades y aplicarla no solo a sus empleados, sino también a los clientes, proveedores y las comunidades que circundan sus instalaciones, incluidos los pueblos indígenas.

De esta forma, rechaza el trabajo infantil o forzoso y la discriminación en el empleo y la ocupación; fomenta el respeto por la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva; y con la legislación de los países donde opera, de acuerdo con los derechos internacionalmente reconocidos y con su propia Política de Derechos Humanos.

CIE Automotive ofrece a sus trabajadores condiciones de trabajo dignas, una retribución acorde a la labor que desempeñan y la formación y la seguridad necesarias para realizar su trabajo. Además, respeta su libertad de asociación y su derecho a la negociación colectiva, sea cual sea el país donde se encuentren.

Estos compromisos están definidos en su Política de Derechos Humanos, que firman todos los responsables de las plantas y directores de RR.HH. y que está redactada conforme a los convenios fundamentales de la Organización Internacional de Trabajo y a los principios laborales universales recogidos en el Pacto Mundial de Naciones Unidas.

Para garantizar su cumplimiento, anualmente, se realiza una encuesta para identificar las plantas en riesgo de que estos derechos puedan vulnerarse y tomar las medidas oportunas si fuera necesario. En 2025, el 100% de las plantas declaraba no identificar riesgos en esta materia.

CIE Automotive vela porque en ninguna de sus actividades se produzcan casos de trabajo forzoso o explotación laboral infantil. En sus contrataciones, toma medidas de prevención y control de la edad mínima para trabajar, de acuerdo con los estándares de la Organización Internacional del Trabajo, o de la legislación aplicable cuando esta es más restrictiva. En 2025 no se ha producido ningún caso de trabajo infantil o forzoso.

S1-1-20 b)	*La empresa deberá describir sus compromisos de política de derechos humanos que sean relevantes para su propia fuerza laboral, incluidos aquellos procesos y mecanismos para monitorear el cumplimiento de los Principios Rectores de la ONU sobre Empresas y Derechos Humanos, la Declaración de la OIT sobre los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo y las Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales. En su divulgación, deberá centrarse en aquellos asuntos que sean materiales en relación con, así como su política general.* ***(b) la participación de las personas en su propia fuerza laboral.***

La relación de CIE Automotive con sus trabajadores se rige por principios éticos y se basa en el respeto a las personas. CIE Automotive valora y respeta la libertad de asociación, fomentando la negociación colectiva mediante un constante diálogo con los representantes de los trabajadores, tanto en sus plantas europeas como en aquellos países con menor tradición sindical.

En el año 2025, el 60% de los trabajadores se beneficiaron de la cobertura de convenios colectivos. A lo largo del año, se firmaron 43 convenios o pactos colectivos (geográficos, sectoriales o de centro productivo), en diversos centros de los siguientes países: España, Eslovaquia, Francia, República Checa, Rumanía, Brasil, México, China e India. Estos acuerdos incorporan obligaciones empresariales concretas negociadas con la parte social de cada planta, entre ellas, la importancia que se concede a temas esenciales como la prevención, seguridad y salud de los empleados.

Política de Derechos Humanos

La Política de Derechos Humanos de CIE Automotive formaliza, de una manera coherente con el Código de Conducta Profesional y con los diez principios del Pacto Mundial de Naciones Unidas, su compromiso en esta materia.

En la definición de su política, CIE Automotive parte de la Carta Internacional de Derechos Humanos y se basa asimismo en:

- La Declaración de la Organización Internacional del Trabajo relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo.
- Los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas Multinacionales.
- La Guía de la OCDE para la Debida Diligencia.
- La Declaración Tripartita de Principios sobre las Empresas Multinacionales y la Política Social.
- Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) aprobados por la Organización de las Naciones Unidas. El respeto a los derechos humanos es una parte fundamental sobre la que se asienta el propósito de CIE Automotive y un aspecto indisolublemente ligado a la Agenda 2030 de Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible.

CIE Automotive entiende que las empresas y organizaciones tanto del sector público como del sector privado deben comprometerse en el respeto de los derechos humanos, y por ello, se compromete a respetarlos en todas sus actividades y aplicarlos no sólo a las personas empleadas en el Grupo, sino también a todos los trabajadores de su Cadena de Valor, los clientes, proveedores, así como a las comunidades que circundan sus instalaciones, incluidos los pueblos indígenas.

CIE Automotive lleva a cabo todas sus actividades de acuerdo con el respeto a los derechos humanos y se compromete a:

- Evitar prácticas discriminatorias: Velar por un entorno laboral libre de discriminación por sexo o género, raza, origen étnico, religión, edad, diversidad funcional, afiliación política o sindical, orientación sexual, nacionalidad, estado civil, estatus socioeconómico, jerarquía u otros.
- Rechazar el uso del trabajo forzoso e infantil: Velar porque en ninguna de sus actividades se produzcan casos de trabajo forzoso o explotación laboral infantil. En este sentido, CIE Automotive velará para que sus políticas de contratación estipulen medidas de prevención y control de la edad mínima para trabajar de acuerdo con los estándares de la Organización Internacional del Trabajo, o de la legislación aplicable cuando esta sea más restrictiva. Además, se compromete a cumplir con la legislación laboral de los países donde opera y a, en su caso, tomar medidas correctivas.
- Ofrecer un empleo digno: Remunerar a sus empleados de manera justa y acorde a sus habilidades y conocimientos. Además, garantiza el cumplimiento de la legislación laboral en todas sus ubicaciones, así como el derecho al descanso de los Empleados. En línea con este compromiso, también se esfuerza por implementar medidas que fomenten la flexibilidad de horarios. El paquete retributivo para Empleados iguala o supera los mínimos legales en cada región geográfica, comprometiéndose por tanto con el concepto de *living wage*. Para garantizar la equidad salarial en todas sus operaciones, la Sociedad publicará anualmente el ratio entre el salario mínimo legal y el salario de los empleados con las remuneraciones más bajas en las nuevas adquisiciones del Grupo, y se compromete a tomar medidas correctivas si este ratio con el compromiso con los mínimos salariales.
  Durante el ejercicio 2025 se han integrado en el Grupo las compañías brasileñas CIE Autometal Piracicaba y CIE Engrecon. En ambas plantas se ha llevado a cabo un análisis de equidad salarial que confirma que la retribución del empleado con menor salario supera el mínimo legal vigente. En CIE Engrecon, el ratio entre el salario más bajo y el salario mínimo local es de 1,0 para hombres y de 1,4 para mujeres; mientras que en CIE Autometal Piracicaba dicho ratio se sitúa en 1,0 tanto para hombres como para mujeres.-
- Proteger la salud de las personas: ofrecer a sus personas empleadas s un entorno de trabajo seguro y saludable cumpliendo escrupulosamente con los requisitos legales en materia de salud laboral y prevención de riesgos laborales que sean de aplicación.

- Facilitar la negociación colectiva y la libertad de asociación: CIE Automotive respeta el derecho de sus personas empleadas a la libertad de asociación sindical y a la negociación colectiva. El Grupo facilitará, en la medida de lo posible, que sus personas empleadas puedan reunirse y discutir en libertad cuestiones relevantes relacionadas con su empleo.
- Promover una cultura de respeto a los derechos humanos y la sensibilización de los empleados en esta materia. En particular, en aquellos lugares en los que el cumplimiento de estos derechos se encuentre en un mayor riesgo.

S1-1-20 c)	*La empresa deberá describir sus compromisos de política de derechos humanos que sean relevantes para su propia fuerza laboral, incluidos aquellos procesos y mecanismos para monitorear el cumplimiento de los Principios Rectores de la ONU sobre Empresas y Derechos Humanos, la Declaración de la OIT sobre los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo y las Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales. En su divulgación, deberá centrarse en aquellos asuntos que sean materiales en relación con, así como su política general.* ***(c) medidas para proporcionar y/o facilitar remedios para los impactos en los derechos humanos.***

Tal y como se recoge en la Política de Derechos Humanos, las personas empleadas en CIE Automotive tienen la obligación de poner en conocimiento cualquier posible incumplimiento de los compromisos recogidos en esta política, del que tengan conocimiento, así como de las demás directrices y pautas de conducta establecidas en el Código de Conducta Profesional, pudiendo hacerlo de manera anónima si lo desean.

Cualquier comunicación recibida será tratada con absoluta confidencialidad, y con garantía de ausencia de represalias para las personas informantes que comuniquen de buena fe. También podrán reportar aquellas personas que, sin ser personas empleadas del Grupo, observen potenciales malas prácticas en este ámbito.

La compañía dispone de un Canal Ético dirigido a la recepción de notificaciones relacionadas con conductas o actividades irregulares que permiten a las personas que forman el Grupo remitir, con total confidencialidad, cualquier consulta sobre estas y otras cuestiones. El funcionamiento del Canal Ético, que está gestionado por el Órgano de Compliance, está soportado por el Reglamento del Canal Ético para el análisis de las denuncias recibidas. Todas las comunicaciones recibidas, una vez analizadas, serán comunicadas a la Comisión de Auditoría y Cumplimiento.

Como en años precedentes, durante el ejercicio 2025 se han llevado a cabo acciones formativas en materia de derechos humanos, en concreto, se han ofrecido más de 56.000 horas de formación en materias relacionadas con los Derechos Humanos a aproximadamente 7.000 personas en todo el Grupo.

S1-1-21 *AR 21*	*La empresa deberá divulgar si y cómo sus políticas con respecto a su propia fuerza laboral están alineadas con los instrumentos internacionales reconocidos relevantes, incluidos los Principios Rectores de la ONU sobre Empresas y Derechos Humanos.*

Política de Derechos Humanos

La Política de Derechos Humanos de CIE Automotive formaliza, de una manera coherente con el Código de Conducta Profesional y con los diez principios del Pacto Mundial de Naciones Unidas, su compromiso en esta materia.

En la definición de su política, CIE Automotive parte de la Carta Internacional de Derechos Humanos y se basa asimismo en:

- La Declaración de la Organización Internacional del Trabajo relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo.
- Los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas Multinacionales.
- La Guía de la OCDE para la Debida Diligencia.
- La Declaración Tripartita de Principios sobre las Empresas Multinacionales y la Política Social.
- Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) aprobados por la Organización de las Naciones Unidas. El respeto a los derechos humanos es una parte fundamental sobre la que se asienta el propósito de CIE Automotive y un aspecto indisolublemente ligado a la Agenda 2030 de Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible.

El respeto a los derechos humanos es una parte fundamental sobre la que se asienta el propósito de CIE Automotive y un aspecto indisolublemente ligado a la Agenda 2030 de Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible.

S1-1-22	*La empresa deberá indicar si sus políticas en relación con su propia fuerza laboral abordan explícitamente la trata de seres humanos, el trabajo forzado.*

CIE Automotive defiende los derechos inherentes a todas las personas, reconocidos universalmente y recogidos en el Pacto Mundial de Naciones Unidas, al que se adhirió en 2015. Este compromiso con los derechos humanos se plasma en su Política de Derechos Humanos, por la que se compromete a respetarlos en todas sus actividades y aplicarla no solo a sus empleados, sino también a los clientes, proveedores y las comunidades que circundan sus instalaciones, incluidos los pueblos indígenas.

De esta forma, rechaza el trabajo infantil o forzoso y la discriminación en el empleo y la ocupación; rechaza la trata de seres humanos y el trabajo obligatorio; fomenta el respeto por la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva; y con la legislación de los países donde opera, de acuerdo con los derechos internacionalmente reconocidos y con su propia Política de Derechos Humanos, donde se mencionan los convenios fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo relacionados con el respeto por la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva.

Por otro lado, con el rechazo de la discriminación en todas sus formas, así como las diversas políticas y mecanismos de auditoría de las que dispone, el Grupo asegura la inexistencia de trata de seres humanos en su perímetro y además ha establecido en la política de Compras Sostenibles una mención específica a la trata de seres humanos en su cadena de valor, donde se cita que la compañía se compromete a promover y respetar los derechos humanos en toda la cadena de suministro, asegurando la no discriminación de cualquier tipo, el derecho a la libertad de asociación y la eliminación del trabajo infantil y forzoso, así como la trata de seres humanos.

S1-1-23	*La empresa deberá indicar si tiene una política de prevención de accidentes laborales o un sistema de gestión.*

CIE Automotive cuenta con una Política de Seguridad y Salud y un Sistema Marco de Prevención de Riesgos Laborales o Proceso 12. Tanto la política como el sistema marco están basados en el sistema de certificación ISO 45001 y cada planta es la que obtiene su propia certificación ISO.

El alcance del sistema marco y la política de Seguridad y Salud es todo el Grupo y la última revisión de la política fue aprobada en noviembre de 2021.

Además, el Grupo ha determinado en su Plan Estratégico ASG 2025 que todas las plantas que se encontraban en el perímetro del Grupo al comienzo del Plan (2020), deben contar con certificación ISO45001 antes del fin de 2025, así como realizar el cuestionario CIE SAFETY anualmente. En caso de no obtener un mínimo de 85 puntos sobre 100, deberán establecer planes de acción al efecto.

Esta exigente normativa ha permitido en los últimos años reducir el número de accidentes y los índices de frecuencia y gravedad asociados a los mismos.

S1-1-24 a)	*La empresa deberá divulgar.* ***(a) a eliminar la discriminación, en particular el acoso, el fomento de la igualdad de oportunidades y otras formas de promoción de la diversidad y la inclusión.***

CIE Automotive se ha dotado de un conjunto de valores, códigos, y mecanismos para garantizar la integridad y la ética de sus actuaciones. Este marco ético, recogido en su Código de Conducta Profesional, conforma una base sólida, sometida a continua revisión. Durante el ejercicio 2025, se continuaron realizando acciones formativas para el desarrollo del Canal Ético.

Asimismo, desde 2020, CIE Automotive dispone de un Protocolo de Prevención y Tratamiento de Situaciones de Acoso, de cumplimiento obligatorio en todas las instalaciones del grupo. Este protocolo aborda la prevención del acoso moral (*mobbing*), sexual y por razón de género, e incluye diversas medidas preventivas, como la tolerancia cero al acoso, la corresponsabilidad de todos los empleados en la vigilancia de los comportamientos laborales y la implementación de programas de comunicación. El documento completo del protocolo está disponible en la página web corporativa.

Por otro lado, la gestión de la diversidad supone uno de los principales desafíos de la compañía, que se esfuerza por aglutinar a personas de diferente cultura, género, generación y capacidad. Por ello, el Plan Estratégico 2025 estableció la realización de un diagnóstico de diversidad e inclusión en el 100% de sus plantas (objetivo que este año 2024, un año antes del objetivo ya ha sido cumplido) que permita obtener una fotografía global de diversidad en todo el grupo y tomar las medidas correctivas oportunas.

S1-1-24 b) *AR 15 y 16*	*La empresa deberá divulgar:* ***(b) si los siguientes motivos de discriminación están específicamente cubiertos en la política: origen racial y étnico, color, sexo, orientación sexual, identidad de género, discapacidad, edad, religión, opinión política, extracción nacional o origen social, u otras formas de discriminación cubiertas por la normativa de la Unión y la legislación nacional.***

La respuesta a este indicador viene recogida en el indicador anterior *S1-1-24 a)*.

S1-1-24 c)	*La empresa deberá divulgar:* ***(c) si la empresa tiene compromisos de política específicos relacionados con la inclusión o acciones positivas para personas de grupos con un riesgo particular de vulnerabilidad en su propia fuerza laboral y, de ser así, cuáles son estos compromisos.***

La gestión de la diversidad supone uno de los principales desafíos de la compañía, que se esfuerza por aglutinar a personas de diferente cultura, género, generación y capacidad. Por ello, el Plan Estratégico ASG 2025 estableció la realización de un diagnóstico de diversidad e inclusión en el 100% de sus plantas productivas (objetivo que el pasado año 2024, un año antes del objetivo ya fue cumplido), que permitiera obtener una fotografía global de diversidad en todo el grupo y tomar las medidas correctivas oportunas.

Los diagnósticos se han llevado a cabo mediante una herramienta de diversidad e inclusión compartida, que evalúa la diversidad en términos de género, edad, multiculturalidad y diversidad funcional. Esto se realiza a través de métricas de diversidad y prácticas relacionadas con el talento, como reclutamiento, selección, promoción, formación, retribución, desempeño y rotación, entre otras. Además, se utiliza un cuestionario para analizar las sensibilidades específicas de cada planta.

El Comité de Diversidad, Equidad e Inclusión, establecido en 2021 y compuesto por catorce representantes de todas las divisiones y geografías, es el organismo encargado de estos diagnósticos. En las situaciones en las que se identifican problemas comunes, se está considerando la posibilidad de implementar acciones corporativas en los próximos ejercicios, ya sea para varias plantas o para todo el grupo.

S1-1-24 d)	*La empresa deberá divulgar:* ***(d) si y cómo estas políticas se implementan a través de procedimientos específicos para garantizar que la discriminación sea prevenida, mitigada y abordada una vez detectada, así como para promover la diversidad y la inclusión en general.***

Protocolo de prevención y tratamiento de situaciones de acoso

Este protocolo tiene como objetivo prevenir que se produzca el acoso en el entorno laboral y, si ocurre, asegurar que se dispone de los procedimientos adecuados para tratar el problema y evitar que se repita. Con estas medidas se pretende garantizar un entorno laboral libre de acoso, en el que todas las personas respeten la dignidad de sus compañeros en el ámbito profesional y personal.

El ámbito de aplicación de este protocolo es CIE Automotive. Aquellas plantas productivas que dispongan de un protocolo propio en esta materia podrán aplicar su protocolo específico si bien se asegurarán que dicho protocolo es coherente con las medidas y procedimientos mínimos establecidos en este protocolo corporativo.

Del mismo modo, CIE Automotive cuenta con mecanismos, protocolos y herramientas para facilitar la comunicación de infracciones e irregularidades en la compañía o incumplimientos de su Código de Conducta Profesional, incluida la comunicación de una situación de acoso.

En 2023, fortaleció el Canal Ético mediante la implantación de una plataforma informática en la web corporativa y en la intranet corporativa, que garantiza la seguridad de los procesos de denuncia y simplifica la gestión de cada caso por parte de la empresa.

Se trata de un sistema puntero e intuitivo en todos los idiomas de los países donde la compañía está presente, que ofrece la posibilidad de abrir un buzón de comunicación seguro, en el que los usuarios pueden denunciar y aportar información complementaria en diferentes formatos (por escrito, mensajes de voz, etc.). Toda la información es confidencial y, si el denunciante lo desea, anónima.

El nuevo canal digital está implantado conforme a las prescripciones de la Ley 2/2023, de 20 de febrero, de España, de protección de las personas que informen de incumplimientos normativos y de la corrupción y en consonancia con los requerimientos legales internacionales, que derivan de la Directiva (UE) 2019/1937 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2019, conocida como la Directiva *Whistle Blowing*.

En todos los casos denunciados en 2025 y comunicados tanto a la Comisión de Auditoría y Cumplimiento como a la Comisión ASG, se tomaron las acciones oportunas para realizar su estudio, seguimiento y resolución o cierre de las mismas. Dentro de las acciones se pueden incluir planes de formación específicos, medidas conciliadoras, expedientes sancionadores y también despidos. En este último caso, son 14 las personas despedidas como consecuencia de las acciones tomadas tras las investigaciones internas pertinentes: nueve personas relacionadas con los casos de acoso moral, tres con casos de acoso sexual, una persona relacionada con los casos de corrupción y una persona relacionada con la denuncia de conflicto de interés.

3.1.2.2 RD S1-2 – Procesos para involucrar a los propios trabajadores y representantes de los trabajadores sobre los impactos

S1-2-27	*La empresa deberá divulgar si y cómo las perspectivas de su propia fuerza laboral informan sus decisiones o actividades destinadas a gestionar los impactos reales y potenciales en su propia fuerza laboral.*

CIE Automotive reconoce la importancia de las perspectivas de su propia fuerza laboral para gestionar los impactos reales y potenciales sobre sus empleados. Para ello, la empresa realiza cada dos años encuestas de clima laboral en cada centro productivo, a fin de captar de manera integral las opiniones y preocupaciones de los trabajadores.

En 2025, se llevaron a cabo 47 encuestas, obteniendo una puntuación media de 7,4 sobre 10, lo que refleja un nivel positivo de satisfacción general.

Los resultados de estas encuestas son fundamentales para informar decisiones y acciones específicas, dirigidas a mejorar el entorno laboral y atender inquietudes del personal. Aunque la puntuación media refleja un nivel positivo de satisfacción general, el análisis detallado de las distintas dimensiones permite priorizar ámbitos concretos de actuación y evaluar posteriormente la efectividad de las medidas implantadas mediante sucesivas mediciones.

Entre las principales medidas tomadas con base a la información recibida de los empleados se incluyen:

- En China, se están impulsando iniciativas para reforzar la competitividad y la capacidad de innovación de la compañía, incluyendo innovación tecnológica, de gestión y cultural, cooperación externa y promoción de marca. Asimismo, se están llevando a cabo revisiones periódicas de la política salarial con referencia a estándares del sector y niveles regionales, junto con el refuerzo de la comunicación interna sobre políticas retributivas. De forma paralela, se está evaluando la capacidad de los departamentos técnicos y de ingeniería y se están desarrollando medidas para mejorar los equipos de producto y procesos, así como la revisión y ajuste de las políticas de horas extraordinarias.
- En India, se están implementando mejoras en infraestructuras y servicios para los empleados, incluyendo vestuarios, taquillas y aseos, así como su mantenimiento periódico. Se están realizando mediciones de niveles de ruido y la implantación de controles cuando procede. Asimismo, se está analizando la carga de trabajo y las horas extraordinarias, ajustando la distribución del trabajo y comunicando políticas revisadas. De forma complementaria, se están llevando a cabo auditorías periódicas de los almacenes y se están reforzando los procesos de acogida, la comunicación de vacantes internas y las oportunidades de promoción.
- En Eslovaquia, se están desarrollando actuaciones para la mejora de vestuarios, taquillas y zonas de duchas, incluyendo reparaciones, sustitución de revestimientos y mejoras de ventilación. Asimismo, se están planificando limpiezas periódicas de puestos de trabajo, el refuerzo del mantenimiento general de instalaciones y mejoras en zonas comunes y accesos a áreas de descanso.
- En España, se están implementando medidas para reforzar la comunicación interna sobre vacantes y promociones, acciones formativas dirigidas a mandos intermedios y mediciones de ruido. Asimismo, se están desarrollando proyectos de optimización y gestión de almacenes, iniciativas 5S y acciones para incrementar la participación en las encuestas, junto con el refuerzo de la comunicación periódica sobre la evolución de la compañía.
- En Estados Unidos, se continúa trabajando en la mejora de la comunicación interna mediante boletines informativos periódicos y en la revisión de la política salarial para asegurar su competitividad en el mercado local.
- En Brasil, se siguen desarrollando actuaciones de mejora del entorno laboral, incluyendo inspecciones periódicas, sustitución de iluminación, evaluación de niveles de ruido y gases, mejora de áreas de descanso y programas de formación en liderazgo y relaciones internas.

S1-2-27 a)	*La empresa deberá divulgar si y cómo las perspectivas de su propia fuerza laboral informan sus decisiones o actividades destinadas a gestionar los impactos reales y potenciales en su propia fuerza laboral. Esto deberá incluir, cuando sea relevante, una explicación de*: ***(a) si la participación ocurre directamente con la propia fuerza laboral de la empresa o con los representantes de los trabajadores***.

La comunicación con los empleados se desarrolla principalmente a través del cuadro de mando y de la intranet corporativa. Existe, además, una revista de comunicación interna de carácter semestral, "Noticias", donde la compañía revela los avances más significativos tanto financieros y de negocio como de aspectos sociales y medioambientales. Para conocer las inquietudes de los empleados, CIE Automotive realiza cada dos años una encuesta de clima laboral en cada centro productivo.

La relación de CIE Automotive con sus trabajadores se rige por principios éticos y se basa en el respeto a las personas. CIE Automotive valora y respeta la libertad de asociación, fomentando la negociación colectiva mediante un constante diálogo con los representantes de los trabajadores, tanto en sus plantas europeas como en aquellos países con menor tradición sindical.

En el año 2025, el 60% de los trabajadores se beneficiaron de la cobertura de convenios colectivos. A lo largo del año, se firmaron 45 convenios o pactos colectivos (geográficos, sectoriales o de centro productivo), en diversos centros de los siguientes países: España, Eslovaquia, Francia, República Checa, Rumanía, Brasil, México, China e India. Estos acuerdos incorporan obligaciones empresariales concretas negociadas con la parte social de cada planta, entre ellas, la importancia que se concede a temas esenciales como la prevención, seguridad y salud de los empleados.

Por otro lado, hay que destacar que es habitual que fruto de la negociación de convenios empresa-sindicatos, existan comités formados por empresa y trabajadores en las plantas, en particular en aquellas que realizan sus actividades en marcos regulatorios más exigentes, como es el caso de las plantas europeas.

Estos comités paritarios no solamente existen para temas relacionados con la seguridad y salud, sino también para otros como la formación del personal. En el convenio de CIE Legazpi, a modo de ejemplo, se indica la constitución de "una Comisión Paritaria de empresa" integrada por representantes de la Dirección de la misma y de los/as representantes sindicales, con el objeto de analizar las necesidades de formación en la misma, así como determinar en su caso los cursos que sean de interés para la actividad de la empresa y adecuados para completar la formación del/a trabajador/a y los/as trabajadores/as que hayan de participar en los mismos.

S1-2-27 b) *AR 19*	*La empresa deberá divulgar si y cómo las perspectivas de su propia fuerza laboral informan sus decisiones o actividades destinadas a gestionar los impactos reales y potenciales en su propia fuerza laboral. Esto deberá incluir, cuando sea relevante, una explicación de*: ***(b) las etapas en las que ocurre la participación, el tipo de participación y la frecuencia de la participación.***

La comunicación con los empleados se desarrolla principalmente a través del cuadro de mando y de la intranet corporativa. Existe, además, una revista de comunicación interna de carácter semestral, "Noticias", donde la compañía revela los avances más significativos tanto financieros y de negocio como de aspectos sociales y medioambientales. Para conocer las inquietudes de los empleados, CIE Automotive realiza cada dos años una encuesta de clima laboral en cada centro productivo.

La relación de CIE Automotive con sus trabajadores se rige por principios éticos y se basa en el respeto a las personas. CIE Automotive valora y respeta la libertad de asociación, fomentando la negociación colectiva mediante un constante diálogo con los representantes de los trabajadores, tanto en sus plantas europeas como en aquellos países con menor tradición sindical.

En el año 2025, el 60% de los trabajadores se beneficiaron de la cobertura de convenios colectivos. A lo largo del año, se firmaron 45 convenios o pactos colectivos (geográficos, sectoriales o de centro productivo), en diversos centros de los siguientes países: España, Eslovaquia, Francia, República Checa, Rumanía, Brasil, México, China e India. Estos acuerdos incorporan obligaciones empresariales concretas negociadas con la parte social de cada planta, entre ellas, la importancia que se concede a temas esenciales como la prevención, seguridad y salud de los empleados.

A continuación, detallamos un ejemplo de los temas acordados en el convenio de la planta CIE Legazpi de Gipuzkoa, España:

- Asambleas: Las empresas autorizarán la celebración de asambleas retribuidas, tanto dentro como fuera de las horas de trabajo, hasta un máximo anual de 8 asambleas y 4 horas. Las asambleas serán convocadas por el Comité de Empresa, a iniciativa del mismo, o a requerimiento del/a Delegado/a de la Sección Sindical de Empresa, en las condiciones establecidas en el siguiente párrafo y hasta el límite de las 8 asambleas y 4 horas señaladas. Los Comités de Empresa estarán obligados a convocar asambleas retribuidas dentro del límite establecido, cuando a tal fin sean requeridos por el/a Delegado/a de una Sección Sindical de Empresa, siempre que la misma agrupe a un número de afilia - dos/as que represente, como mínimo, el 33 % de la plantilla total de la empresa o directamente por petición formulada por un tercio de los trabajadores de la plantilla. La convocatoria de las asambleas se comunicará con una antelación mínima de 48 horas a la Dirección de la empresa, fijándose en dicha comunicación la fecha de la asamblea y el Orden del Día de la misma. La hora de celebración de la asamblea se fijará de común acuerdo con la Dirección de la empresa. Por razones excepcionales y fundamentadas, la empresa podrá modificar la fecha de celebración, y de igual forma, la representación del personal podrá reducir el plazo de preaviso a 24 horas.
- Comisión paritaria: La comisión Paritaria se reunirá siempre que 1/3 de cualquiera de las representaciones lo solicite en virtud de las competencias atribuidas. La Comisión se reunirá mediante comunicación, al menos con siete días de antelación a la celebración de la reunión. A la comunicación se acompañará escrito donde se plantee la cuestión objeto de interpretación.
- Información sobre la empresa: Las empresas con plantilla superior a los 500 trabajadores/as facilitarán al menos trimestralmente, al Comité de Empresa, información sobre la evolución de los negocios, situación de la producción, perspectivas del mercado y plan de inversiones previsto. Las empresas de menos de 500 trabajadores/as facilitarán al/a Delegado/a de Personal o Comité de Empresa información periódica acerca de la situación y marcha general de la empresa. Todo ello sin perjuicio de las obligaciones de información establecidas en el artículo 64 del Estatuto de los Trabajadores, Ley Orgánica de Libertad Sindical y disposiciones concordantes. Tendrán el carácter de secretas las informaciones confidenciales dadas por la Dirección de la Empresa en las reuniones con el Comité. Los miembros del Comité de Empresa o Delegados/as de Personal estarán obligados a guardar dicho secreto incluso con los propios/as trabajadores/as de la empresa.
- Garantías comunes a todos: Los/as Delegados/as de Personal, miembros de los Comités de Empresa y Delegados/as Sindicales, tendrán las siguientes garantías comunes: a) Utilizar, con conocimiento previo de la empresa, un tablón de anuncios para fijar comunicaciones de carácter sindical o laboral. b) A que sean facilitados locales de reunión, para uso común, dentro de las posibilidades de cada empresa, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 8 de la LOLS. Las reuniones de los Comités de Empresa serán preavisadas al menos con 24 horas de antelación, salvo casos urgentes y fundamentados en los que el preaviso podrá tener un plazo inferior. Se procurará que las reuniones del Comité de Empresa sean programadas con la antelación suficiente. c) Con carácter previo a cualquier medida disciplinaria por faltas graves o muy graves y para la validez de las mismas, se notificará la propuesta de sanción, con una antelación de 24 horas a: — En caso de representantes de los/as trabajadores/as al Comité de Empresa. En caso de Delegado/a Sindical al Sindicato local o provincial al que pertenezca. En el término de las 48 horas siguientes, estos organismos emitirán informe, que no tendrá carácter vinculante, y la empresa podrá adoptar, sin más trámite, la sanción que estime adecuada. Esta garantía se mantendrá durante los dos años siguientes a la expiración del mandato.

S1-2-27 c) *AR 18 y 19*	*La empresa deberá divulgar si y cómo las perspectivas de su propia fuerza laboral informan sus decisiones o actividades destinadas a gestionar los impactos reales y potenciales en su propia fuerza laboral. Esto deberá incluir, cuando sea relevante, una explicación de:* ***c) la función y el rol más alto dentro de la empresa que tiene la responsabilidad operativa de asegurar que esta participación ocurra y que los resultados informen el enfoque de la empresa.***

El Gerente de la planta productiva en cuestión, junto al Comité Directivo de la Planta es quien tiene la responsabilidad operativa de asegurar que esta participación ocurra y que los resultados informen el enfoque de la empresa.

Éste ha de reportar al departamento de Recursos Humanos corporativo, que es el último responsable de garantizar que este compromiso tenga lugar y que los resultados sirvan de base para el enfoque de la empresa.

S1-2-27 d) *AR 20*	*La empresa deberá divulgar si y cómo las perspectivas de su propia fuerza laboral informan sus decisiones o actividades destinadas a gestionar los impactos reales y potenciales en su propia fuerza laboral. Esto deberá incluir, cuando sea relevante, una explicación de*: ***d) cuando sea aplicable, un Acuerdo Marco Global u otros acuerdos que la empresa tenga con los representantes de los trabajadores relacionados con el respeto de los derechos humanos de su propia fuerza laboral, incluyendo una explicación de cómo el acuerdo permite a la empresa obtener información sobre las perspectivas de su propia fuerza laboral.***

La relación de CIE Automotive con sus trabajadores se rige por principios éticos y se basa en el respeto a las personas. CIE Automotive valora y respeta la libertad de asociación, fomentando la negociación colectiva mediante un constante diálogo con los representantes de los trabajadores, tanto en sus plantas europeas como en aquellos países con menor tradición sindical.

En el año 2025, el 60% de los trabajadores se beneficiaron de la cobertura de convenios colectivos. A lo largo del año, se firmaron 45 convenios o pactos colectivos (geográficos, sectoriales o de centro productivo), en diversos centros de los siguientes países: España, Eslovaquia, Francia, República Checa, Rumanía, Brasil, México, China e India. Estos acuerdos incorporan obligaciones empresariales concretas negociadas con la parte social de cada planta, entre ellas, la importancia que se concede a temas esenciales como la prevención, seguridad y salud de los empleados.

A continuación, detallamos un ejemplo de los temas acordados en el convenio de la planta CIE Legazpi de Gipuzkoa, España:

- Garantías sindicales: No discriminación. Para el ejercicio de sus derechos sindicales, a las trabajadoras y a los trabajadores se les garantizará lo que posteriormente se enumera, considerándose nulos cuantos actos o pactos tengan por objeto la discriminación sindical y en concreto: a) Condicionar el empleo de un/a trabajador/a a la afiliación o no afiliación a una Central Sindical. b) La constitución o el apoyo por parte del/a empresario/a de una Central Sindical o Sección Sindical de Empresa mediante ayuda financiera o de otro tipo. c) Despedir a un/a trabajador/a, sancionarle, discriminarle o causarle cualquier tipo de perjuicio por razón de su afiliación o no afiliación a una Central Sindical, siempre que ésta se ajuste a la legislación vigente.
- Fomento de igualdad de oportunidades en la contratación: Prohibición de discriminación en razón de sexo o edad. Los firmantes del presente convenio, conscientes de la necesidad de la incorporación de la mujer al mercado de trabajo y que ésta se efectúe sin discriminación de ningún tipo y con respeto a la igualdad de oportunidades, coinciden que son objetivos para lograr la igualdad los siguientes: 1. Que tanto las mujeres como los hombres gocen de igualdad de oportunidades en cuanto al empleo, la formación, la promoción y el desarrollo en su trabajo. 2. Que mujeres y hombres reciban igual salario a igual trabajo, así como que haya igualdad en cuanto a sus condiciones de empleo en cualesquiera otros sentidos del mismo. Se prohíbe toda discriminación en razón de sexo o edad en materia salarial y queda prohibida la distinta retribución del personal que ocupa puestos de trabajo similares en una misma empresa en razón de sexo o edad. De incumplirse por las empre sas tal prohibición el personal discriminado tendrá derecho a las diferencias salariales que procedan. 3. Que los puestos de trabajo, las prácticas laborales, la organización del trabajo y las condiciones laborales se orienten de tal manera que sean adecuadas tanto para las mujeres como para los hombres.
- Disposición adicional quinta: Fomento de igualdad de oportunidades. La representación empresarial y las Centrales Sindicales manifiestan la necesidad de fomentar la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres. Con tal finalidad acuerdan la creación de una Comisión con objeto de realizar un diagnóstico general de la situación en el sector, y establecer las acciones necesarias para la sensibilización entre empresas, trabajadores y trabajadores del sector respecto a la igualdad de oportunidades, favoreciendo el respeto entre todas las personas y el incremento de la presencia de la mujer en el ámbito industrial, a través de medidas de acción positiva en materias de contratación, formación y promoción. La Comisión acordará, en el plazo máximo de tres meses, la información que deberán remitirle las empresas al objeto de poder realizar el diagnóstico general al que se refiere el párrafo anterior.

S1-2-27 e)	*La empresa deberá divulgar si y cómo las perspectivas de su propia fuerza laboral informan sus decisiones o actividades destinadas a gestionar los impactos reales y potenciales en su propia fuerza laboral. Esto deberá incluir, cuando sea relevante, una explicación de:* ***(e) cuando sea aplicable, cómo la empresa evalúa la efectividad de su participación con su propia fuerza laboral, incluyendo, cuando sea relevante, cualquier acuerdo o resultado que se derive.***

Las encuestas de clima laboral y satisfacción del personal tienen como objetivo conocer las opiniones de los empleados sobre el clima laboral para la mejora de este y la prevención de eventuales situaciones de falta de respeto entre personas.

De acuerdo con su procedimiento, Los resultados deben ser recibidos por Recursos Humanos de la planta, que evaluará junto con el Gerente y/o el Comité de Dirección de la planta el grado de satisfacción general existente en la empresa y de cada uno de los cinco grandes bloques y establecerá el plan de acción para la mejora de los resultados en futuras ediciones de la encuesta.

Los resultados que se obtengan serán agrupados y presentados en su totalidad, desde el anonimato personal y departamental, y con transparencia, para el conjunto de la empresa en un plazo de dos meses, siempre con garantía de privacidad de la información individual recibida. Una vez realizada la evaluación y presentados los resultados a los trabajadores, se ejecutará el plan de acción previamente definido para la mejora del clima laboral cuyo éxito será evaluado en la siguiente encuesta.

En 2025, se llevaron a cabo 47 encuestas, obteniendo una puntuación media de 7,4 sobre 10, lo que refleja un nivel positivo de satisfacción general.

Los resultados de estas encuestas son fundamentales para informar decisiones y acciones específicas, dirigidas a mejorar el entorno laboral y atender inquietudes del personal. Aunque la puntuación media refleja un nivel positivo de satisfacción general, el análisis detallado de las distintas dimensiones permite priorizar ámbitos concretos de actuación y evaluar posteriormente la efectividad de las medidas implantadas mediante sucesivas mediciones.

Entre las principales medidas tomadas con base a la información recibida de los empleados se incluyen:

- En China, se están impulsando iniciativas para reforzar la competitividad y la capacidad de innovación de la compañía, incluyendo innovación tecnológica, de gestión y cultural, cooperación externa y promoción de marca. Asimismo, se están llevando a cabo revisiones periódicas de la política salarial con referencia a estándares del sector y niveles regionales, junto con el refuerzo de la comunicación interna sobre políticas retributivas. De forma paralela, se está evaluando la capacidad de los departamentos técnicos y de ingeniería y se están desarrollando medidas para mejorar los equipos de producto y procesos, así como la revisión y ajuste de las políticas de horas extraordinarias.
- En India, se están implementando mejoras en infraestructuras y servicios para los empleados, incluyendo vestuarios, taquillas y aseos, así como su mantenimiento periódico. Se están realizando mediciones de niveles de ruido y la implantación de controles cuando procede. Asimismo, se está analizando la carga de trabajo y las horas extraordinarias, ajustando la distribución del trabajo y comunicando políticas revisadas. De forma complementaria, se están llevando a cabo auditorías periódicas de los almacenes y se están reforzando los procesos de acogida, la comunicación de vacantes internas y las oportunidades de promoción.
- En Eslovaquia, se están desarrollando actuaciones para la mejora de vestuarios, taquillas y zonas de duchas, incluyendo reparaciones, sustitución de revestimientos y mejoras de ventilación. Asimismo, se están planificando limpiezas periódicas de puestos de trabajo, el refuerzo del mantenimiento general de instalaciones y mejoras en zonas comunes y accesos a áreas de descanso.
- En España, se están implementando medidas para reforzar la comunicación interna sobre vacantes y promociones, acciones formativas dirigidas a mandos intermedios y mediciones de ruido. Asimismo, se están desarrollando proyectos de optimización y gestión de almacenes, iniciativas 5S y acciones para incrementar la participación en las encuestas, junto con el refuerzo de la comunicación periódica sobre la evolución de la compañía.
- En Estados Unidos, se continúa trabajando en la mejora de la comunicación interna mediante boletines informativos periódicos y en la revisión de la política salarial para asegurar su competitividad en el mercado local.

- En Brasil, se siguen desarrollando actuaciones de mejora del entorno laboral, incluyendo inspecciones periódicas, sustitución de iluminación, evaluación de niveles de ruido y gases, mejora de áreas de descanso y programas de formación en liderazgo y relaciones internas.

S1-2-28	*Cuando corresponda, la empresa deberá divulgar los pasos que toma para obtener información sobre las perspectivas de las personas en su propia fuerza laboral que pueden ser particularmente vulnerables a impactos y/o marginadas (por ejemplo, mujeres, migrantes, personas con discapacidades).*

La gestión de la diversidad supone uno de los principales desafíos de la compañía, que se esfuerza por aglutinar a personas de diferente cultura, género, generación y capacidad. Por ello, el Plan Estratégico 2025 estableció la realización de un diagnóstico de diversidad e inclusión en el 100% de sus plantas productivas, que permitiera obtener una fotografía global de diversidad en todo el grupo y tomar las medidas correctivas oportunas.

Los diagnósticos se están llevando a cabo mediante una Herramienta de Diversidad e Inclusión compartida, que evalúa la diversidad en términos de género, edad, multiculturalidad y diversidad funcional. Esto se realiza a través de métricas de diversidad y prácticas relacionadas con el talento, como reclutamiento, selección, promoción, formación, retribución, desempeño y rotación, entre otras. Además, se utiliza un cuestionario para analizar las sensibilidades específicas de cada planta.

El Comité de Diversidad, Equidad e Inclusión, establecido en 2021 y compuesto por catorce representantes de todas las divisiones y geografías, es el organismo encargado de estos diagnósticos. En las situaciones en las que se identifican problemas comunes, se está considerando la posibilidad de implementar acciones corporativas en los próximos ejercicios, ya sea para varias plantas o para todo el grupo.

Con objeto de adoptar medidas específicas sobre colectivos potencialmente vulnerables, CIE Automotive ha implementado Planes de Igualdad conforme a la legislación vigente, que incluyen iniciativas específicas para asegurar que se entiendan y atiendan las perspectivas de las mujeres en la empresa. Estos planes abordan temas como la conciliación de la vida personal y laboral, y la prevención del acoso laboral y sexual.

Dicho protocolo tiene como objetivo prevenir que se produzca el acoso en el entorno laboral y, si ocurre, asegurar que se dispone de los procedimientos adecuados para tratar el problema y evitar que se repita. Con estas medidas se pretende garantizar un entorno laboral libre de acoso, en el que todas las personas respeten la dignidad de sus compañeros en el ámbito profesional y personal.

El ámbito de aplicación de este protocolo es CIE Automotive. Aquellas plantas productivas que dispongan de un protocolo propio en esta materia podrán aplicar su protocolo específico si bien se asegurarán que dicho protocolo es coherente con las medidas y procedimientos mínimos establecidos en este protocolo corporativo.

3.1.2.3 RD S1-3 – Procesos para remediar los impactos negativos y canales para que los propios trabajadores planteen preocupaciones

S1-3-32 a) *AR 27*	*La empresa deberá describir los procesos implementados para cubrir los asuntos definidos en el párrafo 2 de la sección de Objetivos divulgando la siguiente información:* ***(a) su enfoque general y procesos para proporcionar o contribuir a la reparación cuando ha causado o contribuido a un impacto negativo material en las personas de su propia fuerza laboral, incluyendo si y cómo la empresa evalúa que la reparación proporcionada es efectiva.***

Tal y como se recoge dentro de la Política de Derechos Humanos, CIE Automotive entiende que las empresas y organizaciones tanto del sector público como del sector privado deben comprometerse en el respeto de los derechos humanos, y por ello, se compromete a respetarlos en todas sus actividades y aplicarlos no sólo a las personas empleadas en el Grupo, sino también a los clientes, proveedores, así como a las comunidades que circundan sus instalaciones, incluidos los pueblos indígenas.

En la definición de su política, CIE Automotive parte de la Carta Internacional de Derechos Humanos y se basa asimismo en:

- La Declaración de la Organización Internacional del Trabajo relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo.
- Los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas Multinacionales.

- La Guía de la OCDE para la Debida Diligencia.
- La Declaración Tripartita de Principios sobre las Empresas Multinacionales y la Política Social.
- Los objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) aprobados por la Organización de las Naciones Unidas.

El respeto a los derechos humanos es una parte fundamental sobre la que se asienta el propósito de CIE Automotive y un aspecto indisolublemente ligado a la Agenda 2030 de Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible. El objetivo de esta política es minimizar el riesgo de infringir los derechos humanos, a través del establecimiento de principios y pautas de actuación en materia de diligencia debida con los derechos humanos, que permita identificar, prevenir, mitigar y reparar posibles impactos negativos. En consecuencia, las actuaciones de CIE Automotive deben incluir:

- El establecimiento de compromisos.
- La asignación de responsabilidades.
- La evaluación periódica de la eficacia del sistema de diligencia debida.
- La corrección de errores y malas prácticas.
- La formación en la materia y la promoción de una cultura de respeto de los derechos humanos.

La Política de Derechos Humanos de CIE Automotive es de aplicación para todas las actividades del Grupo, con independencia del lugar del mundo en el que se desarrollen. La compañía lleva a cabo todas sus actividades de acuerdo con el respeto a los derechos humanos y se compromete a:

- Evitar prácticas discriminatorias.
- Rechazar el uso del trabajo forzoso e infantil.
- Ofrecer un empleo digno.
- Proteger la salud de las personas.
- Facilitar la negociación colectiva y la libertad de asociación.
- Promover una cultura de respeto a los derechos humanos y la sensibilización de los empleados en esta materia.
- Fomentar a lo largo de la Cadena de Valor el compromiso con los derechos humanos.
- Respetar el derecho al medio ambiente de todas las comunidades en las que opera, considerando sus expectativas y necesidades.
- Respetar a las comunidades indígenas y los modos de vida tradicionales
- Contribuir a la lucha contra la corrupción y a proteger la privacidad.

CIE Automotive incluirá el respeto a los derechos humanos en la valoración de los proyectos de inversión y en los análisis de impacto social y ambiental, así como en los procesos de diligencia debida, previos a la formalización de acuerdos de colaboración, donde se evaluarán las políticas y prácticas en derechos humanos de sus contrapartes.

Además, la actual Política ASG (Ambiental, Social y Buen Gobierno) de CIE Automotive recoge también los siguientes aspectos:

- Promover el cuidado de la seguridad y la salud tanto de todas las personas que forman el Grupo, así como de aquellas que estén desarrollando su trabajo en las instalaciones de CIE Automotive.
- Fomentar el desarrollo humano y profesional de las personas que forman parte de CIE Automotive proporcionándoles los medios necesarios (formación, planes de igualdad y beneficios sociales) para la mejora de su capacidad de iniciativa, creatividad e innovación, e incrementar y potenciar la participación y trabajo en equipo. Además, CIE Automotive se asegurará de que todas las personas cumplen con el Código de Conducta Profesional.
- Velar por el bienestar de las personas empleadas de CIE Automotive a través de la igualdad de oportunidades, el fomento de un entorno laboral atractivo y la prevención de los riesgos laborales. Específicamente, CIE Automotive se compromete a mantener un sistema de prevención de riesgos laborales que proporcione un entorno de trabajo saludable.

Por último, como se indica en la Política de Anticorrupción y Fraude, CIE Automotive cuenta con medidas para implementar las acciones adecuadas de acuerdo con la legislación laboral.

S1-3-32 b) AR28	*La empresa deberá describir los procesos implementados para cubrir los asuntos definidos en el párrafo 2 de la sección de Objetivos divulgando la siguiente información;* ***(b) cualquier canal específico que tenga en lugar para que su propia fuerza laboral plantee sus preocupaciones o necesidades directamente a la empresa y que estas sean atendidas, incluyendo si estos canales son establecidos por la propia empresa y/o a través de la participación en mecanismos de terceros.***

Canal Ético

En el marco de su firme compromiso con la ética y como parte esencial de su estrategia de lucha contra la corrupción, CIE Automotive ha desarrollado y mantenido un conjunto integral de herramientas éticas, incluyendo un Sistema interno de información plenamente conforme con la normativa de la Unión Europea y los más altos estándares en la materia. Esto incluye, entre otros aspectos, la existencia de un Canal interno de información, conocido como Canal Ético, vehiculizado a través de la correspondiente plataforma online, y la implantación y difusión de un Reglamento de Canal Ético. Estos instrumentos desempeñan un papel fundamental en la promoción de una cultura organizativa basada en la ética, la integridad y la transparencia.

El Canal Ético, disponible a través de la plataforma online accesible desde la página web y la intranet corporativa, está destinado a posibilitar y vehiculizar la transmisión de información sobre eventuales infracciones legales (en materia de derecho europeo, de tipo penal, administrativas y en materia de seguridad y salud laboral), y posibles infracciones de su Código de Conducta Profesional y de la demás normativa interna integrada en su Sistema de Gestión de Compliance. El Canal Ético contempla diversas formas de transmitir la antedicha información, pudiendo optar la persona informante por cualquiera de ellas.

En 2023 CIE Automotive fortaleció el Canal Ético mediante la implantación de una plataforma informática en la web corporativa, que garantiza la seguridad de los procesos de denuncia y simplifica la gestión de cada caso por parte de la empresa. Se trata de un sistema puntero e intuitivo en todos los idiomas de los países donde la compañía está presente, que ofrece la posibilidad de abrir un buzón de comunicación seguro, en el que los usuarios pueden denunciar y aportar información complementaria en diferentes formatos (por escrito, mensajes de voz, etc.). Toda la información es confidencial y, si el denunciante lo desea, anónima.

El nuevo canal digital está implantado conforme a las prescripciones de la Ley 2/2023, de 20 de febrero, de protección de las personas que informen de incumplimientos normativos y de la corrupción y en consonancia con los requerimientos legales internacionales, que derivan de la Directiva (UE) 2019/1937 del Parlamento Europeo y del Consejo.

El cumplimiento de esta nueva ley ha llevado aparejada la modificación del Reglamento del Canal Ético, donde se recogen los principios generales del sistema y su modo de gestión.

Reglamento del Canal Ético

El Canal Ético puede emplearlo cualquier persona que forma parte de CIE Automotive, es decir, todas las personas profesionalmente relacionadas con la empresa (personas trabajadoras, -cualquiera que fuera el régimen, incluido personal en prácticas-, ya sea por ser accionistas, directivas o miembros del Consejo de Administración, así como aspirantes en procesos de selección, becarios/as, personal en prácticas, jubilados, etc.) pueden transmitir información sobre presuntas infracciones, o plantear consultas, a través del Canal interno, directamente o representados.

También podrán emplearlo los terceros externos, autónomos, empresas proveedoras, contratistas y subcontratistas (y las personas trabajadoras de éstas), siempre que cumplan con los requisitos y procedimiento establecidos.

Protocolo de prevención y tratamiento de situaciones de acoso

La compañía dispone de un protocolo de prevención y tratamiento de situaciones de acos con el objetivo de prevenir que se produzca el acoso en el entorno laboral y, si ocurre, asegurar que se dispone de los procedimientos adecuados para tratar el problema y evitar que se repita. Con estas medidas se pretende garantizar un entorno laboral libre de acoso, en el que todas las personas respeten la dignidad de sus compañeros en el ámbito profesional y personal.

El Canal Ético incluye todas las vías disponibles para que las personas que se encuentran en esta situación puedan comunicar información obtenida legítimamente en el contexto de una relación laboral o profesional, en relación con cuestiones relativas a políticas de igualdad de género y no discriminación, así como aquellas que puedan constituir acoso según las definiciones contenidas en este documento.

En lo no contemplado en este documento, se aplicarán las disposiciones establecidas en el Reglamento sobre el Canal Ético.

En los casos aquí previstos, cada planta o centro productivo del Grupo tendrá una comisión propia que podrá estar integrada por:

- Director de RRHH de la planta o centro productivo donde se registre la denuncia, o en su defecto, Director de RRHH de la división o persona designada por la Alta Dirección.
- Técnico de Prevención de Riesgos Laborales.
- Delegado/a de Prevención o, en su defecto, representante legal de las personas trabajadoras o, en caso de no existencia del mismo/a o imposibilidad de tomar parte en el proceso, persona de mayor antigüedad en el contrato/servicio.

Las comisiones de plantas o centros productivos tienen la obligación de reportar a la comisión corporativa toda la información relativa a la investigación realizada.

S1-3-32 c)	*La empresa deberá describir los procesos implementados para cubrir los asuntos definidos en el párrafo 2 de la sección de Objetivos divulgando la siguiente información;* ***(c) si la empresa tiene o no un mecanismo de manejo de quejas/reclamaciones relacionado con asuntos de empleados.***

Canal Ético

En el marco de su firme compromiso con la ética y como parte esencial de su estrategia de lucha contra la corrupción, CIE Automotive ha desarrollado y mantenido un conjunto integral de herramientas éticas, incluyendo un Sistema interno de información plenamente conforme con la normativa de la Unión Europea y los más altos estándares en la materia. Esto incluye, entre otros aspectos, la existencia de un Canal interno de información, conocido como Canal Ético, vehiculizado a través de la correspondiente plataforma online, y la implantación y difusión de un Reglamento de Canal Ético. Estos instrumentos desempeñan un papel fundamental en la promoción de una cultura organizativa basada en la ética, la integridad y la transparencia.

El Canal Ético, disponible a través de la plataforma online accesible desde la página web y la intranet corporativa, está destinado a posibilitar y vehiculizar la transmisión de información sobre eventuales infracciones legales (en materia de derecho europeo, de tipo penal, administrativas y en materia de seguridad y salud laboral), y posibles infracciones de su Código de Conducta Profesional y de la demás normativa interna integrada en su Sistema de Gestión de Compliance. El Canal Ético contempla diversas formas de transmitir la antedicha información, pudiendo optar la persona informante por cualquiera de ellas.

S1-3-32 d)	*La empresa deberá describir los procesos implementados para cubrir los asuntos definidos en el párrafo 2 de la sección de Objetivos divulgando la siguiente información;* ***(d) los procesos a través de los cuales la empresa apoya la disponibilidad de dichos canales en el lugar de trabajo de su propia fuerza laboral.***

Formación en el Código de Conducta Profesional

Con el objetivo de trasladar a toda la compañía los cambios tanto en el Código de Conducta Profesional, como en varias de las políticas corporativas que del mismo derivan, dentro de la formación recurrente en materia de ética y cumplimiento, la compañía dispone de formación de ámbito global en dos modalidades: la versión online, para aquellos que disponen de email corporativo, y la versión offline, para aquellas personas para las que en su día a día no requieren de un email corporativo.

A cierre de 2025, más del 95% de las compañías habían lanzado la formación global en esta materia, cumpliendo así con el objetivo marcado dentro del Plan Estratégico ASG.

Dentro de esta formación se encuentra el funcionamiento y cómo usar estos mecanismos que la compañía ha habilitado para reportar cualquier infracción de las pautas del Código de Conducta Profesional.

Comunicación interna

Ante la actualización de todo el marco normativo y su aprobación en Consejo de Administración en febrero 2024, la compañía realizó tanto campañas específicas de lanzamiento de emails a los equipos directivos y Alta Dirección, así como comunicaciones globales a todos sus grupos de interés, incluidas las personas que forman el Grupo, vía la revista corporativa de frecuencia semestral.

S1-3-32 e) AR 32	*La empresa deberá describir los procesos implementados para cubrir los asuntos definidos en el párrafo 2 de la sección de Objetivos divulgando la siguiente información;* ***(e) cómo rastrea y monitorea los problemas planteados y abordados, y cómo asegura la efectividad de los canales, incluyendo la participación de las partes interesadas que son los usuarios previstos.***

Número de denuncias recibidas en 2025

En 2025 se recibieron 163 denuncias a través del canal ético, 72 más que en 2024, si bien un total de 102 de las mismas (63% del total) fueron archivadas al no encontrarse evidencia que las justificara durante las investigaciones internas realizadas.

Las denuncias recibidas en 2025 estaban relacionadas con:

- Acoso moral: 89 casos de actitud incorrecta de superiores jerárquicos con personal de planta. Del total de 86 casos reportados, 62 (un 70% del total) fueron archivados sin acciones a realizar, al no encontrarse durante la investigación interna evidencia que las justificara.
- La gestión de las personas en la planificación del trabajo en el día a día de las fábricas: 19 denuncias, de las que nueve (un 47% del total) fueron archivadas sin acciones a realizar, al no encontrarse durante la investigación interna evidencia que las justificase.
- Soborno y corrupción: 16 casos reportados por malas prácticas en varias plantas por parte de personas del departamento de Compras y del departamento de RRHH, al incumplir en beneficio propio las condiciones generales de compra de CIE Automotive. Si bien las cantidades no eran significativas, ni la cuantía de los contratos con las empresas proveedoras relacionadas afectaba de manera material a los resultados económicos de las plantas implicadas, su existencia afectaba a la imagen y compromiso ético del grupo. Es de destacar que ocho de los casos denunciados (un 50% del total) fueron archivados al no arrojar la investigación interna evidencia suficiente que justificara la denuncia.
- Acoso discriminatorio: 13 casos reportados ante la situación discriminatoria recibida, de los que el 100% del total fueron archivados al no arrojar la investigación interna evidencia suficiente que justificara las denuncias.
- Gestión del negocio: 12 casos relacionados con la operativa de la empresa con sus grupos de interés. De ese total, cinco fueron archivados (un 42% del total) sin acciones a realizar, al no encontrarse durante la investigación interna evidencia que los justificase.
- Acoso sexual: seis casos de actitud incorrecta de superiores jerárquicos con personal de planta, de los que uno de los casos fue archivado al no encontrarse durante la investigación interna evidencia que los justificase.
- Incumplimiento del Código de Conducta Profesional: cuatro casos en total por incumplimiento de las pautas de conducta por parte de algunas personas empleadas. En este caso también, dos de los casos reportados (50% del total) fueron archivados ante la falta de evidencias.
- Conflicto de interés: tres denuncias recibidas, de las que dos fueron archivadas (66% del total) ante la falta de evidencias que los justificase.
- Fraude: un caso reportado por el uso de servicios de transporte de la empresa para beneficio propio.

En 2024 en cambio, las denuncias estaban relacionadas con la gestión de las personas en la planificación del trabajo en el día a día de las fábricas (40), el acoso laboral (26), la gestión del negocio (10), el soborno y la corrupción (cuatro), fraude (cuatro), el incumplimiento de las pautas de conducta del Código de Conducta Profesional (tres), acoso sexual (dos), acoso discriminatorio (una) y conflicto de interés (una).

En todos los casos denunciados en 2025 y comunicados a la Comisión ASG, se tomaron las acciones oportunas para realizar su estudio, seguimiento y resolución o cierre de las mismas.

Dentro de las acciones se pueden incluir planes de formación específicos, medidas conciliadoras, expedientes sancionadores y también despidos. En este último caso, son 14 las personas despedidas como consecuencia de las acciones tomadas tras las investigaciones internas pertinentes: nueve personas relacionadas con los casos de acoso moral, tres con casos de acoso sexual, una persona relacionada con los casos de corrupción y una persona relacionada con la denuncia de conflicto de interés.

A fecha de cierre del ejercicio 2025, 19 denuncias siguen pendientes de cerrarse al estar en curso la investigación requerida.

Asimismo, se contó con la mediación de personal del Equipo Directivo y de los departamentos de RRHH correspondientes para solucionar los casos de acoso moral, sexual y discriminación denunciados, y evitar que vuelvan a darse, mediante una mayor formación de la plantilla en los valores de la compañía y las pautas del Código de Conducta Profesional. Del mismo modo, se contó con ayuda de profesionales externos que realizaron investigaciones detalladas en aquellos casos así requeridos.

S1-3-33 *AR 31*	*La empresa divulgará si evalúa, y de qué manera, que los miembros de su personal propio conocen y confían en estas estructuras o procesos como forma de plantear sus inquietudes o necesidades y darles respuesta. Además, la empresa divulgará si cuenta con políticas en materia de protección contra represalias para las personas que los utilizan, incluidos los representantes de los trabajadores. Si dicha información se ha divulgado de acuerdo con la NEIS G1-1, la empresa podrá hacer referencia a dicha información.*

Formación en el Código de Conducta Profesional

Con el objetivo de trasladar a toda la compañía los cambios tanto en el Código de Conducta Profesional, como en varias de las políticas corporativas que del mismo derivan, dentro de la formación recurrente en materia de ética y cumplimiento, la compañía dispone de formación de ámbito global en dos modalidades: la versión online, para aquellos que disponen de email corporativo, y la versión offline, para aquellas personas para las que en su día a día no requieren de un email corporativo.

A cierre de 2025, más del 95% de las compañías habían lanzado la formación global en esta materia, cumpliendo así con el objetivo marcado dentro del Plan Estratégico ASG.

Dentro de esta formación se encuentra el funcionamiento y cómo usar estos mecanismos que la compañía ha habilitado para reportar cualquier infracción de las pautas del Código de Conducta Profesional.

Los principios básicos sobre los que se fundamenta el Sistema Interno son los siguientes: comunicación, denuncias anónimas, veracidad, presunción de inocencia, confidencialidad, tutela efectiva, proporcionalidad, imparcialidad, audiencia, igualdad de oportunidades, protección de datos y ausencia de represalias.

Tal y como se indica tanto en el Código de Conducta Profesional como el propio Reglamento, se prohíbe cualquier clase de represalia, directa o indirecta, hacia aquellas personas que hubieren hecho debido uso del Canal Ético, de buena fe, y se sancionarán en definitiva las represalias intentadas o consumadas frente a quienes hubieren informado de buena fe.

La prohibición de represalias no impedirá la adopción de las medidas disciplinarias pertinentes cuando la investigación interna determine que la información comunicada a través del Canal interno es falsa y que la persona informante la ha realizado siendo consciente de su falsedad y actuando con mala fe.

Reglamento del Canal Ético

Medidas de seguridad y confidencialidad

CIE Automotive se asegurará de que se adopten todas las medidas técnicas y organizativas necesarias para preservar la seguridad de los datos recabados al objeto de protegerlos de divulgaciones o accesos no autorizados.

A este respecto, los informantes podrán decidir si identificarse, o no, al efectuar una denuncia. Se admiten, por tanto, las denuncias anónimas. En todo caso, se garantizará la máxima confidencialidad sobre la identidad del informante que desde un inicio o finalmente desee identificarse.

A estos efectos, CIE Automotive ha adoptado medidas apropiadas para garantizar la confidencialidad de todos los datos y se asegurará de que los datos relativos a la identidad de la persona denunciante no sean divulgados al denunciado durante la investigación, respetando en todo caso los derechos fundamentales de la persona, sin perjuicio de las

acciones que, en su caso, puedan adoptar las autoridades judiciales competentes. La identidad del denunciante sólo podrá ser revelada a las autoridades administrativas y judiciales, cuando legalmente corresponda, para la adecuada tramitación de cualquier procedimiento administrativo o judicial que se pudiera derivar de la denuncia presentada.

En este sentido, se hace constar que la identidad del denunciante sólo la conocerán las personas encargadas de la gestión del Sistema y de la instrucción de la denuncia, así como a las áreas que resulten estrictamente necesarias para la investigación de los hechos y resolución de las denuncias que se formulen. Por último, las personas que, por razón de las funciones que desempeñen, tengan conocimiento de las denuncias que se formulen, están personalmente obligadas a guardar secreto sobre toda la información a la que accedan.

Evitar prácticas discriminatorias

Desde 2020, CIE Automotive dispone de un Protocolo de Prevención y Tratamiento de Situaciones de Acoso, de cumplimiento obligatorio en todas las instalaciones del grupo. Este protocolo aborda la prevención del acoso moral (*mobbing*), sexual, discriminatorio (por razón de sexo, género u otros motivos discriminatorios), actos de violencia en el trabajo y el ciberacoso.

Incluye diversas medidas preventivas, como la tolerancia cero al acoso, la corresponsabilidad de todos los empleados en la vigilancia de los comportamientos laborales y la implementación de programas de comunicación. El documento completo del protocolo está disponible en la página web corporativa en el apartado Protocolo de Prevención y Tratamiento de Situaciones de Acoso.

3.1.2.4 RD S1-4 – Actuar sobre los impactos materiales en la propia fuerza laboral, y enfoques para mitigar los riesgos materiales y buscar oportunidades materiales relacionadas con la propia fuerza laboral, y la efectividad de esas acciones

S1-4-37	*La empresa deberá proporcionar una descripción resumida de los planes de acción y los recursos para gestionar sus impactos materiales, riesgos y oportunidades relacionados con su propia fuerza laboral de acuerdo con NEIS 2 MDR-A Acciones y recursos en relación con asuntos materiales de sostenibilidad.*

Los planes de acción y los recursos de la compañía para gestionar sus impactos materiales, riesgos y oportunidades están integrados en su planificación estratégica y cuentan con el apoyo de los altos ejecutivos y el equipo directivo.

El Sistema de Gestión de Riesgos (SGR) de CIE Automotive garantiza de manera razonable la prevención, identificación, evaluación y seguimiento continuo de todos los riesgos significativos, abarcando aspectos estratégicos, operacionales, financieros, Ambientales, Sociales y de buen Gobierno (ASG), así como de Compliance. Estos riesgos, aprobados por el Consejo de Administración, se gestionan de acuerdo con los niveles de apetito y tolerancia establecidos.

El modelo, enmarcado en la Política de Control y Gestión de Riesgos, sigue la metodología ISO 31000 y está bajo la responsabilidad directa del Consejo de Administración, que delega su supervisión y correcto funcionamiento en la Comisión de Auditoría y Cumplimiento.

Con un compromiso sostenido por parte de la Alta Dirección y el Equipo Directivo, respaldado por una planificación estratégica rigurosa, CIE Automotive busca crear un entorno donde se pueda trabajar con riesgos de manera controlada. El objetivo es gestionar activamente estos riesgos con la finalidad de que, a través de una gestión adecuada y la generación de valor, surjan nuevas oportunidades.

Para conocer las inquietudes de los empleados, CIE Automotive realiza cada dos años una encuesta de clima laboral en cada centro productivo. Las encuestas de clima laboral y satisfacción del personal tienen como objetivo conocer las opiniones de los empleados sobre el clima laboral para la mejora de este y la prevención de eventuales situaciones de falta de respeto entre personas.

En 2025, se llevaron a cabo 47 encuestas, obteniendo una puntuación media de 7,4 sobre 10, lo que refleja un nivel positivo de satisfacción general.

Entre las principales medidas tomadas con base a la información recibida de los empleados se incluyen:

- En China, se están impulsando iniciativas para reforzar la competitividad y la capacidad de innovación de la compañía, incluyendo innovación tecnológica, de gestión y cultural, cooperación externa y promoción de marca. Asimismo, se están llevando a cabo revisiones periódicas de la política salarial con referencia a estándares del sector y niveles regionales, junto con el refuerzo de la comunicación interna sobre políticas retributivas. De forma paralela, se está evaluando la capacidad de los departamentos técnicos y de ingeniería y se están desarrollando medidas para mejorar los equipos de producto y procesos, así como la revisión y ajuste de las políticas de horas extraordinarias.
- En India, se están implementando mejoras en infraestructuras y servicios para los empleados, incluyendo vestuarios, taquillas y aseos, así como su mantenimiento periódico. Se están realizando mediciones de niveles de ruido y la implantación de controles cuando procede. Asimismo, se está analizando la carga de trabajo y las horas extraordinarias, ajustando la distribución del trabajo y comunicando políticas revisadas. De forma complementaria, se están llevando a cabo auditorías periódicas de los almacenes y se están reforzando los procesos de acogida, la comunicación de vacantes internas y las oportunidades de promoción.
- En Eslovaquia, se están desarrollando actuaciones para la mejora de vestuarios, taquillas y zonas de duchas, incluyendo reparaciones, sustitución de revestimientos y mejoras de ventilación. Asimismo, se están planificando limpiezas periódicas de puestos de trabajo, el refuerzo del mantenimiento general de instalaciones y mejoras en zonas comunes y accesos a áreas de descanso.
- En España, se están implementando medidas para reforzar la comunicación interna sobre vacantes y promociones, acciones formativas dirigidas a mandos intermedios y mediciones de ruido. Asimismo, se están desarrollando proyectos de optimización y gestión de almacenes, iniciativas 5S y acciones para incrementar la participación en las encuestas, junto con el refuerzo de la comunicación periódica sobre la evolución de la compañía.
- En Estados Unidos, se continúa trabajando en la mejora de la comunicación interna mediante boletines informativos periódicos y en la revisión de la política salarial para asegurar su competitividad en el mercado local.
- En Brasil, se siguen desarrollando actuaciones de mejora del entorno laboral, incluyendo inspecciones periódicas, sustitución de iluminación, evaluación de niveles de ruido y gases, mejora de áreas de descanso y programas de formación en liderazgo y relaciones internas.

S1-4-38 a) AR 42	*En relación con los impactos materiales relacionados con su propia fuerza laboral, la empresa deberá describir:* ***(a) las acciones planificadas o en curso para prevenir o mitigar impactos negativos materiales en su propia fuerza laboral****.*

La compañía, desde su creación, se esfuerza en ofrecer un paquete retributivo y no retributivo atractivo, así como unas condiciones de trabajo seguras y negociadas con los representantes de los trabajadores. De este modo, las horas de formación que la compañía ofrece a sus empleados están en línea con las mejores prácticas del sector; la siniestralidad es, comparativamente, reducida; y las condiciones laborales en cuanto a horas de trabajo y remuneración mejoran, en general, los umbrales establecidos por cada Administración.

Además, bienalmente se evalúa la satisfacción del empleado y se ejecutan, en su caso, planes de acción para mejorar los puntos débiles de cada planta productiva en base a los resultados de dichas encuestas de clima tratando de hacer cada día CIE Automotive más atractivo para los potenciales nuevos empleados.

Por ello, aunque la disponibilidad de equipo humano para el crecimiento es en sí mismo un riesgo, la compañía ha demostrado su capacidad de integrar el talento de las compañías adquiridas de manera inorgánica, y hacerlo formar parte del talento disponible incluso a nivel corporativo. De hecho, esto se ha dado ya en varias ocasiones a lo largo de la historia de la compañía, dado que los responsables actuales de las principales divisiones de negocio de la compañía fueron en su día trabajadores de empresas adquiridas por CIE Automotive, logrando así que ese talento incorporado de manera inorgánica pase a formar parte del de talento corporativo y asuma, en consecuencia, nuevas responsabilidades corporativas, además de las de carácter inorgánico.

S1-4-38 b)	*En relación con los impactos materiales relacionados con su propia fuerza laboral, la empresa deberá describir.* ***b) si ha tomado medidas y cómo lo ha hecho para proporcionar o habilitar un remedio en relación con un impacto material real.***

Las encuestas de clima laboral y satisfacción del personal tienen como objetivo conocer las opiniones de los empleados sobre el clima laboral para la mejora de este y la prevención de eventuales situaciones de falta de respeto entre personas.

De acuerdo con su procedimiento, los resultados deben ser recibidos por el departamento de Recursos Humanos de la planta, que evaluará junto con el Gerente y/o el Comité de Dirección de la planta el grado de satisfacción general existente en la empresa y de cada uno de los cinco grandes bloques y establecerá el plan de acción para la mejora de los resultados en futuras ediciones de la encuesta.

Los resultados que se obtengan serán agrupados y presentados en su totalidad, desde el anonimato personal y departamental, y con transparencia, para el conjunto de la empresa en un plazo de dos meses, siempre con garantía de privacidad de la información individual recibida. Una vez realizada la evaluación y presentados los resultados a los trabajadores, se ejecutará el plan de acción previamente definido para la mejora del clima laboral cuyo éxito será evaluado en la siguiente encuesta.

En 2025, se llevaron a cabo 47 encuestas, obteniendo una puntuación media de 7,4 sobre 10, lo que refleja un nivel positivo de satisfacción general.

Entre las principales medidas tomadas con base a la información recibida de los empleados se incluyen:

- En China, se están impulsando iniciativas para reforzar la competitividad y la capacidad de innovación de la compañía, incluyendo innovación tecnológica, de gestión y cultural, cooperación externa y promoción de marca. Asimismo, se están llevando a cabo revisiones periódicas de la política salarial con referencia a estándares del sector y niveles regionales, junto con el refuerzo de la comunicación interna sobre políticas retributivas. De forma paralela, se está evaluando la capacidad de los departamentos técnicos y de ingeniería y se están desarrollando medidas para mejorar los equipos de producto y procesos, así como la revisión y ajuste de las políticas de horas extraordinarias.
- En India, se están implementando mejoras en infraestructuras y servicios para los empleados, incluyendo vestuarios, taquillas y aseos, así como su mantenimiento periódico. Se están realizando mediciones de niveles de ruido y la implantación de controles cuando procede. Asimismo, se está analizando la carga de trabajo y las horas extraordinarias, ajustando la distribución del trabajo y comunicando políticas revisadas. De forma complementaria, se están llevando a cabo auditorías periódicas de los almacenes y se están reforzando los procesos de acogida, la comunicación de vacantes internas y las oportunidades de promoción.
- En Eslovaquia, se están desarrollando actuaciones para la mejora de vestuarios, taquillas y zonas de duchas, incluyendo reparaciones, sustitución de revestimientos y mejoras de ventilación. Asimismo, se están planificando limpiezas periódicas de puestos de trabajo, el refuerzo del mantenimiento general de instalaciones y mejoras en zonas comunes y accesos a áreas de descanso.
- En España, se están implementando medidas para reforzar la comunicación interna sobre vacantes y promociones, acciones formativas dirigidas a mandos intermedios y mediciones de ruido. Asimismo, se están desarrollando proyectos de optimización y gestión de almacenes, iniciativas 5S y acciones para incrementar la participación en las encuestas, junto con el refuerzo de la comunicación periódica sobre la evolución de la compañía.
- En Estados Unidos, se continúa trabajando en la mejora de la comunicación interna mediante boletines informativos periódicos y en la revisión de la política salarial para asegurar su competitividad en el mercado local.
- En Brasil, se siguen desarrollando actuaciones de mejora del entorno laboral, incluyendo inspecciones periódicas, sustitución de iluminación, evaluación de niveles de ruido y gases, mejora de áreas de descanso y programas de formación en liderazgo y relaciones internas.

S1-4-38 c) *AR 42*	*En relación con los impactos materiales relacionados con su propia fuerza laboral, la empresa deberá describir.* ***(c) cualquier acción o iniciativa adicional que tenga en marcha con el propósito principal de generar impactos positivos para su propia fuerza laboral.***

Diversidad

La gestión de la diversidad supone uno de los principales desafíos de la compañía, que se esfuerza por aglutinar a personas de diferente cultura, género, generación y capacidad. Por ello, el Plan Estratégico ASG 2025 estableció la realización de un diagnóstico de diversidad e inclusión en el 100% de sus plantas, que permita obtener una fotografía global de diversidad en todo el grupo y tomar las medidas correctivas oportunas.

Los diagnósticos se han llevado a cabo mediante una Herramienta de Diversidad e Inclusión compartida, que evalúa la diversidad en términos de género, edad, multiculturalidad y diversidad funcional. Esto se realiza a través de métricas de diversidad y prácticas relacionadas con el talento, como reclutamiento, selección, promoción, formación, retribución, desempeño y rotación, entre otras.

Además, se utiliza un cuestionario para analizar las sensibilidades específicas de cada planta. El Comité de Diversidad, Equidad e Inclusión, establecido en 2021 y compuesto por catorce representantes de todas las divisiones y geografías, es el organismo encargado de estos diagnósticos. En las situaciones en las que se identifican problemas comunes, se está considerando la posibilidad de implementar acciones corporativas en los próximos ejercicios, ya sea para varias plantas o para todo el grupo.

Apoyo a los trabajadores

- Más de 20 millones de euros en seguros o servicios médicos propios.
- Más de 9 millones de euros en servicios de alimentación.
- En torno a 8 millones de euros en ayudas relacionadas con el transporte.
- Alrededor de 0,5 millones de euros en educación.

Programa Ulysses

Es una iniciativa que combina movilidad y atracción de talento. Gracias a ella, jóvenes profesionales de diversas plantas y nacionalidades participan en un centro de formación de excelencia en el País Vasco, para luego continuar su capacitación en plantas emblemáticas del grupo en España, México e Italia. Con este programa se logran cuatro metas fundamentales: internalizar los valores del grupo, facilitar la comunicación futura entre países, fomentar relaciones intragrupo y contar con personal altamente capacitado.

Encuestas de clima laboral

En 2025, se llevaron a cabo 47 encuestas, obteniendo una puntuación media de 7,4 sobre 10, lo que refleja un nivel positivo de satisfacción general.

Los resultados de estas encuestas son fundamentales para informar decisiones y acciones específicas, dirigidas a mejorar el entorno laboral y atender inquietudes del personal. Aunque la puntuación media refleja un nivel positivo de satisfacción general, el análisis detallado de las distintas dimensiones permite priorizar ámbitos concretos de actuación y evaluar posteriormente la efectividad de las medidas implantadas mediante sucesivas mediciones.

Entre las principales medidas tomadas con base a la información recibida de los empleados se incluyen:

- En China, se están impulsando iniciativas para reforzar la competitividad y la capacidad de innovación de la compañía, incluyendo innovación tecnológica, de gestión y cultural, cooperación externa y promoción de marca. Asimismo, se están llevando a cabo revisiones periódicas de la política salarial con referencia a estándares del sector y niveles regionales, junto con el refuerzo de la comunicación interna sobre políticas retributivas. De forma paralela, se está evaluando la capacidad de los departamentos técnicos y de ingeniería y se están desarrollando medidas para mejorar los equipos de producto y procesos, así como la revisión y ajuste de las políticas de horas extraordinarias.

- En India, se están implementando mejoras en infraestructuras y servicios para los empleados, incluyendo vestuarios, taquillas y aseos, así como su mantenimiento periódico. Se están realizando mediciones de niveles de ruido y la implantación de controles cuando procede. Asimismo, se está analizando la carga de trabajo y las horas extraordinarias, ajustando la distribución del trabajo y comunicando políticas revisadas. De forma complementaria, se están llevando a cabo auditorías periódicas de los almacenes y se están reforzando los procesos de acogida, la comunicación de vacantes internas y las oportunidades de promoción.
- En Eslovaquia, se están desarrollando actuaciones para la mejora de vestuarios, taquillas y zonas de duchas, incluyendo reparaciones, sustitución de revestimientos y mejoras de ventilación. Asimismo, se están planificando limpiezas periódicas de puestos de trabajo, el refuerzo del mantenimiento general de instalaciones y mejoras en zonas comunes y accesos a áreas de descanso.
- En España, se están implementando medidas para reforzar la comunicación interna sobre vacantes y promociones, acciones formativas dirigidas a mandos intermedios y mediciones de ruido. Asimismo, se están desarrollando proyectos de optimización y gestión de almacenes, iniciativas 5S y acciones para incrementar la participación en las encuestas, junto con el refuerzo de la comunicación periódica sobre la evolución de la compañía.
- En Estados Unidos, se continúa trabajando en la mejora de la comunicación interna mediante boletines informativos periódicos y en la revisión de la política salarial para asegurar su competitividad en el mercado local.
- En Brasil, se siguen desarrollando actuaciones de mejora del entorno laboral, incluyendo inspecciones periódicas, sustitución de iluminación, evaluación de niveles de ruido y gases, mejora de áreas de descanso y programas de formación en liderazgo y relaciones internas.

S1-4-38 d) AR 38 y 39	*En relación con los impactos materiales relacionados con su propia fuerza laboral, la empresa deberá describir:* ***(d) cómo rastrea y evalúa la efectividad de estas acciones e iniciativas en la entrega de resultados para su propia fuerza laboral.***

La respuesta a este indicador viene incluida en el indicador *S1-4-38 b)* respondido con anterioridad.

S1-4-39 AR 34	*En relación con el párrafo 36, la empresa deberá describir los procesos a través de los cuales identifica qué acción es necesaria y apropiada en respuesta a un impacto negativo particular, real o potencial, en su propia fuerza laboral.*

El Código de Conducta Profesional contempla los mecanismos de supervisión y los procedimientos en caso de incumplimiento. Así, establece que la Comisión de ASG del Consejo de Administración es la responsable de supervisar la debida ejecución del Código de Conducta Profesional y detalla cómo deben realizarse las consultas y notificarse irregularidades e incumplimientos a través del canal ético.

Tal y como y se incluye en la respuesta al indicador *S1-3-32 e) AR 32,* dentro de las acciones se pueden incluir planes de formación específicos, medidas conciliadoras, expedientes sancionadores y también despidos. En este último caso, son 14 las personas despedidas como consecuencia de las acciones tomadas tras las investigaciones internas pertinentes: nueve personas relacionadas con los casos de acoso moral, tres con casos de acoso sexual, una persona relacionada con los casos de corrupción y una persona relacionada con la denuncia de conflicto de interés.

S1-4-40 a) AR 44, 45 y 47	*En relación con los riesgos y oportunidades materiales, la empresa deberá describir:* ***(a) qué acciones están planificadas o en curso para mitigar los riesgos materiales para la empresa derivados de sus impactos y dependencias en su propia fuerza laboral y cómo rastrea la efectividad en la práctica****.*

CIE Automotive no ha identificado casos de trabajo forzoso o infantil en su fuerza laboral. Esto se supervisa a través de auditorías internas y encuestas periódicas relacionadas con los derechos humanos. El Código de Conducta Profesional, que es de aplicación tanto para empleados como para proveedores, establece un compromiso explícito contra cualquier forma de explotación laboral. Además, la empresa ha implementado mecanismos de denuncia confidenciales que permiten a los empleados reportar posibles violaciones sin temor a represalias, lo que refuerza el cumplimiento de estas normas y mitiga riesgos reputacionales y legales.

CIE Automotive ha identificado la falta de habilidades clave y la alta rotación de personal como riesgos materiales en su Mapa de Riesgos. Para mitigar estos riesgos, se ha implementado un conjunto de acciones enfocadas en la retención de talento y el desarrollo de habilidades. Entre estas medidas se encuentran:

- Programas de formación continua, que aseguran que los empleados puedan desarrollar las competencias necesarias para enfrentar nuevos retos.
- Planes de carrera y promoción interna, como el Programa de Desarrollo Profesional (PDP), que busca retener talento de calidad y alinear sus capacidades con las necesidades de la empresa.
- Intercambio internacional a través del Programa Ulysses, lo que ayuda a incrementar las competencias interculturales y de liderazgo en la plantilla.

CIE Automotive está comprometida con el pago de salarios justos a todos los empleados del grupo, con independencia del lugar donde operen. Este hecho se refleja convenientemente en nuestra Política de Derechos Humanos en donde, además de proteger la salud de las personas, evitar prácticas discriminatorias y rechazar el uso del trabajo forzoso e infantil, CIE Automotive se compromete a ofrecer un empleo digno, comprometiéndose a remunerar a sus personas empleadas de manera digna, en correspondencia con sus habilidades y conocimientos y al cumplimiento de la legislación laboral en todos los lugares en donde opera, a garantizar el derecho de sus empleados al descanso con independencia del marco legal vigente, y a, en la medida de lo posible, establecer medidas tendentes a la flexibilidad de horarios.

Al margen del salario, la compañía apoya a los trabajadores con una serie de ayudas, que mejoran su calidad de vida y la de sus familias y generan un sentimiento de pertenencia entre los empleados. Estas medidas de apoyo han supuesto en 2025 una inversión por encima de los 37 millones de euros.

S1-4-40 b)	*En relación con los riesgos y oportunidades materiales, la empresa deberá describir:* ***(b) qué acciones están planificadas o en curso para perseguir oportunidades materiales para la empresa en relación con su propia fuerza laboral****.*

- El programa Ulysses se ha mantenido con más de 15 participantes de cuatro nacionalidades distintas, consolidando el cumplimiento del objetivo estratégico del programa un año antes de la fecha límite (2025).
- Incremento del porcentaje de plantas con certificación ISO 45001 hasta el 100% de las plantas certificables, que incluye todas las del grupo salvo las adquiridas o desarrolladas con posterioridad a 2020, fecha de publicación de nuestro Plan Estratégico ASG 2025, y aquellas en las que hemos desinvertido en los últimos ejercicios.
- Formación de la totalidad de los directivos del grupo en aspectos Ambientales, Sociales y de buen Gobierno, alcanzando el objetivo estratégico un año antes de la fecha límite (2025). El 100% de los miembros de los Comités Directivos de planta han sido formados en ASG, excluyendo plantas adquiridas o desarrolladas con posterioridad a 2020, fecha de publicación de nuestro Plan Estratégico ASG 2025, y aquellas en las que hemos desinvertido en los últimos ejercicios.
- Diagnósticos de Diversidad e Inclusión completados en el 100% de las plantas del grupo, alcanzando el objetivo estratégico un año antes de la fecha límite (2025). Este logro reafirma el compromiso de la compañía con la inclusión y la diversidad.
- Tras superar por primera vez el 20% de representación femenina en 2023 y alcanzar el 22% en 2024, en 2025 la proporción de mujeres en la plantilla se sitúa en el 21%. Esta ligera variación interanual no altera la tendencia estructural de avance en diversidad de género dentro de la compañía, en un contexto marcado por las dificultades específicas que presenta el sector industrial en cuanto a atracción y retención de talento femenino.
- Realización de diagnósticos de diversidad en todas las plantas de la compañía cada dos años, con el objetivo de monitorear y dar seguimiento continuo al cumplimiento de los estándares de diversidad e inclusión
- Continuar incrementando el porcentaje de mujeres y otros colectivos que pudieran estar infrarrepresentados en el grupo.
- Detección de las nuevas necesidades de formación e incremento de la ofrecida a todos los colectivos.

Para obtener más detalle sobre los requerimientos del *MDR-A69* y del *MDR-T 80*, se pueden consultar las tablas de objetivos del indicador *S1-5-46*, que están relacionadas con estas acciones.

S1-4-41	*La empresa deberá divulgar si y cómo asegura que sus propias prácticas no causen o contribuyan a impactos negativos materiales en su propia fuerza laboral, incluyendo, cuando sea relevante, sus prácticas en relación con la adquisición, ventas y uso de datos. Esto puede incluir la divulgación del enfoque adoptado cuando surgen tensiones entre la prevención o mitigación de impactos negativos materiales y otras presiones comerciales.*

Protección de datos y confidencialidad

CIE Automotive trabaja en colaboración con sus clientes para ofrecer soluciones innovadoras. Dada la naturaleza de esta labor, es crucial garantizar la confidencialidad de la información sensible, tanto a nivel corporativo como en cada una de las divisiones. Con este fin, está desarrollando un proyecto para proteger la información, guiándose por las siguientes directrices:

- Cumplimiento de estándares de referencia internacional, incluyendo ISO 27001, ISO 27005 y ISO/IEC 27002/2005. La ingeniería central de CIE Automotive en España obtuvo en 2021 la certificación TISAX, que se basa en criterios de la ISO27001, y en 2022 y 2023 los extendió a distintos países.
- Reingeniería de procesos e ingeniería social adaptada a las necesidades específicas de la organización.
- Gestión en tiempo real del estado de seguridad de la información. En 2025, no se recibieron multas significativas por el incumplimiento de las leyes y regulaciones en el ámbito de la protección de datos. Tampoco se recibieron multas como resultado de procedimientos judiciales relacionados con infracciones en materia de comercialización y etiquetado, en el periodo de referencia, en millones de la moneda de referencia. El Director de Sistemas es el máximo responsable a nivel ejecutivo de la seguridad, haciendo las labores de director de seguridad de la información.

Envío y recepción Currículum Vitae

Los datos enviados al Portal Corporativo por las personas interesadas en enviar sus Currículum vitae recibirán en todo momento el tratamiento más adecuado de conformidad con lo establecido con arreglo a lo dispuesto en la Reglamento General de Protección de Datos (UE) 2016/679, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y la libre circulación de estos.

El candidato consiente expresamente que la empresa pueda tratar, de forma automatizada o no, los datos personales enviados al portal de la Empresa, incluyendo cualesquiera operaciones y procedimientos técnicos de carácter automatizado o no, que permitan la recogida, grabación, conservación, elaboración modificación, bloqueo y cancelación. El candidato consiente asimismo que sus datos personales sean cedidos, a los efectos de una adecuada implementación y control de las políticas globales del Grupo en materia de recursos humanos, a cualquiera de las sociedades del Grupo que la empresa considere pertinente, incluyendo aquellas que se encuentren en el extranjero.

En cualesquiera otros casos, CIE Automotive no cederá los datos personales del candidato a otras personas o entidades, privadas ni públicas, sin el previo consentimiento del mismo. Los datos personales del candidato se conservarán durante un plazo de seis meses. Transcurrido este plazo, los datos personales serán suprimidos. No obstante, este plazo podrá ser renovado por el candidato cuando, entrando en el portal, actualice sus datos.

Política general de privacidad

CONTENIDO INFORMATIVO

De conformidad con el Reglamento General de Protección de Datos 2016/679, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 abril de 2016 (el "RGPD"), esta Política de Privacidad tiene por objeto dar a conocer el modo en que CIE Automotive recaba, trata y protege los datos de carácter personal de las personas que acceden o hacen uso de sus servicios.

RESPONSABLE DEL TRATAMIENTO

- CIE AUTOMOTIVE S.A.
- CIF: A20014452
- Dirección Postal: Alameda Mazarredo 69, 8º - 48009 Bilbao (Bizkaia), España
- Teléfono: +34 946 054 835
- Dirección electrónica: gdpr@cieautomotive.com

FINALIDADES DEL TRATAMIENTO DE LOS DATOS PERSONALES

CIE Automotive trata los datos personales recabados para la prestación de servicios a clientes y para la relación con sus proveedores, así como para la prestación de servicios propios a potenciales clientes, así como para la seguridad de los edificios y bienes de CIE Automotive. Respecto de cada uno de los servicios ofrecidos la persona usuaria encontrará en este portal de privacidad una política informativa específica relativa al tratamiento de los datos personales que se le solicitan para la ejecución del servicio de que se trate.

PROCEDENCIA DE LOS DATOS

Los datos personales recabados proceden directamente de la información ofrecida por las personas a las que dichos datos se refieren.

EXACTITUD Y VERACIDAD DE LOS DATOS FACILITADOS

Las personas usuarias de los servicios de CIE Automotive garantizan y responden, en cualquier caso, de la exactitud, vigencia y autenticidad de los datos personales facilitados, y se comprometen a mantenerlos debidamente actualizados.

CONSERVACIÓN

Los datos personales proporcionados se conservarán mientras sean necesarias para atender a las finalidades para las que, en cada caso, hayan sido recabados al objeto de mantener la relación o vínculo de la persona interesada con CIE AUTOMOTIVE y no se solicite su supresión por la persona, siendo asimismo conservados conforme a los plazos legales de cumplimiento de obligaciones legales exigibles CIE Automotive.

LEGITIMACIÓN. TÍTULO LEGAL HABILITANTE PARA EL USO DE LOS DATOS:

La legitimación para el tratamiento de los datos por parte de CIE Automotive se efectuará en los términos establecidos por el artículo 6 del RGPD, relativo a datos ordinarios, siendo informada la persona titular de los mismos del título o títulos de licitud que en cada prestación de servicio se apliquen, y que podrán ser el consentimiento, la ejecución de una relación jurídica en la que la persona sea parte, el cumplimiento de una obligación legal o el interés y legítimo de CIE Automotive en el desarrollo de sus servicios y competencias.

DESTINATARIOS

Durante el tratamiento de los datos personales CIE Automotive no realizará ninguna cesión de estos salvo en cumplimiento de una obligación legal o previa autorización de la persona a la que se solicitará en el caso en que sea necesario, informándosele de las consecuencias que de no hacerlo pueden suponer y, en concreto, la imposibilidad de prestar el servicio de que se trate.

DERECHOS:

CIE Automotive facilita a las personas interesadas el ejercicio de los siguientes derechos vinculados al tratamiento de sus datos personales:

- Derecho a solicitar el acceso a sus datos personales, para saber cuáles están siendo objeto de tratamiento y las operaciones de tratamiento llevadas a cabo con ellos.
- Derecho a solicitar su rectificación o supresión.
- Derecho a solicitar la limitación del tratamiento de sus datos personales cuando la exactitud, la legalidad o la necesidad del tratamiento de los datos resulte dudosa, en cuyo caso, podremos conservar los datos conservarlos para el ejercicio o la defensa de reclamaciones
- Derecho a oponerse al tratamiento de sus datos personales, cuando la base legal que nos habilite para su tratamiento sea el interés legítimo. La Sociedad dejará de tratar sus datos salvo que tenga un interés legítimo imperioso o para la formulación, el ejercicio o la defensa de reclamaciones.
- Derecho a la portabilidad de los datos, cuando la base legal que nos habilite para su tratamiento sea la existencia de una relación contractual o tu consentimiento.
- Derecho a revocar el consentimiento prestado.

Cualquier persona tiene derecho a obtener confirmación sobre si esta CIE Automotive trata datos personales que le conciernan, pudiendo acceder las personas interesadas a sus datos personales, así como a solicitar la rectificación de los datos inexactos o, en su caso, solicitar su supresión cuando, entre otros motivos, los datos ya no sean necesarios para los fines que fueron recogidos. En determinadas circunstancias, las personas interesadas podrán solicitar la limitación del tratamiento de sus datos, en cuyo caso únicamente se conservarán para el ejercicio o la defensa de reclamaciones. En determinadas circunstancias y por motivos relacionados con su situación particular, las personas interesadas podrán oponerse al tratamiento de sus datos.

En este caso, CIE Automotive dejará de tratar los datos, salvo por motivos legítimos, o el ejercicio o la defensa de posibles reclamaciones. Si ha otorgado su consentimiento para alguna finalidad concreta, la persona interesada tiene derecho a retirar el consentimiento otorgado en cualquier momento, sin que ello afecte a la licitud del tratamiento basado en el consentimiento previo a su retirada.

Para cualquiera de las actuaciones señaladas anteriormente, podrá dirigir un escrito a CIE Automotive en Dirección Postal: Alameda Mazarredo 69, 8º - 48009 Bilbao (Bizkaia), España o enviar un email a la dirección electrónica gdpr@cieautomotive.com indicando el derecho a ejercitar y los datos identificativos.

S1-4-43	*La empresa deberá divulgar qué recursos se asignan a la gestión de sus impactos materiales, con información que permita a los usuarios comprender cómo se gestionan los impactos materiales. MDRA-70.*

Tal y como como se ha mencionado a lo largo de las respuestas a varios indicadores a largo de este Estado de Información No Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad, el plan de gestión está coordinado y ligado al Plan Estratégico de la compañía.

En el Plan Estratégico de la compañía, se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros, lo cual supone aproximadamente el 5% anual de las ventas. Este plan incorpora las acciones de este ámbito que se citan a lo largo de este informe. No obstante, cabe remarca que las cifras señaladas son para el Plan Estratégico en su totalidad y no sólo para una acción o sólo para el área de Recursos Humanos.

El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas. Las cifras comentadas son para el Plan Estratégico en su totalidad y no sólo para una acción o sólo para el área medioambiental.

El OPEX de la compañía destinado a esta acción concreta, no es significativo y se incluye dentro de los importes indicados en este mismo párrafo. Además, se dedica personal de Recursos Humanos, tanto corporativo como de planta, para la gestión de estos IROs. En concreto, hay más de 100 personas de la organización involucradas incluyendo al personal propio de planta y al que desarrolla funciones de carácter corporativo.

3.1.3 Métricas y objetivos

3.1.3.1 Objetivos relacionados con la gestión de impactos negativos materiales, el impulso de impactos positivos y la gestión riesgos y oportunidades materiales

S1-5-46	*La descripción resumida de los objetivos establecidos para gestionar sus impactos materiales, riesgos y oportunidades relacionados con la propia fuerza laboral de la empresa deberá contener los requisitos de información definidos en NEIS 2 MDR-T.*

CIE Automotive ha mantenido en 2025 un desempeño sólido y consistente en sus compromisos sociales, que forman parte de sus asuntos de sostenibilidad material. Durante el ejercicio, la compañía ha consolidado los avances alcanzados en años anteriores en ámbitos clave como el programa Ulysses, la capacitación en ASG para la gerencia y la finalización de evaluaciones de diversidad e inclusión en el conjunto de las plantas del grupo.

Asimismo, en 2025 se ha culminado el despliegue de la certificación ISO 45001, alcanzando el 100% de las plantas certificables y cumpliendo plenamente el objetivo establecido en el Plan Estratégico ASG 2025.

En conjunto, estos resultados reflejan que la compañía no solo ha mantenido el nivel de desempeño alcanzado en ejercicios previos, sino que ha completado con éxito uno de los principales hitos pendientes de su hoja de ruta social, consolidando el cumplimiento de sus objetivos estratégicos antes de la fecha límite de 2025.

AVANCES EN 2025

- El programa Ulysses se ha mantenido con más de 15 participantes de cuatro nacionalidades distintas, consolidando el cumplimiento del objetivo estratégico del programa un año antes de la fecha límite (2025).
- Incremento del porcentaje de plantas con certificación ISO 45001 hasta el 100% de las plantas certificables, que incluye todas las del grupo salvo las adquiridas o desarrolladas con posterioridad a 2020, fecha de publicación de nuestro Plan Estratégico ASG 2025, y aquellas en las que hemos desinvertido en los últimos ejercicios. Con este hito, la compañía culmina el último objetivo pendiente y completa al 100% el cumplimiento del Plan Estratégico ASG 2025, dado que el resto de los objetivos ya habían sido alcanzados en ejercicios anteriores.
- Formación de la totalidad de los directivos del grupo en aspectos Ambientales, Sociales y de buen Gobierno, alcanzando el objetivo estratégico un año antes de la fecha límite (2025). El 100% de los miembros de los Comités Directivos de planta han sido formados en ASG, excluyendo plantas adquiridas o desarrolladas con posterioridad a 2020, fecha de publicación de nuestro Plan Estratégico ASG 2025, y aquellas en las que hemos desinvertido en los últimos ejercicios.
- Diagnósticos de Diversidad e Inclusión completados en el 100% de las plantas del grupo, alcanzando el objetivo estratégico un año antes de la fecha límite (2025). Este logro reafirma el compromiso de la compañía con la inclusión y la diversidad.
- Tras superar por primera vez el 20% de representación femenina en 2023 y alcanzar el 22% en 2024, en 2025 la proporción de mujeres en la plantilla se sitúa en el 21%. Esta ligera variación interanual se enmarca en una evolución claramente positiva a medio y largo plazo, considerando que la representación femenina se situaba en el 14%–16% en el período 2015–2019, aumentó al 18% en 2020–2022 y ha superado el umbral del 20% desde 2023. En conjunto, estos resultados reflejan un avance estructural en diversidad de género dentro de la compañía, en un contexto marcado por las dificultades específicas que presenta el sector industrial en cuanto a atracción y retención de talento femenino.

Objetivo	**Programa Ulysses**
Descripción	Programa formativo a través del cual se forma talento (objetivo 2025: 15 alumnos y 3 países), procedente de otras áreas geográficas en las que está presente el Grupo, en centros formativos de prestigio cercanos a las oficinas centrales, así como en plantas del Grupo que comparten tecnología con la planta de origen, tanto en España como en México e Italia.
Objetivo	Extensión del programa a mínimo 15 alumnos de al menos 3 países
Nivel objetivo	Objetivo absoluto
Impactos, riesgos y oportunidades materiales	Políticas de formación que fomentan el desarrollo y la carrera profesional.
Alcance	Todo el Grupo CIE Automotive
Año base	2020
Año objetivo	2025
Período	Anual
Hipótesis	Las hipótesis y asunciones son las establecidas dentro del análisis de riesgos del Grupo
Partes interesadas afectadas	Profesionales, RRHH
Rendimiento	Cumplido, en el año 2023 ya había más de 3 países y más de 15 alumnos.

Objetivo	**Certificación ISO 45001**
Descripción	El Grupo se ha puesto como objetivo certificar ISO 45001 la totalidad de las plantas que se encontraban en el perímetro del Grupo al inicio del Plan (2020).
Objetivo	Obtención de la certificación ISO 45001 del 100% de las plantas certificables
Nivel objetivo	Objetivo absoluto

Impactos, riesgos y oportunidades materiales	Incremento de los índices de frecuencia y gravedad, así como de los accidentes.
Alcance	Todo el Grupo CIE Automotive
Año base	2020
Año objetivo	2025
Período	Anual
Hipótesis	Las hipótesis y asunciones son las establecidas dentro del análisis de riesgos del Grupo.
Partes interesadas afectadas	Trabajadores de la Cadena de Valor, Accionistas, Financiadores, Profesionales, Clientes, Socios de negocio, Proveedores, Sociedad, Administración y el Sector.
Rendimiento	El 100% de las plantas certificables han sido certificadas.

Objetivo	**Formación en materia ASG a los Comités de Dirección**
Descripción	Programa formativo a través del cual se forma a la totalidad de los miembros de Comités de Dirección de planta en materia Ambiental, Social y de Buen Gobierno (ASG).
Objetivo	Formación del 100% de los miembros de Comités de Dirección en materia ASG
Nivel objetivo	Objetivo absoluto
Impactos, riesgos y oportunidades materiales	- Políticas de formación que fomentan el desarrollo y la carrera profesional. - Casos de violencia o acoso por discriminación (racial, de género o sexual) en la compañía, si bien estos se encuentran gestionados por la vía del protocolo de acoso. - Falta de representación de mujeres en los niveles de entrada de la compañía en donde su presencia es menor que en la Alta Dirección o el Consejo de Administración. - Trabajadores vulnerables, debido a prácticas de esclavitud moderna en las instalaciones de la compañía.
Alcance	Todo el Grupo CIE Automotive
Año base	2020
Año objetivo	2025
Período	Anual
Hipótesis	Las hipótesis y asunciones son las establecidas dentro del análisis de riesgos del Grupo.
Partes interesadas afectadas	Comités de Dirección, RRHH
Rendimiento	Cumplido, en el año 2024, todos los miembros de los Comités de Dirección de plantas habían sido formados en materias ASG.

Objetivo	**Diagnósticos de Diversidad**
Descripción	La gestión de la diversidad supone uno de los principales desafíos de la compañía, que se esfuerza por aglutinar a personas de diferente cultura, género, generación y capacidad. Por ello, el Plan Estratégico 2025 estableció la realización de un diagnóstico de diversidad e inclusión en el 100% de sus plantas productivas, que permitiera obtener una fotografía global de diversidad en todo el grupo y tomar las medidas correctivas oportunas.
Objetivo	100% de las plantas del Grupo con diagnóstico de diversidad e inclusión
Nivel objetivo	Objetivo absoluto
Impactos, riesgos y oportunidades materiales	- Políticas de formación que fomentan el desarrollo y la carrera profesional. - Casos de violencia o acoso por discriminación (racial, de género o sexual) en la compañía, si bien estos se encuentran gestionados por la vía del protocolo de acoso

	- Falta de representación de mujeres en los niveles de entrada de la compañía en donde su presencia es menor que en la Alta Dirección o el Consejo de Administración. - Trabajadores vulnerables, debido a prácticas de esclavitud moderna en las instalaciones de la compañía.
Alcance	Todo el Grupo CIE Automotive
Año base	2020
Año objetivo	2025
Período	Anual
Hipótesis	Las hipótesis y asunciones son las establecidas dentro del análisis de riesgos del Grupo
Partes interesadas afectadas	Profesionales, Comités de Dirección, RRHH
Rendimiento	Cumplido, en el año 2024, todas las plantas con diagnóstico de diversidad e inclusión realizado.

RETOS PARA 2026

- Continuar incrementando el porcentaje de mujeres y otros colectivos que pudieran estar infrarrepresentados en el grupo.
- Reducción de accidentes y mejora en índices asociados, como en anteriores ejercicios.
- Detección de las nuevas necesidades de formación e incremento de la ofrecida a todos los colectivos.
- Trabajo en pro de la obtención de certificaciones ISO 45001 para aquellas plantas recientemente adquiridas o que no fueron incluidas, por no encontrarse en el perímetro, en el Plan ASG 2025.
- *Considerar la ejecución de un benchmark para entender el contexto de cada país en el marco de la atracción y retención del talento local y concluir sobre la posición relativa del Grupo en cada uno de los países en el marco del talento.*

S1-5-47 a)	*La empresa deberá divulgar el proceso para establecer los objetivos, incluyendo si y cómo la empresa se involucró directamente con su propia fuerza laboral o con los representantes de los trabajadores en:* ***(a) establecer dichos objetivos****.*

CIE Automotive se basa en su análisis de doble materialidad para la identificación de impactos y establecer así objetivos. También propone participar a todos los trabajadores a través de los diferentes canales habilitados para recibir propuestas, para así tomar referencias e ir adaptando las políticas, procedimientos y exigencias internas.

CIE Automotive recaba la opinión de sus trabajadores acerca de su situación laboral por vías diversas, las más recurrentes son la intranet corporativa, las encuestas de clima laboral bienales realizadas en todas las plantas y el boletín de noticias semestral.

Del mismo modo, la mayor parte de las plantas tienen convenios propios y se realizan reuniones periódicas con los representantes de los trabajadores para tratar diversos temas laborales y conocer las inquietudes en lo que ámbito social respecta.

S1-5-47 b)	*La empresa deberá divulgar el proceso para establecer los objetivos, incluyendo si y cómo la empresa se involucró directamente con su propia fuerza laboral o con los representantes de los trabajadores en:* ***(b) rastrear el desempeño de la empresa en relación con ellos.***

La respuesta a este indicador se ha incluido a lo largo de las respuestas incluidas en los indicadores *S1-2-27, S1-2-27 a), b), c) y* d*).*

S1-5-47 c)	*La empresa deberá divulgar el proceso para establecer los objetivos, incluyendo si y cómo la empresa se involucró directamente con su propia fuerza laboral o con los representantes de los trabajadores en:* ***(c) identificar cualquier lección o mejora como resultado del desempeño de la empresa.***

La respuesta a este indicador se ha incluido a lo largo de las respuestas incluidas en los indicadores *S1-2-27, S1-2-27 a), b), c) y* d*) y S1-4-38 a), b), c) y d).*

3.1.3.2 RD S1-6 – Características de los empleados de la entidad

S1-6-50 a) AR 57	*Además de la información requerida por el párrafo 40(a)iii de NEIS 2 Divulgaciones Generales, la empresa deberá divulgar:* ***(a) el número total de empleados por recuento de personal, y desgloses por género y por país para aquellos países en los que la empresa tenga 50 o más empleados que representen al menos el 10% de su número total de empleados.***

	2024	2025
Sexo	**Número de asalariados (número de personas)**	**Número de asalariados (número de personas)**
Hombre	19.038	20.437
Mujer	5.292	5.454
Otros	0	0
No notificado	0	0
Total de asalariados	**24.330**	**25.891**

	2024				2025			
Países significativos	**Número de asalariados (número de personas)**				**Número de asalariados (número de personas)**			
	Hombres	**Mujeres**	**Otro**	**No notificado**	**Hombres**	**Mujeres**	**Otro**	**No notificado**
BRASIL	3.106	885	0	0	3.708	1.377	0	0
ESPAÑA	2.064	490	0	0	1.971	450	0	0
INDIA	6.275	96	0	0	7.771	131	0	0
MEXICO	3.584	2.075	0	0	3.264	1.826	0	0

S1-6-50 b)	*Además de la información requerida por el párrafo 40(a)iii de NEIS 2 Divulgaciones Generales, la empresa deberá divulgar:* ***(b) el número total por recuento de personal o equivalente a tiempo completo (FTE) de: i. empleados permanentes, y desglose por género; ii. empleados temporales, y desglose por género; y iii. empleados con horas no garantizadas, y desglose por género.***

	2024					2025				
	Hombres	**Mujeres**	**Otro**	**No notificado**	**Total**	**Hombres**	**Mujeres**	**Otro**	**No notificado**	**Total**
Empleados permanentes	16.836	4.487	0	0	21.323	16.712	4.666	0	0	21.378
Empleados temporales	2.202	805	0	0	3.007	3.725	788	0	0	4.513
Total	**19.038**	**5.292**	**0**	**0**	**24.330**	**20.437**	**5.454**	**0**	**0**	**25.891**

	2024					2025				
	Mujeres	**Hombres**	**Otro**	**No notificado**	**Total**	**Mujeres**	**Hombres**	**Otro**	**No notificado**	**Total**
Número de asalariados	5.292	19.038	0	0	24.330	5.454	20.437	0	0	25.891
Número de asalariados permanentes	4.487	16.836	0	0	21.323	4.666	16.712	0	0	21.378
Número de asalariados temporales	805	2.202	0	0	3.007	788	3.725	0	0	4.513
Número de asalariados de horas no garantizadas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Número de asalariados a tiempo completo	5.237	18.972	0	0	24.209	5.394	20.342	0	0	25.736
Número de asalariados a tiempo parcial	55	66	0	0	121	60	95	0	0	155

Datos en número de personas en 2024	**ASIA**	**BRASIL**	**EUROPA**	**NORTEAMERICA**	**TOTAL**
Número de asalariados	7.638	3.991	5.783	6.918	24.330
Número de asalariados permanentes	6.223	3.825	5.582	5.693	21.323
Número de asalariados temporales	1.415	166	201	1.225	3.007
Número de asalariados de horas no garantizadas	0	0	0	0	0
Número de asalariados a jornada completa	7.638	3.958	5.696	6.917	24.209
Número de asalariados a jornada parcial	0	33	87	1	121

Datos en número de personas en 2025	**ASIA**	**BRASIL**	**EUROPA**	**NORTEAMERICA**	**TOTAL**
Número de asalariados	9.046	5.085	5.490	6.270	25.891
Número de asalariados permanentes	6.057	4.959	5.340	5.022	21.378
Número de asalariados temporales	2.989	126	150	1.248	4.513
Número de asalariados de horas no garantizadas	0	0	0	0	0
Número de asalariados a jornada completa	9.046	5.019	5.403	6.268	25.736
Número de asalariados a jornada parcial	0	66	87	2	155

Nota: La evolución del número de empleados y de sus distintos desgloses en 2025 responde a la adaptación de la plantilla a las necesidades productivas del Grupo en las diferentes regiones. Es necesario, además, tener en consideración que parte del incremento observado en Asia se debe a la incorporación en el cómputo de la plantilla de participantes en programas de aprendizaje (NAPS) en India, que en ejercicios anteriores eran remunerados formalmente por entidades de la Administración Pública y, por tanto, no se incluían como empleados del Grupo, mientras que en 2025 su remuneración ha pasado a ser asumida directamente por las plantas de CIE Automotive.

S1-6-50 c) AR 59	*Además de la información requerida por el párrafo 40(a)iii de NEIS 2 Divulgaciones Generales, la empresa deberá divulgar:* ***(c) el número total de empleados que han dejado la empresa durante el período de informe y la tasa de rotación de empleados en el período de informe.***

En el informe homólogo emitido en el año 2024, el Grupo mostraba el índice de rotación total de los empleados permanentes y el índice de rotación voluntaria de los empleados permanentes, que ascendían a un 24% y a un 15% respectivamente. Estos indicadores se sitúan en 2025 en el 23% y el 10% respectivamente, resultado especialmente positivo de la evolución del índice de rotación voluntaria de los empleados permanentes que ha descendido en 5 puntos en un ejercicio (del 15% al 10%) y que es especialmente relevante en tanto que muestra un descenso de las salidas voluntarias en el Grupo.

Asimismo, la tasa de rotación voluntaria de los empleados tanto permanentes como temporales se sitúa en el 15% en 2025, 4 puntos por debajo de la tasa del ejercicio precedente.

En cuanto a la tasa de rotación total, es necesario tener en consideración que, pese a que se ha reducido en realidad de manera muy significativa en este ejercicio, la inclusión, como hemos mencionado en otros apartados del informe, de los aprendices en India (NAPS) en la plantilla del Grupo, ha mantenido el índice de rotación en el 40%, 2 puntos por debajo de la tasa del ejercicio precedente.

S1-6-50 d) AR 60	*Además de la información requerida por el párrafo 40(a)iii de NEIS 2 Divulgaciones Generales, la empresa deberá divulgar:* ***d) una descripción de las metodologías y suposiciones utilizadas para recopilar los datos.***

La recopilación de datos de personal se realiza mensualmente a través de reportes enviados por cada planta. Estos reportes incluyen la información sobre los empleados en función de dos criterios principales: *Full-Time Equivalent* (FTE) y *headcount*.

El FTE se reporta para las categorías de mano de obra directa, estructura e indirecta. Definimos el FTE como la equivalencia de un empleado trabajando a tiempo completo, y esto nos permite estandarizar el análisis de la plantilla, independientemente de las diferentes jornadas laborales que puedan tener los empleados.

El *headcount* se utiliza para reportar las altas, bajas y la plantilla al final de cada mes. Esta información está desglosada por tipo de contrato (permanente o temporal), tipo de jornada (completa o parcial), así como por sexo y grupo de edad. De este modo, podemos tener una visión clara y precisa del personal activo y de las fluctuaciones en la plantilla.

Todos los datos que recibimos pasan por una revisión interna en el Corporativo, donde se auditan para asegurar que cumplan con los estándares establecidos de precisión y consistencia. Una vez verificados, los datos se consolidan para obtener una visión global del estado de la organización en términos de recursos humanos al cierre de cada mes.

S1-6-50 d) i)	*Además de la información requerida por el párrafo 40(a)iii de NEIS 2 Divulgaciones Generales, la empresa deberá divulgar:* ***d) una descripción de las metodologías y suposiciones utilizadas para recopilar los datos, incluyendo si los números se comunican: i. en recuento de personal o equivalente a tiempo completo (FTE (incluyendo una explicación de cómo se define el FTE).***

La respuesta a este indicador viene incluida en el *S1-6-50 d)* respondido con anterioridad.

S1-6-50 d) ii)	*Además de la información requerida por el párrafo 40(a)iii de NEIS 2 Divulgaciones Generales, la empresa deberá divulgar:* ***d) una descripción de las metodologías y suposiciones utilizadas para recopilar los datos, incluyendo si los números se comunican: ii. al final del período de informe, como un promedio durante el período de informe, o utilizando otra metodología.***

La recopilación de datos de personal se realiza mensualmente, reportando las plantas el cierre de cada mes. Los datos son enviados habitualmente alrededor del décimo día laborable del mes siguiente, garantizando que las cifras reflejan la situación de la plantilla al final de cada período de informe.

S1-6-50 e)	*Además de la información requerida por el párrafo 40(a)iii de NEIS 2 Divulgaciones Generales, la empresa deberá divulgar:* ***(e) cuando sea aplicable, una provisión de información contextual necesaria para entender los datos (por ejemplo, para entender las fluctuaciones en el número de empleados durante el período de informe).***

La alta rotación de empleados se observa principalmente en las plantas de India, Estados Unidos y México. En India, las bajas se dan mayormente en contratos temporales debido a la normativa local que limita la duración del empleo y por razones personales de los trabajadores. En Estados Unidos, la rotación es elevada debido a factores como la reducción de pedidos de clientes, la competencia en el mercado laboral y la naturaleza intensiva del trabajo. En México, la rotación está influenciada por fluctuaciones en los requerimientos de los clientes, reestructuraciones internas y la oferta laboral de la región. Estos factores contribuyen a las variaciones en el número de empleados a lo largo del año.

S1-6-50 f)	*Además de la información requerida por el párrafo 40(a)iii de NEIS 2 Divulgaciones Generales, la empresa deberá divulgar:* ***(f) una referencia cruzada de la información divulgada en la letra a) anterior al número más representativo de los estados financieros.***

La información relativa al número total de empleados incluido en el indicador *S1-6-50 a) AR 57* se encuentra incluida dentro de la Nota 22 de las Cuentas Anuales Consolidadas correspondientes al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025.

S1-6-52 a)	*Divulgar por recuento de personal o equivalente a tiempo completo (FTE) la siguiente información:* ***(a) empleados a tiempo completo, y desgloses por género y por región.***

Número de personas a tiempo completo por género	**2024**	**2025**
Mujeres	5.237	5.394
Hombres	18.972	20.342
Otro	0	0
No notificado	0	0
Total	**24.209**	**25.736**

Número de personas a tiempo completo por región	**2024**	**2025**
ASIA	7.638	9.046
BRASIL	3.958	5.019
EUROPA	5.696	5.403
NORTEAMERICA	6.917	6.268
TOTAL	**24.209**	**25.736**

S1-6-52 b)	*Divulgar por recuento de personal o equivalente a tiempo completo (FTE) la siguiente información:* ***(b) empleados a tiempo parcial, y desgloses por género y por región.***

Número de personas a tiempo parcial por género	**2024**	**2025**
Mujeres	55	60
Hombres	66	95
Otro	0	0
No notificado	0	0
Total	**121**	**155**

Número de personas a tiempo parcial por región	2024	2025
ASIA	0	0
BRASIL	33	66
EUROPA	87	87
NORTEAMERICA	1	2
TOTAL	**121**	**155**

3.1.3.3 RD S1-7 – Características de los trabajadores no asalariados en la propia fuerza laboral de la entidad

S1-7-55 a)	*La divulgación requerida por el párrafo 53 deberá incluir: Recopilar el número total de no asalariados en la plantilla de la empresa, es decir, las personas que tienen contratos con la empresa para suministrar mano de obra («trabajadores autónomos») o las personas proporcionadas por empresas dedicadas principalmente a «actividades de empleo» (código N78 de la NACE).*

CIE Automotive ha evaluado la capacidad de recopilar información relativa al número total de no asalariados en la plantilla de la empresa, es decir, las personas que tienen contratos con la empresa para suministrar mano de obra («trabajadores autónomos») o las personas proporcionadas por empresas dedicadas principalmente a «actividades de empleo» (código N78 de la NACE), aplicando un enfoque basado en el principio de esfuerzo razonable, que tiene en cuenta tanto el nivel de influencia, como la disponibilidad de recursos, asegurando un balance adecuado entre la calidad de la información reportada y la viabilidad del esfuerzo de recopilación de datos.

En este segundo año de aplicación de la directiva, no se reportará información relativa al número total de no asalariados en la plantilla de la empresa, es decir, las personas que tienen contratos con la empresa para suministrar mano de obra («trabajadores autónomos») o las personas proporcionadas por empresas dedicadas principalmente a «actividades de empleo» (código N78 de la NACE) por la aplicación del Reglamento delegado 2025/1416 (*"quick fix"*) publicado en el DOUE el 10 de noviembre de 2025 que modifica el reglamento delegado de adopción de las ESRS, en particular, para las empresas de la primera fase congela y retrasa dos años la aplicación de las disposiciones transitorias.

S1-7-55 b) i	*La divulgación requerida por el párrafo 53 deberá incluir:* ***b) una explicación de las metodologías y suposiciones utilizadas para recopilar los datos, incluyendo si el número de no asalariados se informa: i. en recuento de personal o equivalente a tiempo completo (FTE) (incluyendo una definición de cómo se define FTE).***

La recopilación de datos de personal se realiza mensualmente a través de reportes enviados por cada planta. Estos reportes incluyen la información sobre los empleados en función de dos criterios principales: *Full-Time Equivalent* (FTE) y *headcount*. La metodología aplicada se explica como respuesta al indicador *S1-6-50 d) AR 60.*

S1-7-55 b) i	*La divulgación requerida por el párrafo 53 deberá incluir:* ***b) una explicación de las metodologías y suposiciones utilizadas para recopilar los datos, incluyendo si el número de no asalariados se informa: ii. al final del período de informe, como un promedio durante el período de informe, o utilizando otra metodología.***

La metodología aplicada se explica como respuesta al indicador *S1-6-50 d) AR 60*

S1-7-55 c) AR 64 y 65	*La divulgación requerida por el párrafo 53 deberá incluir:* ***(c) cuando sea aplicable, una provisión de información contextual necesaria para entender los datos (por ejemplo, fluctuaciones significativas en el número de no asalariados en la propia fuerza laboral de la empresa durante el período de informe y entre el período de informe actual y el anterior).***

CIE Automotive ha evaluado la capacidad de recopilar información relativa a una provisión de información contextual necesaria para entender los datos (por ejemplo, fluctuaciones significativas en el número de no asalariados en la propia fuerza laboral de la empresa durante el período de informe y entre el período de informe actual y el anterior)., aplicando un enfoque basado en el principio de esfuerzo razonable, que tiene en cuenta tanto el nivel de influencia, como la disponibilidad de recursos, asegurando un balance adecuado entre la calidad de la información reportada y la viabilidad del esfuerzo de recopilación de datos.

En este segundo año de aplicación de la directiva, no se reportará información relativa a una provisión de información contextual necesaria para entender los datos (por ejemplo, fluctuaciones significativas en el número de no asalariados en la propia fuerza laboral de la empresa durante el período de informe y entre el período de informe actual y el anterior). por la aplicación del Reglamento delegado 2025/1416 ("*quick fix*") publicado en el DOUE el 10 de noviembre de 2025 que modifica el reglamento delegado de adopción de las ESRS, en particular, para las empresas de la primera fase congela y retrasa dos años la aplicación de las disposiciones transitorias.

S1-7-56 AR 62	*Relacionado con la información de los no asalariados, la empresa puede revelar los tipos más comunes de no asalariados (por ejemplo, trabajadores autónomos, personas proporcionadas por empresas dedicadas principalmente a actividades laborales y otros tipos pertinentes para la empresa), su relación con la empresa y el tipo de trabajo que realizan.*

Los no asalariados más comunes en CIE Automotive son trabajadores contratados a través de Empresas de Trabajo Temporal (ETT), principalmente para realizar labores de mano de obra directa. Este tipo de contratación permite a la empresa responder de manera ágil a variaciones en la demanda, optimizar recursos operativos y garantizar la continuidad de las operaciones productivas en función de las necesidades específicas de cada período.

S1-7-57 AR 63	*Cuando no se disponga de datos, la empresa estimará el número e indicará que lo ha hecho. Cuando la empresa realice estimaciones, describirá la base de elaboración de dicha estimación.*

La respuesta a este indicador viene condicionada por lo indicado anteriormente en los indicadores *S1-7-55 a)* y *S1-7-55 c) AR 64 y 65.*

3.1.3.4 RD S1-8 – Cobertura de negociación colectiva y diálogo social

S1-8-60 a) AR 66	*La empresa deberá divulgar:* ***(a) el porcentaje de sus empleados totales cubiertos por convenios colectivos.***

El 60% de los empleados totales de CIE Automotive está cubierto por convenios colectivos, manteniendo la tendencia del año anterior y reflejando un incremento sostenido desde 2019, cuando este porcentaje se situaba en el 53%.

S1-8-60 b)	*La empresa deberá divulgar:* ***(b) en el Espacio Económico Europeo (EEE), si tiene uno o más convenios colectivos y, de ser así, el porcentaje total de sus empleados cubiertos por dichos convenios para cada país en el que tenga un empleo significativo, definido como al menos 50 empleados por recuento de personal que representen al menos el 10% de su número total de empleados.***

En el Espacio Económico Europeo (EEE), España es el único país en el que CIE Automotive cuenta con un empleo significativo, con 25 centros productivos cubiertos por convenios colectivos. En este contexto, el 94% de los empleados en España está cubierto por dichos convenios. El pequeño porcentaje restante corresponde a personal de oficinas que, aunque no está formalmente incluido en los convenios colectivos, disfruta de condiciones laborales y salariales que se sitúan por encima de los estándares establecidos en dichos acuerdos.

	Cobertura de la negociación colectiva		**Diálogo social**
Tasa de cobertura	Asalariados - EEE (para los países con > 50 asalariados que representan > 10 % total asalariados)	Asalariados – No EEE (para los países con > 50 asalariados que representan > 10 % total asalariados)	Representación en el lugar de trabajo (solo EEE) (para los países con > 50 asalariados. que representan > 10 % total asalariados)
0 – 19%			
20 – 39%		India	
40 – 59%			
60 – 79%		México	
80 – 100%	España	Brasil	España

S1-8-60 c)	*La empresa deberá divulgar**: (c) fuera del EEE, el porcentaje de sus propios empleados cubiertos por convenios colectivos por región.***

Fuera del Espacio Económico Europeo (EEE), CIE Automotive divulga el porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos en cada región donde opera. A continuación, se presenta un desglose detallado:

	2024			2025		
Países fuera del EEE	**Recuento de asalariados a cierre del ejercicio**	**Recuento de asalariados cubiertos por convenios colectivos**	**Porcentaje de asalariados cubiertos por convenios colectivos**	**Recuento de asalariados a cierre del ejercicio**	**Recuento de asalariados cubiertos por convenios colectivos**	**Porcentaje de asalariados cubiertos por convenios colectivos**
BRASIL	3.991	3.826	96%	5.085	4.957	97%
CHINA	1.261	359	28%	1.138	385	34%
COREA DEL SUR	6	0	0%	6	0	0%
INDIA	6.371	2.672	42%	7.902	2.609	33%
MARRUECOS	61	0	0%	56	0	0%
MEXICO	5.659	3.854	68%	5.090	3.374	66%
RUSIA	14	0	0%	7	0	0%
EE. UU.	1.259	0	0%	1.180	0	0%

S1-8-61	*Para los empleados no cubiertos por convenios colectivos, divulgar si determina sus condiciones laborales y términos de empleo basándose en convenios colectivos que cubren a sus otros empleados o en convenios colectivos de otras empresas.*

En general, para los empleados no cubiertos por convenios colectivos, CIE Automotive determina sus condiciones laborales y términos de empleo basándose en los convenios colectivos que cubren a otros empleados de la empresa o en convenios colectivos de referencia de otras empresas y en la mayoría de estos casos, estas condiciones superan de hecho las condiciones de convenio.

S1-8-62	*Divulgar en qué medida las condiciones laborales y los términos de empleo de los no asalariados en su propia fuerza laboral están determinados o influenciados por convenios colectivos, incluyendo una estimación de la tasa de cobertura.*

CIE Automotive garantiza que las condiciones laborales y los términos de empleo de los no asalariados vinculados a su fuerza laboral se ajustan a la normativa laboral vigente y, cuando es aplicable, a los convenios colectivos correspondientes. La empresa trabaja en estrecha colaboración con sus proveedores para promover prácticas laborales responsables que contribuyan al bienestar y la protección de los trabajadores.

S1-8-63 a) *AR 69*	*La empresa deberá divulgar la siguiente información en relación con el diálogo social: **(a) el porcentaje global de empleados cubiertos por representantes de los trabajadores, informado a nivel de país para cada país del EEE en el que la empresa tenga un empleo significativo.***

En relación con el diálogo social, el 100 % de los empleados de los centros productivos de CIE Automotive en España, único país del Espacio Económico Europeo (EEE) con empleo significativo, están cubiertos por representantes de los trabajadores.

S1-8-63 b)	*La empresa deberá divulgar la siguiente información en relación con el diálogo social: **(b) la existencia de cualquier acuerdo con sus empleados para la representación por un Comité de Empresa Europeo (CEE), un Comité de Empresa de una Sociedad Europea (SE) o un Comité de Empresa de una Sociedad Cooperativa Europea (SCE).***

CIE Automotive no cuenta con acuerdos establecidos con sus empleados para su representación mediante un Comité de Empresa Europeo (CEE), un Comité de Empresa de una Sociedad Europea (SE) o un Comité de Empresa de una Sociedad Cooperativa Europea (SCE).

3.1.3.5 RD S1-9 – Métricas de diversidad

S1-9-66 a)	*La empresa deberá divulgar.* ***(a) la distribución de género en número y porcentaje a nivel de alta dirección.***

La Alta Dirección se compone de 10 personas de las que seis son hombres (60%) y cuatro son mujeres (40%). Se incluye bajo el epígrafe Alta Dirección a las 10 personas que forman parte del Comité Ejecutivo del Grupo, tal y como se muestra en la página web corporativa del Grupo en el apartado relativo a *Equipo Directivo – Composición del Comité Ejecutivo*, donde se considera al Consejero Delegado de la compañía como Alta Dirección, y que a su vez es consejero ejecutivo del Consejo de Administración.

S1-9-66 b)	*La empresa deberá divulgar.* ***(b) la distribución de empleados por grupo de edad: menores de 30 años; de 30 a 50 años; mayores de 50 años.***

Grupo de edad	2024	%	2025	%
Menores de 30 años	5.562	23%	6.718	26%
De 30 a 50 años	14.431	59%	14.540	56%
Mayores de 50 años	4.337	18%	4.633	18%

3.1.3.6 RD S1-10 – Salarios adecuados

S1-10-69 AR 72 y 74	*La empresa deberá revelar si todos sus empleados reciben un salario adecuado, de acuerdo con los puntos de referencia aplicables. Si es así, declarar esto será suficiente para cumplir con este requisito de divulgación y no se necesitará más información.*

CIE Automotive está comprometida con el pago de salarios justos a todos los empleados del grupo, con independencia del lugar donde operen. Este hecho se refleja convenientemente en la Política de Derechos Humanos en donde, además de proteger la salud de las personas, evitar prácticas discriminatorias y rechazar el uso del trabajo forzoso e infantil, CIE Automotive se compromete a ofrecer un empleo digno, comprometiéndose a remunerar a sus personas empleadas de manera digna, en correspondencia con sus habilidades y conocimientos y al cumplimiento de la legislación laboral en todos los lugares en donde opera, a garantizar el derecho de sus empleados al descanso con independencia del marco legal vigente, y a, en la medida de lo posible, establecer medidas tendentes a la flexibilidad de horarios.

Dicha política está firmada por todos los Gerentes y directores de Recursos Humanos de las plantas.

En el marco de los controles establecidos en relación con este mencionado salario digno, CIE Automotive verifica la situación salarial de los empleados de las empresas que adquiere el primer año de adquisición de las mismas para asegurarse de que el salario del trabajador con salario más limitado supera los mínimos locales y obtener una evidencia, si bien limitada, de que el salario que las empresas que adquirimos ofrecen es cuanto menos razonable en el mercado en el que operan.

En este sentido, en el caso de las empresas brasileñas CIE Autometal Piracicaba y CIE Engrecon adquiridas este año 2025, el análisis muestra que el salario más bajo de cada planta se sitúa por encima del mínimo legal. En CIE Autometal Piracicaba, tanto el empleado como la empleada con menor retribución perciben 1,0 veces el salario mínimo local. En Engrecon, el empleado con salario más limitado también percibe 1,0 veces el mínimo legal, mientras que la empleada con el salario más bajo alcanza una ratio de 1,4 veces el salario mínimo local. Esta ratio está calculada de la siguiente manera: salario más bajo vs salario mínimo local, es decir, siempre se toma como referencia el mínimo local y se compara con el salario más bajo de la planta.

S1-10-70	*Si no todos sus empleados reciben un salario adecuado de acuerdo con los puntos de referencia aplicables, la empresa deberá revelar los países donde los empleados ganan por debajo del punto de referencia de salario adecuado aplicable y el porcentaje de empleados que ganan por debajo del punto de referencia de salario adecuado aplicable para cada uno de estos países.*

Todos los empleados asalariados de CIE Automotive reciben un salario adecuado conforme a los puntos de referencia aplicables en los países donde operamos. Por lo tanto, no existen países en los que los empleados no asalariados perciban ingresos por debajo del punto de referencia de salario adecuado aplicable.

3.1.3.7 RD S1-11 – Protección social

S1-11-74 a) AR 75	*Identificar si todos los empleados están cubiertos por la protección social, a través de programas públicos o de prestaciones ofrecidas por la empresa, contra la pérdida de ingresos debida a cualquiera de los siguientes acontecimientos importantes de la vida:* ***(a) enfermedad****.*

Los empleados de CIE Automotive están cubiertos por protección social contra la pérdida de ingresos en caso de enfermedad de acuerdo a la legislación del país en donde trabajan. El hecho de que la mayor parte de las plantas de CIE Automotive están en lugares con niveles de protección social elevados, hace que la mayor parte de los empleados de CIE Automotive si dispongan de cobertura de enfermedad.

Es necesario destacar aquí que en el Grupo hay innumerables acuerdos con mutuas y organizaciones responsable y objetivo es la cobertura de estas eventualidades.

S1-11-74 b) AR 75	*Identificar si todos los empleados están cubiertos por la protección social, a través de programas públicos o de prestaciones ofrecidas por la empresa, contra la pérdida de ingresos debida a cualquiera de los siguientes acontecimientos importantes de la vida:* ***(b) desempleo a partir del momento en que el trabajador está trabajando para la empresa.***

Los empleados de CIE Automotive están cubiertos por protección social contra la pérdida de ingresos en caso de desempleo de acuerdo con la legislación del país en donde trabajan. El hecho de que la mayor parte de las plantas de CIE Automotive están en lugares con niveles de protección social elevados hace que la mayor parte de los empleados de CIE Automotive si dispongan de cobertura de desempleo.

S1-11-74 c) AR 75	*Identificar si todos los empleados están cubiertos por la protección social, a través de programas públicos o de prestaciones ofrecidas por la empresa, contra la pérdida de ingresos debida a cualquiera de los siguientes acontecimientos importantes de la vida:* ***(c) lesiones laborales y discapacidad adquirida.***

Los empleados de CIE Automotive están cubiertos por protección social contra la pérdida de ingresos en caso de lesiones laborales y discapacidad de acuerdo a la legislación del país en donde trabajan. El hecho de que la mayor parte de las plantas de CIE están en lugares con niveles de protección social elevados (Europa, regiones de Norte y Sudamérica etc.) hace que la mayor parte de los empleados de CIE Automotive si dispongan de cobertura de desempleo.

Es necesario destacar aquí que fruto de las negociaciones con los representantes de los trabajadores, multitud de plantas disponen de seguros de vida y accidentes que cubren de manera privada estos hechos.

S1-11-74 d) AR 75	*Identificar si todos los empleados están cubiertos por la protección social, a través de programas públicos o de prestaciones ofrecidas por la empresa, contra la pérdida de ingresos debida a cualquiera de los siguientes acontecimientos importantes de la vida:* ***(d) licencia parental.***

Los empleados de CIE Automotive están cubiertos por protección social contra la pérdida de ingresos por licencia parental de acuerdo con la legislación del país en donde trabajan. El hecho de que la mayor parte de las plantas de CIE están en lugares con niveles de protección social elevados (Europa, regiones de Norte y Sudamérica etc.) hace que la mayor parte de los empleados de CIE Automotive si dispongan de cobertura de licencia parental y, es necesario destacar, que en multitud de convenios de plantas del grupo se establece alguna cobertura adicional o gratificación extra en casos de nacimiento de descendiente.

S1-11-74 e) AR 75	*Identificar si todos los empleados están cubiertos por la protección social, a través de programas públicos o de prestaciones ofrecidas por la empresa, contra la pérdida de ingresos debida a cualquiera de los siguientes acontecimientos importantes de la vida:* ***(e) jubilación.***

Los empleados de CIE Automotive están cubiertos por protección social contra la pérdida de ingresos en caso de jubilación de acuerdo con la legislación del país en donde trabajan. El hecho de que la mayor parte de las plantas de CIE están en lugares con niveles de protección social elevados (Europa, regiones de Norte y Sudamérica, etc.) hace que la mayor parte de los empleados de CIE Automotive si dispongan de cobertura de jubilación. Además, las aportaciones del Grupo a planes de pensiones privados que complementen la pensión de sus trabajadores son múltiples y variadas, como ejemplo, indicaríamos GEROA en determinadas plantas del País Vasco.

3.1.3.8 RD S1-12 – Personas con discapacidad

S1-12-79	*La empresa deberá revelar el porcentaje de personas con discapacidad entre sus empleados, sujeto a las restricciones legales sobre la recopilación de datos.*

En la misma línea que el año anterior, a cierre de ejercicio 2025, el porcentaje de personas de CIE Automotive con discapacidad entre sus empleados, sujeto a las restricciones legales sobre la recopilación de datos, es del 1,2%.

S1-12-80	*La empresa puede revelar el porcentaje de empleados con discapacidades desglosado por género.*

	2024			2025		
Empleados con discapacidad	**Hombres**	**Mujeres**	**Total**	**Hombres**	**Mujeres**	**Total**
Número	194	63	257	223	85	308
Porcentaje	1,0%	1,2%	1,1%	1,1%	1,6%	1,2%

La información relativa a personas con discapacidad empleadas por CIE Automotive se recopila mensualmente a través de los reportes enviados por cada planta al departamento corporativo de Recursos Humanos.

Estos informes incluyen datos de personal con cierre a final de mes, entre los cuales se detalla el número de trabajadores con discapacidad desglosado por categoría profesional y género.

Cabe destacar que las definiciones y requisitos legales relacionados con la contratación de personas con discapacidad varían según los países. En algunos casos, las plantas están sujetas a leyes locales que exigen la contratación de un número mínimo de personas con discapacidad en función del tamaño de la empresa (por ejemplo, en Brasil y países del Espacio Económico Europeo).

Es necesario mencionar asimismo que la contratación de personal con discapacidad no es el único medio de integrar a este colectivo en la compañía toda vez que en varios países del Grupo se subcontrata tareas con recurrencia a Centros Especiales de Empleo o entidades análogas que son las que contratan directamente a personal con discapacidad que posteriormente provee al Grupo de servicios diversos.

3.1.3.9 RD S1-13 – Métricas de formación y desarrollo de habilidades

S1-13-83 a) AR 77	*La divulgación requerida por el párrafo 81 deberá incluir:* ***(a) el porcentaje de empleados que participaron en evaluaciones regulares de desempeño y desarrollo profesional; dicha información deberá desglosarse por género.***

	2024			2025		
Empleados con evaluación	**Hombres**	**Mujeres**	**Total**	**Hombres**	**Mujeres**	**Total**
Porcentaje	44%	50%	45%	41%	44%	42%

S1-13-83 b) AR 78	*La divulgación requerida por el párrafo 81 deberá incluir:* ***(b) el número promedio de horas de capacitación por empleado y por género.***

2024	HORAS FORMACION TOTAL			TOTAL PERSONAS FORMADAS			HORAS POR EMPLEADO FORMADO			HORAS POR EMPLEADO		
Región	**H**	**M**	**TOTAL**	**H**	**M**	**TOTAL**	**H**	**M**	**TOTAL**	**H**	**M**	**TOTAL**
ASIA	186.550	23.251	**209.802**	5.634	339	**5.973**	33,1	68,6	**35,1**	25,7	62,0	**27,5**
BRASIL	120.160	46.427	**166.587**	2.716	579	**3.295**	44,2	80,2	**50,6**	38,7	52,5	**41,7**
EUROPA	127.423	64.830	**192.254**	3.744	1.417	**5.161**	34,0	45,8	**37,3**	30,0	42,4	**33,2**
NORTEAMÉRICA	150.641	87.809	**238.450**	4.012	2.381	**6.393**	37,5	36,9	**37,3**	34,1	35,1	**34,5**
TOTAL	**584.775**	**222.318**	**807.093**	**16.106**	**4.716**	**20.822**	**36,3**	**47,1**	**38,8**	**30,7**	**42,0**	**33,2**

H: Hombres // M: Mujeres

2025	HORAS FORMACION TOTAL			TOTAL PERSONAS FORMADAS			HORAS POR EMPLEADO FORMADO			HORAS POR EMPLEADO		
Región	H	M	TOTAL	H	M	TOTAL	H	M	TOTAL	H	M	TOTAL
ASIA	141.819	17.974	**159.793**	6.317	374	**6.691**	22,5	48,1	**23,9**	16,4	45,7	**20,9**
BRASIL	140.284	101.336	**241.619**	3.587	967	**4.554**	39,1	104,8	**53,1**	37,8	73,6	**60,5**
EUROPA	133.733	60.876	**194.609**	3.068	1.414	**4.482**	43,6	43,1	**43,4**	33,4	41,0	**33,7**
NORTEAMÉRICA	158.867	91.419	**250.287**	3.554	2.202	**5.756**	44,7	41,5	**43,5**	39,0	41,5	**36,2**
TOTAL	**574.703**	**271.605**	**846.308**	**16.526**	**4.957**	**21.483**	**34,8**	**54,8**	**39,4**	**30,2**	**51,3**	**34,8**

H: Hombres // M: Mujeres

S1-13-84 *AR 79*	*La empresa puede revelar desgloses por categoría de empleados para el porcentaje de empleados que participaron en evaluaciones regulares de desempeño y desarrollo profesional y para el número promedio de horas de capacitación por empleado.*

	2024	2025
Categoría de empleado	**Horas promedio de capacitación**	**Horas promedio de capacitación**
Directivos	118	103
Titulados	37	44
Oficiales	36	34
Promedio CIE Automotive	**39**	**39**

	2024	2025
Categoría de empleado	**Porcentaje de participación en evaluación de desempeño**	**Porcentaje de participación en evaluación de desempeño**
Directivos	86%	79%
Titulados	71%	65%
Oficiales	31%	29%
Promedio CIE Automotive	**45%**	**42%**

3.1.3.10 RD S1-14 – Métricas de salud y seguridad

S1-14-88 a) *AR 80*	*La empresa divulgará información sobre la medida en que su personal propio está cubierto por su sistema de gestión de la salud y la seguridad y el número de casos asociados a lesiones, problemas de salud y muertes relacionados con el trabajo de su personal propio. Además, divulgará el número de muertes como consecuencia de lesiones y problemas de salud relacionados con el trabajo de los demás trabajadores que trabajan en los emplazamientos de la empresa:* ***(a) el porcentaje de personas en su propia fuerza laboral que están cubiertas por el sistema de gestión de salud y seguridad de la empresa basado en requisitos legales y/o normas o directrices reconocidas.***

A cierre de 2025, CIE Automotive cuenta con el 100% de las plantas productivas certificables incluidas en el alcance del Plan Estratégico ASG 2025 con certificación ISO 45001. Este perímetro comprende las plantas dedicadas a la fabricación de componentes de automoción que formaban parte del Grupo en el momento de publicación del Plan en 2020, excluyendo aquellas adquiridas o desarrolladas con posterioridad, así como las desinvertidas en ejercicios posteriores.

El total de personas empleadas en estas plantas asciende a 23.507, lo que representa el 91% del total de la plantilla del Grupo. En consecuencia, puede confirmarse que el 91% de la fuerza laboral está cubierta por un sistema de gestión de salud y seguridad basado en normas reconocidas, frente al 95% del ejercicio anterior, debido a cambios en el perímetro y a la incorporación de personal no incluido en el alcance de certificación ISO 45001.

S1-14-88 b) *AR 82 y 91*	*La empresa divulgará información sobre la medida en que su personal propio está cubierto por su sistema de gestión de la salud y la seguridad y el número de casos asociados a lesiones, problemas de salud y muertes relacionados con el trabajo de su personal propio. Además, divulgará el número de muertes como consecuencia de lesiones y problemas de salud relacionados con el trabajo de los demás trabajadores que trabajan en los emplazamientos de la empresa*: ***(b) el número de muertes como resultado de lesiones relacionadas con el trabajo y problemas de salud relacionados con el trabajo.*** *La información para (b) también deberá ser reportada para otros trabajadores que trabajen en los sitios de la empresa, como los trabajadores de la cadena de valor si están trabajando en los sitios de la empresa.*

CIE Automotive lamenta el fallecimiento en 2025, de un empleado como resultado de lesiones producidas en el ámbito laboral.

Las tablas a continuación muestran estos datos para el personal propio de la empresa. Adicionalmente, se ha verificado que no se han registrado fallecimientos entre los trabajadores de la cadena de valor que operan en los sitios de la empresa.

	2024	**2025**
Número de accidentes	361	417
Número de enfermedades profesionales	23	18

	Accidentes por gravedad			
Año	**Leve**	**Grave**	**Mortal**	**Total**
2024	351	10	0	361
2025	410	6	1	417

Enfermedades profesionales por sexo y área geográfica:

	2024			**2025**		
Área geográfica	**Hombres**	**Mujeres**	**Total**	**Hombres**	**Mujeres**	**Total**
ASIA	0	0	0	1	0	**1**
BRASIL	3	1	4	3	1	**4**
EUROPA	13	6	19	10	3	**13**
NORTEAMERICA	0	0	0	0	0	**0**
TOTAL	**16**	**7**	**23**	**14**	**4**	**18**

S1-14-88 c) *AR 89 y 91*	*La empresa divulgará información sobre la medida en que su personal propio está cubierto por su sistema de gestión de la salud y la seguridad y el número de casos asociados a lesiones, problemas de salud y muertes relacionados con el trabajo de su personal propio. Además, divulgará el número de muertes como consecuencia de lesiones y problemas de salud relacionados con el trabajo de los demás trabajadores que trabajan en los emplazamientos de la empresa*: ***(c) el número y la tasa de accidentes de trabajo registrable.***

	2024	**2025**
Número de accidentes	361	417
Índice de frecuencia	6,74	7,57

Aquellos accidentes que no causan baja y/o son de naturaleza *in itinere* no están incluidos en la tabla superior y se notifican por separado.

S1-14-88 d)	*La empresa divulgará información sobre la medida en que su personal propio está cubierto por su sistema de gestión de la salud y la seguridad y el número de casos asociados a lesiones, problemas de salud y muertes relacionados con el trabajo de su personal propio. Además, divulgará el número de muertes como consecuencia de lesiones y problemas de salud relacionados con el trabajo de los demás trabajadores que trabajan en los emplazamientos de la empresa:* ***(d) con respecto a los empleados de la empresa, el número de casos de problemas de salud relacionados con el trabajo registrables, sujeto a restricciones legales sobre la recopilación de datos.***

En 2025 CIE Automotive registró 18 casos de problemas de salud relacionados con el trabajo, 5 menos que al cierre del ejercicio anterior.

S1-14-88 e)	*La empresa divulgará información sobre la medida en que su personal propio está cubierto por su sistema de gestión de la salud y la seguridad y el número de casos asociados a lesiones, problemas de salud y muertes relacionados con el trabajo de su personal propio. Además, divulgará el número de muertes como consecuencia de lesiones y problemas de salud relacionados con el trabajo de los demás trabajadores que trabajan en los emplazamientos de la empresa:* ***(e) con respecto a los empleados de la empresa, el número de días perdidos debido a lesiones laborales y muertes por accidentes laborales, problemas de salud relacionados con el trabajo y muertes por problemas de salud.***

En 2025 CIE Automotive registró 7.170 días perdidos, 68 menos que el año anterior, debido a lesiones laborales y/o problemas de salud relacionados con el trabajo.

S1-14-89	*Divulgar la información especificada en los puntos (d) y (e) del párrafo 88 con respecto a los no asalariados.*

CIE Automotive ha evaluado la capacidad de recopilar información con respecto a los no asalariados relativa a el número de casos de problemas de salud relacionados con el trabajo registrables, sujeto a restricciones legales sobre la recopilación de datos; y el número de días perdidos debido a lesiones laborales y muertes por accidentes laborales, problemas de salud relacionados con el trabajo y muertes por problemas de salud; aplicando un enfoque basado en el principio de esfuerzo razonable, que tiene en cuenta tanto el nivel de influencia, como la disponibilidad de recursos, asegurando un balance adecuado entre la calidad de la información reportada y la viabilidad del esfuerzo de recopilación de datos.

En este segundo año de aplicación de la directiva, no se reportará información relativa a el número de casos de problemas de salud relacionados con el trabajo registrables, sujeto a restricciones legales sobre la recopilación de datos; y el número de días perdidos debido a lesiones laborales y muertes por accidentes laborales, problemas de salud relacionados con el trabajo y muertes por problemas de salud, por la aplicación del Reglamento delegado 2025/1416 ("quick fix") publicado en el DOUE el 10 de noviembre de 2025 que modifica el reglamento delegado de adopción de las ESRS, en particular, para las empresas de la primera fase congela y retrasa dos años la aplicación de las disposiciones transitorias.

CIE Automotive está plenamente comprometida con la salud y seguridad de todos sus empleados y colaboradores. A través de estrictas políticas de seguridad, programas de capacitación y sistemas de gestión avanzados, CIE Automotive trabaja constantemente para minimizar los riesgos laborales y garantizar un entorno de trabajo seguro y saludable para todos los miembros de su fuerza laboral.

S1-14-90	*La empresa puede incluir la siguiente información adicional sobre la cobertura de salud y seguridad: el porcentaje de sus propios trabajadores cubiertos por un sistema de gestión de salud y seguridad que se basa en requisitos legales y/o normas o directrices reconocidas y que ha sido auditado internamente y/o auditado o certificado por una parte externa.*

A cierre de 2025, CIE Automotive cuenta con el 100% plantas certificables con la certificación ISO 45001. El total de personas que emplean estas plantas es de 23.507, el 91% del total del Grupo. Por ello, se puede confirmar que el 91% de la plantilla de la fuerza laboral está cubierta por el sistema de gestión de salud y seguridad basado en normas reconocidas, frente al 95% del ejercicio anterior, debido a cambios en el perímetro y a la incorporación de personal no incluido en el alcance de certificación ISO 45001.

3.1.3.11 RD S1-15 – Métricas de conciliación laboral

S1-15-93 a) AR 96 y 97	*La divulgación requerida por el párrafo 91 deberá incluir:* ***(a) el porcentaje de empleados con derecho a acogerse a permisos por motivos familiares***

Al igual que en el ejercicio precedente, el 100% de los empleados de CIE Automotive tienen derecho a acogerse a permisos por motivos familiares siempre de acuerdo con la legislación nacional y/o los convenios colectivos aplicables en cada planta. La aplicabilidad de estos permisos varía según la normativa local y los acuerdos específicos de cada planta.

S1-15-93 b)	*La divulgación requerida por el párrafo 91 deberá incluir:* ***(b) el porcentaje de asalariados que gozan de este derecho y que se acogieron a permisos por motivos familiares, y su desglose por género.***

El 100% de los empleados de CIE Automotive tienen derecho a acogerse a permisos por motivos familiares, de acuerdo con la legislación nacional y/o los convenios colectivos aplicables en cada planta. La utilización de estos permisos responde a las necesidades individuales de cada empleado y a las particularidades operativas de cada centro. En 2025, al igual que el año anterior, se ha observado un uso alineado con el contexto laboral y social de la compañía.

S1-15-94	*Si todos los empleados de la empresa tienen derecho a permisos por motivos familiares a través de la política social y/o acuerdos de negociación colectiva, es suficiente con divulgar esto para cumplir con el requisito del párrafo 93 a).*

Tal y como se recoge en el indicador *S1-15-93 a) AR 96 y 97*, todos los empleados de CIE Automotive tienen derecho a acogerse a permisos por motivos familiares, de acuerdo con la legislación nacional y/o los convenios colectivos aplicables en cada planta. La aplicabilidad de estos permisos varía según la normativa local y los acuerdos específicos de cada planta.

3.1.3.12 RD S1-16 – Métricas de retribución (brecha salarial y retribución total)

S1-16-97 a) AR 98 y 100	*La divulgación requerida por el párrafo 95 deberá incluir:* ***(a) la brecha salarial de género, definida como la diferencia de los niveles salariales promedio entre empleadas y empleados, expresada como un porcentaje del nivel salarial promedio de los empleados masculinos.***

En 2025, la brecha salarial es del 4,69%: las mujeres cobran en promedio un 4,69% menos por hora que los hombres.

	2024			2025		
	Hombres	**Mujeres**	**Brecha**	**Hombres**	**Mujeres**	**Brecha**
Remuneración en € media por hora	8,71	8,11	6,88%	8,74	8,33	4,69%

Fórmula brecha salarial: ((8,74 –8,33) /8,74) x 100 = 4,69%

S1-16-97 b) AR 101	*La divulgación requerida por el párrafo 95 deberá incluir:* ***(b) la relación de la remuneración total anual del individuo mejor pagado con la remuneración total anual mediana de todos los empleados (excluyendo al individuo mejor pagado).***

Remuneración total	**2024**	**2025**
Consejero Delegado	5.923 k€	8.083 k€
Mediana todos los empleados	17 k€	18 k€
Relación / Ratio	**347**	**446**

S1-16-97 c) AR 99 y 102	*La divulgación requerida por el párrafo 95 deberá incluir:* ***(c) cuando sea aplicable, cualquier información contextual necesaria para entender los datos y cómo se han recopilado, así como otros cambios en los datos subyacentes que deben ser considerados.***

En cuanto a la información contextual necesaria para comprender los datos y cómo se han recopilado, este año, al igual que el anterior, el análisis de la brecha salarial de género se realiza considerando las horas trabajadas, de acuerdo con la definición que establece la divulgación requerida.

El estudio incluye todos los conceptos salariales existentes, entre ellos, el salario fijo y variable, remuneraciones en especie y conceptos de naturaleza indemnizatoria, y abarca el 100% del perímetro, que es dinámico debido a la incorporación de nuevas plantas y la salida de otras. Estos cambios en el perímetro pueden influir en los resultados, ya que cada nueva incorporación o ajuste en la estructura del grupo puede impactar en la composición global de los datos analizados. Asimismo, la remuneración del Consejero Delegado no se incluye en el cálculo de la brecha salarial, ya que no existe una mujer en una posición equiparable dentro de la organización.

3.1.3.13 RD S1-17 – Incidentes, quejas e impactos graves relacionados con los derechos humanos

S1-17-103 a) AR 103 y 106	*La empresa deberá divulgar:* ***(a) el número total de incidentes de discriminación, incluyendo acoso, reportados en el período de reporte.***

Desde 2020, CIE Automotive dispone de un Protocolo de Prevención y Tratamiento de Situaciones de Acoso, de cumplimiento obligatorio en todas las instalaciones del grupo. Este protocolo aborda la prevención del acoso moral (*mobbing*), sexual, discriminatorio (por razón de sexo, género u otros motivos discriminatorios), actos de violencia en el trabajo y el ciberacoso.

Incluye diversas medidas preventivas, como la tolerancia cero al acoso, la corresponsabilidad de todos los empleados en la vigilancia de los comportamientos laborales y la implementación de programas de comunicación. El documento completo del protocolo está disponible en la página web corporativa.

En 2025 han sido 108 el total de incidentes de acoso, incluyendo acoso tal y como se contempla en el protocolo, de los cuales 76 (un 70% del total) fueron archivados al no encontrarse evidencia suficiente tras realizar la correspondiente investigación interna, tal y como indica el Reglamento del Canal Ético.

- Acoso moral: 89 casos de actitud incorrecta de superiores jerárquicos con personal de planta. Del total de 89 casos reportados, 62 (un 70% del total) fueron archivados sin acciones a realizar, al no encontrarse durante la investigación interna evidencia que las justificara.
- Acoso discriminatorio: 13 casos reportados ante la situación discriminatoria recibida, de los que el 100% del total fueron archivados al no arrojar la investigación interna evidencia suficiente que justificara las denuncias.
- Acoso sexual: seis casos de actitud incorrecta de superiores jerárquicos con personal de planta, de los que uno de los casos fue archivado al no encontrarse durante la investigación interna evidencia que los justificase.

Dentro de las acciones tomadas a raíz de las investigaciones internas se pueden incluir planes de formación específicos, medidas conciliadoras, expedientes sancionadores y también despidos. En este último caso, son 12 las personas despedidas como consecuencia de las acciones tomadas tras las investigaciones internas pertinentes: nueve personas relacionadas con los casos de acoso moral y tres con los casos de acoso sexual.

Es necesario tener en consideración que cuando CIE Automotive integra nuevas compañías, como por ejemplo ha ocurrido este año con las plantas de Brasil CIE Autometal Piracicaba y CIE Engrecon, se solicita a Gerente y Director de RR.HH. de la planta su firma en el Protocolo y la política de Derechos Humanos a modo de aceptación de los mismos de modo que, desde el primer momento, tanto el Protocolo como dicha política aplican a las plantas recién adquiridas.

En 2024 en cambio, las denuncias relacionadas con incidentes de acoso tal y como se contempla en el protocolo fueron 29, de las que por acoso moral fueron 26, dos por acoso sexual y una por discriminación.

S1-17-103 b) AR 103 y 106	*La empresa deberá divulgar:* ***(b) el número de quejas presentadas a través de canales para que las personas en la propia fuerza laboral de la empresa planteen preocupaciones (incluyendo mecanismos de quejas) y, cuando sea aplicable, a los Puntos de Contacto Nacionales para Empresas Multinacionales de la OCDE relacionadas con los asuntos definidos en el párrafo 2 de esta Norma, excluyendo aquellas ya reportadas en (a) arriba.***

En 2025 se han recibido cero quejas a través de canales para que las personas en la propia fuerza laboral de la empresa planteen preocupaciones (incluyendo mecanismos de quejas) y, cuando sea aplicable, a los Puntos de Contacto Nacionales para Empresas Multinacionales de la OCDE relacionadas con los asuntos definidos en el párrafo 2 de esta Norma, excluyendo aquellas ya reportadas en (a) arriba.

S1-17-103 c) AR 103 y 106	*La empresa deberá divulgar:* ***(c) el monto total de multas, sanciones y compensaciones por daños como resultado de los incidentes y quejas divulgados anteriormente, y una conciliación de dichos montos monetarios divulgados con el monto más relevante presentado en los estados financieros.***

En 2025, el importe total de multas e indemnizaciones por daños y perjuicios como consecuencia de los casos y reclamaciones indicados anteriormente asciende a cero euros. No obstante, sí que existe un expediente sancionador de seis días sin salario a una de las personas denunciadas en una de las denuncias por acoso sexual.

S1-17-103 d) AR 103 y 106	*La empresa deberá divulgar:* ***(d) cuando sea aplicable, la información contextual necesaria para entender los datos y cómo se han compilado dichos datos.***

En el marco de su firme compromiso con la ética y como parte esencial de su estrategia de lucha contra la discriminación y el acoso, CIE Automotive ha desarrollado y mantenido un conjunto integral de herramientas éticas, incluyendo un Sistema interno de información plenamente conforme con la normativa de la Unión Europea, la correspondiente legislación nacional y los más altos estándares en la materia. Esto incluye, entre otros aspectos, la existencia de un Canal interno de información, conocido como Canal Ético, vehiculizado a través de la correspondiente plataforma online, y la implantación y difusión de un Reglamento de Canal Ético. Estos instrumentos desempeñan un papel fundamental en la promoción de una cultura organizativa basada en la ética, la integridad y la transparencia.

El Canal Ético, disponible a través de la plataforma online accesible desde la página web y la intranet corporativa, está destinado a posibilitar y vehiculizar la transmisión de información sobre eventuales infracciones legales (en materia de derecho europeo, de tipo penal, administrativas y en materia de seguridad y salud laboral), y posibles infracciones de su Código de Conducta Profesional y de la demás normativa interna integrada en su Sistema de Gestión de Compliance. El Canal Ético contempla diversas formas de transmitir la antedicha información, pudiendo optar la persona informante por cualquiera de ellas.

En 2023 CIE Automotive fortaleció el Canal Ético mediante la implantación de una plataforma informática en la web corporativa, que garantiza la seguridad de los procesos de denuncia y simplifica la gestión de cada caso por parte de la empresa. Se trata de un sistema puntero e intuitivo en todos los idiomas de los países donde la compañía está presente, que ofrece la posibilidad de abrir un buzón de comunicación seguro, en el que los usuarios pueden denunciar y aportar información complementaria en diferentes formatos (por escrito, mensajes de voz, etc.). Toda la información es confidencial y, si el denunciante lo desea, anónima.

El nuevo canal digital está implantado conforme a las prescripciones de la Ley 2/2023, de 20 de febrero, de protección de las personas que informen de incumplimientos normativos y de la corrupción y en consonancia con los requerimientos legales internacionales, que derivan de la Directiva (UE) 2019/1937 del Parlamento Europeo y del Consejo.

El cumplimiento de esta nueva ley ha llevado aparejada la modificación del Reglamento del Canal Ético, donde se recogen los principios generales del sistema y su modo de gestión.

El Canal Ético incluye todas las vías disponibles para que las personas reporten incidentes de discriminación, incluyendo acoso, con información obtenida legítimamente en el contexto de una relación laboral o profesional, en relación con cuestiones relativas a políticas de igualdad de género y no discriminación, así como aquellas que puedan constituir acoso según las definiciones contenidas en este documento.

Cualquier persona miembro, entendido como tal todas las personas que integran la misma, ya sea por ser trabajadoras, -cualquiera que fuera el régimen, incluido personal en prácticas-, ya sea por ser accionistas, directivas o miembros del Consejo de Administración, así como aspirantes en procesos de selección, personal en prácticas, jubilados/as, etc., pueden transmitir información sobre presuntas conductas de acoso.

También podrán utilizar el Canal Ético terceros externos como proveedores, contratistas y subcontratistas. Los mismos podrán comunicar las Infracciones señaladas precedentemente a través del Canal Ético y con plena sujeción a sus requisitos y procedimiento.

Todas las personas tienen la responsabilidad de construir un entorno laboral en que resulten inaceptables e indeseables las conductas constitutivas de acoso, estando por tanto obligadas a informar de cualquier actuación de la que tengan conocimiento que pudiera ser constitutiva de acoso.

S1-17-104 a) AR 103 y 106	*La empresa deberá divulgar la siguiente información respecto a los casos identificados de incidentes graves de derechos humanos (por ejemplo, trabajo forzoso, trata de personas o trabajo infantil)*: ***(a) el número de incidentes graves de derechos humanos relacionados con la fuerza laboral de la empresa en el período de reporte, incluyendo una indicación de cuántos de estos son casos de no respeto a los Principios Rectores de la ONU sobre Empresas y Derechos Humanos, la Declaración de la OIT sobre los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo o las Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales. Si no han ocurrido tales incidentes, la empresa deberá indicarlo.***

Defensa de los Derechos Humanos

CIE Automotive defiende los derechos inherentes a todas las personas, reconocidos universalmente y recogidos en el Pacto Mundial de Naciones Unidas, al que se adhirió en 2015.

Este compromiso con los derechos humanos se plasma en su Política de Derechos Humanos, por la que se compromete a respetarlos en todas sus actividades y aplicarla no solo a sus empleados, sino también a los clientes, proveedores y las comunidades que circundan sus instalaciones, incluidos los pueblos indígenas.

De esta forma, rechaza el trabajo infantil o forzoso y la discriminación en el empleo y la ocupación; fomenta el respeto por la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva; y cumple con la legislación de los países donde opera, de acuerdo con los derechos internacionalmente reconocidos y con su propia Política de Derechos Humanos.

La Política de Derechos Humanos cumple con los convenios fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo relacionados con el respeto por la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva, así como con las medidas de prevención y control de la edad mínima para trabajar.

En 2025, al igual que en 2024, han sido 0 los incidentes graves de derechos humanos relacionados con la fuerza laboral de la empresa.

S1-17-104 b) AR 103 y 106	*La empresa deberá divulgar la siguiente información respecto a los casos identificados de incidentes graves de derechos humanos (por ejemplo, trabajo forzoso, trata de personas o trabajo infantil)*: ***(b) el monto total de multas, sanciones y compensaciones por daños por los incidentes descritos en (a) arriba, y una conciliación de los montos monetarios divulgados con el monto más relevante en los estados financieros.***

En 2025, al igual que en 2024, se recibieron 0 multas, sanciones y compensaciones por daños por incidentes descritos en la respuesta al indicador *S1-17-104 a)*.

3.2 NEIS 2: Trabajadores de la Cadena de Valor

3.2.1 Estrategia

3.2.1.1 RD relacionado con NEIS 2 SBM-2 Intereses y opiniones de las partes interesadas

S2 – SBM – 2- 9	*Al responder al NEIS 2 SBM-2, apartado 43, la empresa divulgará la forma en que los intereses, opiniones y derechos de sus trabajadores de la Cadena de Valor que podrían verse afectados de manera significativa por la empresa, incluido el respeto de sus derechos humanos, fundamentan su estrategia y su modelo de negocio. Los trabajadores de la Cadena de Valor constituyen un grupo clave de partes interesadas afectadas.*

Según el Plan Estratégico ASG 2025 la Cadena de Suministro es considerada (Matriz de Materialidad) de importancia alta respecto a la gestión. Por ello, CIE Automotive define unos indicadores ASG relacionados con la Cadena de Suministro, tres de los cuales son públicos, incluidos dentro Plan Estratégico ASG 2025 disponible en la web corporativa.

Los trabajadores de la Cadena de Valor constituyen un grupo clave de partes interesadas afectadas dentro de CIE Automotive. Es por ello que la empresa pone su foco en este grupo afectado, otorgando cada vez mayor importancia al mismo dentro de sus políticas, procedimientos y requisitos tanto internos como externos.

La estrategia de la gestión de la Cadena de Suministro de CIE Automotive se basa en un modelo GLOCAL (Gestión Local de aplicación Local), en el que se potencia la compra local en cada una de las ubicaciones donde operamos, siguiendo siempre una directrices y procedimientos globales, marcados desde la Corporación. Esta descentralización es especialmente eficiente porque reduce los gastos logísticos y arancelarios, disminuye el riesgo cambiario y favorece los flujos, al superar las diferencias culturales y lingüísticas y las zonas horarias. Al mismo tiempo, favorece las compras sostenibles al reducir las emisiones de CO2 derivada del transporte.

Alguno de los documentos y procedimientos que velan por la seguridad de los trabajadores de la Cadena de Valor en particular y de los Derechos Humanos en general, son:

Condiciones Generales de Compra:

De obligado cumplimiento y firma junto con cada pedido/compra de todas las plantas del Grupo. Dispone de diferentes clausulas ambientales y de Derechos Humanos que impulsan el bienestar de los trabajadores de la Cadena de Valor. En este documento se incluyen tres puntos que refuerzan la apuesta de CIE Automotive con los Derechos Humanos de los trabajadores, como son:

- Exigir al proveedor tener un sistema de detección de riesgos y/o incumplimientos de Derechos Humanos. Procedimiento con el que se pretende no solo identificar de forma temprana cualquier irregularidad, si no, que se persigue identificar también irregularidades en los colaboradores de un colaborador, abarcando así la mayor parte posible de la cadena de suministro.
- Derecho unilateral de CIE Automotive a poder realizar una auditoria física en las instalaciones del colaborador en caso de alguna sospecha o riesgo identificado de incumplimiento en Derechos Humanos y/o medioambiental. Otorga el derecho a actuar con celeridad y verificar cualquier irregularidad sin depender del tercero.
- Derecho al Grupo a finalizar la relación comercial sin contraprestación en caso de identificación de algún incumplimiento de Derechos Humanos o ambientales sin que se haya producido su remediación. Permite alejarnos de cualquier sospecha o colaborador que no esté actuando según nuestros estándares.

***Global Supply Chain Manual*:**

Este manual es un fiel reflejo de la sistemática y los procedimientos de la cadena de suministro. Detalla de forma gráfica y sencilla la Misión y la Política de Compras, las tipologías de compra de productos y servicios, el flujograma de compras y los procedimientos internos asociados al mismo, así como las exigencias en materia de ASG que deben cumplir los proveedores para trabajar con CIE Automotive.

Compromiso ASG de proveedores (Código de Conducta de proveedores):

Documento con cláusulas en materia Ambiental, Social y de Buen Gobierno (ASG), cuya aceptación es un requisito indispensable para colaborar con CIE Automotive, independientemente del país donde se encuentren. El 100% de los proveedores han firmado o aceptan tácitamente a través de las Condiciones Generales de Compra el Código de Conducta a Proveedores, esta información se verifica por un auditor acreditado y externo (AERCE).

Puntos específicos sobre condiciones de trabajadores de la Cadena de Valor del Grupo, donde los colaboradores de CIE Automotive se comprometen a velar por sus trabajadores con temas como: remuneraciones y beneficios sociales justos, libertad de asociación, no discriminación de ningún tipo, jornadas laborales dignas, cero trabajos forzosos, infantil o que incluya cualquier tipo de esclavitud moderna, salud y seguridad acordes a legislaciones, respeto con el medioambiente. Muchas de los requisitos presentes en este Compromiso se alinean con las cláusulas de Organización Internacional del Trabajo (OIT), organismo especializado de las Naciones Unidas que se ocupa de los asuntos relativos al trabajo y las relaciones laborales.

ISO20400 Certificación en Compras Sostenibles:

La certificación ISO 20400 refuerza las políticas de sostenibilidad del Grupo, al extenderlas a toda la cadena de suministro, y sienta las bases para conseguir nuevos avances en materia ASG:

- Garantizar la seguridad de la cadena de suministro.
- Evitar riesgos de Derechos Humanos y laborales, financieros, ambientales y reputacionales.
- Infundir confianza al inversor, clientes y resto de grupos de interés.
- Fomentar el bienestar del empleado y contribuir a la apertura de nuevos mercados para productos y servicios.
- Estar preparados para conseguir los objetivos de descarbonización.

Portal de Proveedores ASG:

Herramienta dedicada exclusivamente a gestionar los aspectos Ambientales, Sociales y de buen Gobierno de la cadena de suministro. Obligatoriedad de registrarse y superar positivamente la evaluación ASG para los proveedores productivos o directos, así como los no productivos o indirectos con volumen de compra superior a 0,5M€/año.

Verificación externa y alertas ASG, Moodys Analytics:

Evaluación con una de las compañías de rating y calificación ASG más importantes del mundo para realizar una verificación del grado de cumplimiento en materia ASG de más del 90% del volumen de compras globales, e identificar posibles incumplimientos en criterios medioambientales, sociales, de Derechos Humanos, etc. Abarcando temas como:

- REDFLAGS: entendido esto como límites a no superar en las siguientes áreas: sanciones, Derechos Humanos, medioambiente, comportamiento empresarial, gobierno corporativo..., entre otras.
- Alertas ASG.
- Sanciones (locales e internacionales).
- Riesgo *Default* o de quiebra.
- Noticias sobre incumplimientos de leyes.
- Alertas antisoborno y corrupción.

Indicadores ASG trimestrales:

Para enfatizar el compromiso y dedicación de CIE Automotive con los Derechos Humanos y el medioambiente, se realiza una monitorización trimestral de los indicadores en materia ASG fijados por el plan Estratégico ASG 2020-2025, que incluye requisitos sobre ASG en la Cadena de Suministro.

Política de Compras Sostenibles:

Política de obligada aceptación para todo colaborador del Grupo, creada en 2024, y que complementa a todos los procedimientos mencionados anteriormente. Centrada en exigencias ambientales y de Derechos Humanos para toda la Cadena de Valor, dispone de puntos específicos de relevancia como:

- Trabajadores en la Cadena de Valor: punto clave de esta política, se centra en los derechos de los trabajadores de la Cadena de Valor. Defendiendo las buenas prácticas de los derechos humanos en la cadena de suministro, y promoviendo las condiciones, bienestar y derechos de todos los trabajadores de la Cadena de Valor del grupo CIE Automotive.
- Remediación de incumplimientos: procesos y medios para comunicar cualquier incumplimiento, así como los pasos a seguir para su identificación y comunicación, así como procesos para su remediación y consecuencias en caso de no corregirse.
- Canales de denuncia: instrucciones de ubicación y modo en que todo trabajador de la Cadena de Valor puede denunciar o presentar una sospecha de cualquier tipo de incumplimiento en materia de Derechos Humanos o ambientales.

Política de minerales conflictivos:

La Política de Minerales fue aprobada en 2021 para reforzar su exigencia en este ámbito, aunque ya en el *Global Supply Chain Manual* y las Condiciones Generales de Compra se establecía su no utilización y se exigía a través del cuestionario "Minerales conflictivos" del Portal de Proveedores. Todo proveedor debe garantizar no hacer uso de los llamados Minerales Conflictivos, o asegurar que no provienen de las zonas de conflicto, en caso de trabajar con alguno de ellos. Esta política persigue la lucha contra el trabajo infantil y forzoso en aquellas zonas catalogadas como "zonas de conflicto".

***Supply Chain Race2Zero*:**

Proyecto centrado en la medición de la huella de carbono de CIE Automotive implicando a sus proveedores en su compromiso de lograr la neutralidad climática antes de 2050.

Auditorías a proveedores incluyendo criterios ASG:

CIE Automotive busca anticiparse a los riesgos potenciales en su cadena de suministro mediante la implementación de procedimientos transparentes y auditorías regulares a sus proveedores. En estos procesos, los aspectos ASG adquieren cada vez más importancia.

3.2.1.2 RD relacionado con NEIS 2 SBM-3 Impactos materiales, riesgos y oportunidades y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio

NEIS 2 – SBM - 3 - 10	*Al responder a la NEIS 2 SBM-3, apartado 48, la empresa divulgará:* *a) si y de qué manera las incidencias reales y potenciales sobre su personal propio, determinadas con arreglo a la NEIS 2 IRO-1. Descripción de los procesos para determinar y evaluar las incidencias, los riesgos y las oportunidades de importancia relativa: i) proceden de la estrategia y los modelos de negocio de la empresa, o están relacionados con ellos, y ii) fundamentan y contribuyen a la adaptación de la estrategia y el modelo de negocio de la empresa; y b) la relación entre, por un lado, sus riesgos y oportunidades de importancia relativa derivados de las incidencias sobre los trabajadores de la cadena de valor, y de las dependencias en relación con ellos y, por otro lado, su estrategia y modelo de negocio.*

El proceso general seguido para la identificación y evaluación de Impactos, riesgos y oportunidades relacionados con los trabajadores de la cadena de valor, y de las dependencias en relación con ellos, se describen en el apartado *NEIS 2 IRO-1 Descripción de los procesos para identificar y evaluar impactos materiales, riesgos y oportunidades*, y dentro de la respuesta al indicador *NEIS 2-SBM-3-48 h)*.

S2 – SBM – 3 - 11	*Al cumplir con los requisitos del párrafo NEIS 2 SBM-3 párrafo 48, la empresa deberá divulgar si todos los trabajadores de la Cadena de Valor que probablemente se vean materialmente afectados por la empresa, incluidos los impactos que están relacionados con las propias operaciones y la Cadena de Valor de la empresa, incluidos a través de sus productos o servicios, así como a través de sus relaciones comerciales, están incluidos en el alcance de su divulgación bajo NEIS 2.*

No habiendo identificado CIE Automotive en su análisis de doble materialidad en la Cadena de Valor, ni aguas arriba, ni aguas abajo, impactos materiales sobre los trabajadores de su Cadena de Valor, el Grupo define procedimientos que velan por este grupo de interés, al considerar a los trabajadores de la Cadena de Valor que pueden verse afectados negativamente por CIE Automotive, la entidad los considera en un sentido general (sin hacer distinción por ejemplo si son subcontratados o empleados directos de la compañía o proveedor), y en lugar de identificar factores específicos que pueden poner a los trabajadores en mayor riesgo que otros.

Por tanto, dentro del alcance de los requerimientos del NEIS 2 SBM-3 se incluye a todos los trabajadores de la Cadena de Valor que podrían verse afectados por la compañía.

S2 – SBM – 3 – 11 a)	*Además, la empresa deberá proporcionar la siguiente información: (a) una breve descripción de los tipos de trabajadores de la Cadena de Valor que podrían verse materialmente afectados por la empresa, incluidos los impactos que están relacionados con las propias operaciones y la Cadena de Valor de la empresa, incluidos a través de sus productos o servicios, así como a través de sus relaciones comerciales, y especificar si son:* *i. trabajadores que trabajan en el sitio de la empresa pero que no forman parte de la propia fuerza laboral, es decir, que no son trabajadores autónomos o trabajadores proporcionados por empresas de terceros dedicadas principalmente a actividades de empleo (cubiertos a través de NEIS S1);* *ii. trabajadores que trabajan para entidades en la Cadena de Valor ascendente de la empresa (por ejemplo, aquellos involucrados en la extracción de metales o minerales o la cosecha de productos básicos, en el refinado, la fabricación u otras formas de procesamiento);* *iii. trabajadores que trabajan para entidades en la Cadena de Valor descendente de la empresa (por ejemplo, aquellos involucrados en las actividades de proveedores de logística o distribución, franquiciados, minoristas);* *iv. trabajadores que trabajan en las operaciones de una empresa conjunta o vehículo de propósito especial que involucra a la empresa informante;* *v. trabajadores que (dentro de las categorías anteriores o adicionalmente) son particularmente vulnerables a impactos negativos debido a sus características inherentes o al contexto particular, como sindicalistas, trabajadores migrantes, trabajadores a domicilio, mujeres o trabajadores jóvenes.*

CIE Automotive no identifica a través de su análisis de IROS grupos de trabajadores específicos con mayor riesgo en su Cadena de Valor. Las políticas y procedimientos descritos en el presente informe aplican por igual a todo proveedor independientemente de su familia de compra, e indistintamente también de si los trabajadores de los proveedores son subcontratados o están en plantilla.

La compañía hace especial hincapié en que ningún otro grupo minoritario se vea perjudicado, ya sea en homologación, contratación o condiciones contractuales, con políticas y procedimientos de obligado cumplimiento como el Código de Conducta de proveedores (referido en este documento como Compromiso ASG de proveedores), Portal de Proveedores, Política de Compras Sostenibles,...entre otros documentos corporativos, donde damos especial relevancia a trabajadores que son particularmente vulnerables a impactos negativos debido a sus características inherentes o al contexto particular, como trabajadores menores, en situaciones forzosas, mujeres, de cualquier raza o condición sexual, etc. Todos esos documentos son identificados en este informe.

S2 – SBM – 3 – 11 b)	*Además, la empresa deberá proporcionar la siguiente información: (b) cualquier geografía, a nivel de país u otros niveles, o productos básicos para los cuales existe un riesgo significativo de trabajo infantil, trabajo forzado o trabajo obligatorio, entre los trabajadores en la Cadena de Valor de la empresa.*

Se ha realizado un doble análisis de materialidad para identificar posibles disrupciones en ASG identificando mayores vulnerabilidades geográficas o por familias de compra. Detallamos ambas:

- **Matriz geopolica + CatNat** (Evento extremo de origen natural o humano que puede causar daños a nuestros activos físicos o humanos)**:** Analizando la ubicación de las plantas productivas del Grupo mundialmente y los colaboradores que suministran a las mismas, y apoyándose en estadísticas y datos de terceros especializados, se concluye que no hay ningún área geográfica con un riesgo significativo de incumplimiento. Todas las zonas obtienen una puntuación inferior a 2, lo que las ubica fuera de la zona de peligro del mapa de calor de la matriz de riesgos.
- **Matriz de cumplimiento ASG por familias de Compra:** con el fin de poder realizar un análisis del riesgo diferenciado por impacto en diferentes tipologías de compra, se realiza esta Matriz donde se evidencia que las familias productivas (*core business*) llevan más tiempo trabajando en el cumplimiento e invirtiendo más en materia ASG. Al mismo tiempo, las familias no productivas son las que más evolucionan aña tras año. No se identifica ninguna familia especifica con un grado de cumplimiento menor o en riesgo.

S2 – SBM – 3 – 11 c)	*Además, la empresa deberá proporcionar la siguiente información: (c) en el caso de impactos negativos materiales, si son (i) generalizados o sistémicos en contextos donde la empresa opera o tiene relaciones comerciales o de abastecimiento (por ejemplo, trabajo infantil o trabajo forzado en cadenas de suministro de productos básicos específicos en países o regiones específicos), o (ii) relacionados con incidentes individuales (por ejemplo, un accidente industrial o un derrame de petróleo) o con relaciones comerciales específicas. Esto incluye la consideración de impactos en los trabajadores de la Cadena de Valor que pueden surgir de la transición a operaciones más ecológicas y neutrales en carbono. Los impactos potenciales incluyen impactos asociados con la innovación y la reestructuración, el cierre de minas, el aumento de la minería de minerales necesarios para la transición a una economía sostenible y la producción de paneles solares.*

Según la respuesta incluida en el indicador *S2–SBM-3–11 b)*, no se identifican riesgos significativos y el indicador no aplicaría. No obstante, la Política de Minerales Conflictivos, mencionada en el indicador *S2–SBM-2– 9*, refuerza cualquier potencial incumplimiento en este sentido.

S2 – SBM – 3 – 11 d)	*Además, la empresa deberá proporcionar la siguiente información: (d) en el caso de impactos positivos materiales, una breve descripción de las actividades que resultan en los impactos positivos (por ejemplo, prácticas de compra actualizadas, desarrollo de capacidades para los trabajadores de la cadena de suministro), incluyendo la provisión de oportunidades para la fuerza laboral, como la creación de empleo y la mejora de habilidades en el contexto de una 'transición justa', y los tipos de trabajadores de la Cadena de Valor que se ven o podrían verse positivamente afectados; la empresa también puede divulgar si los impactos positivos ocurren en países o regiones específicos.*

El hecho de aplicar una gestión de compras local (92% del número de proveedores en el mundo son locales, que representa el 77% del volumen de compra total en 2025) favoreciendo así el mercado local y cercano donde operamos y mejorando las condiciones de los trabajadores de nuestra Cadena de Valor, especialmente en países con índices de desarrollo más bajos, se identifican oportunidades dentro del análisis de doble materialidad:

- Se potencian las economías locales.
- Se mejoran las condiciones de los trabajadores de la Cadena de Valor.

- Se persiguen irregularidades y potencian grupos minoritarios.
- Estabilidad laboral de los trabajadores de la Cadena de Valor como resultado de contratos sólidos que garanticen una relación comercial a largo plazo (potencial).
- Condiciones salariales justas, que aseguren una existencia conforme a la dignidad humana, para los trabajadores de la Cadena de Valor como resultado de los requisitos en materia laboral establecidos en los contratos firmados por la compañía(potencial).
- Establecimiento de procedimientos de diálogo social que fomenten la participación de los trabajadores de la Cadena de Valor como resultado de los requisitos establecidos en los contratos firmados por la compañía(potencial).
- Descenso de la tasa de accidentabilidad en la Cadena de Valor gracias a la eficiencia del seguimiento y de los controles llevados a cabo a los proveedores en el marco de los contratos con la compañía(potencial).
- Aumento de la diversidad e inclusión de los trabajadores de la Cadena de Valor como resultado de la influencia de la compañía para mejorar las políticas en materia ASG (potencial).
- CIE Automotive empresa tractora en Programa de formación del Pacto Mundial en criterios de sostenibilidad para Pequeñas y Medianas Empresas (PYMEs).

S2 – SBM – 3 – 11 e)	*Además, la empresa deberá proporcionar la siguiente información: (e) cualquier riesgo y oportunidad material para la empresa que surja de los impactos y dependencias en los trabajadores de la Cadena de Valor.*

Impactos, Riesgos y Oportunidades (IROs)

+: impacto positivo // −: impacto negativo // R: riesgo // O: oportunidad

Subtemas	Subsubtemas	IROs
Otros derechos relacionados con el trabajo	Trabajo forzoso	(R) Efectos financieros derivados de: Desprotección de trabajadores
	Trabajo infantil	(R) Efectos financieros derivados de: Desprotección de la infancia debido a la presencia de trabajo infantil en las instalaciones de los proveedores.
	Libertad sindical	(R) Efectos financieros derivados de: Vulneración del derecho de libertad sindical de los trabajadores de la Cadena de Valor derivado de la falta de control de compromisos éticos por parte de la compañía.
	Salud y seguridad	(O) Efectos financieros derivados de: Descenso de la tasa de accidentabilidad en la Cadena de Valor gracias a la eficiencia del seguimiento y de los controles llevados a cabo a los proveedores en el marco de los contratos con la compañía.
	Diversidad	(O) Efectos financieros derivados de: Aumento de la diversidad e inclusión de los trabajadores de la Cadena de Valores como resultado de la influencia de la compañía para mejorar las políticas en materia ASG.
	Medidas contra la violencia y el acoso en el lugar de trabajo	(R) Efectos financieros derivados de: Casos de violencia o acoso por discriminación (racial, de género o sexual) en las instalaciones de las empresas de la Cadena de Valor.

Cada riesgo y oportunidad identificado anteriormente como materiales han sido incluidos en las políticas de cumplimiento de la cadena de suministro, en los procedimientos tanto de homologación como de seguimiento en las relaciones comerciales.

El incumplimiento de cualquiera de ellos implica la terminación de la relación comercial con el proveedor de las condiciones generales de compra en cuyas cláusulas se estipula el derecho por parte de CIE Automotive de terminar la relación contractual por la no remediación de cualquier incumplimiento en materia ASG, y sin penalización económica para el Grupo, tal y como se ha reflejado en el indicador *S2–SBM-2–9*.

Además, se monitorizan trimestralmente los impactos identificados a través de plataforma interna del grupo.

S2 – SBM – 3 – 12 AR 8	*Al describir los principales tipos de trabajadores de la Cadena de Valor que están o podrían verse negativamente afectados, según la evaluación de materialidad establecida en NEIS 2 IRO-1, la empresa deberá divulgar si ha desarrollado y cómo ha desarrollado una comprensión de cómo los trabajadores con características particulares, aquellos que trabajan en contextos particulares o aquellos que realizan actividades particulares pueden estar en mayor riesgo de sufrir daños.*

Según se ha descrito en el indicador *S2–SBM-3–11*, el análisis de doble materialidad llevado a cabo conlleva a CIE Automotive a hacer un análisis de los trabajadores en la Cadena de Valor de forma general, sin grupos específicos identificados con mayor riesgo, ya que las políticas, procedimientos y exigencias internas aplican por igual a toda la cadena de suministro sin excepciones geográficas, de tipologías de compra etc.

Históricamente CIE Automotive ha ido incrementando su rigurosidad y cumplimiento de la ley y favoreciendo el trato con aquellos grupos más vulnerables, ejemplo de ello son las políticas y procedimientos que incentivan la diversidad, la inclusión, la no violación de derechos humanos en ninguna de sus formas, raciales, sexuales, políticos etc.

La profundidad y la granularidad del análisis de este año no ha permitido llegar a cómo los trabajadores con características particulares, los que trabajan en contextos particulares o los que realizan actividades particulares pueden correr un mayor riesgo de sufrir daños este grado de detalle.

A través del desarrollo de mejores prácticas y del entendimiento reforzado de las normas, se espera que en próximos ejercicios se pueda llegar a este grado de detalle.

S2 – SBM – 3 – 13 AR 9	*La empresa divulgará cuáles, en su caso, de sus riesgos y oportunidades de importancia relativa derivados de las incidencias sobre los trabajadores de la Cadena de Valor y de las dependencias en relación con ellos se refieren a grupos específicos de trabajadores de la Cadena de Valor (por ejemplo, determinados grupos de edad, trabajadores en una fábrica o un país concretos) en lugar de incidencias que afectan a todos los trabajadores de la Cadena de Valor.*

Tal y como se describe en el indicador *S2–SBM-3–11*, el análisis de doble materialidad llevado a cabo conlleva a CIE Automotive a hacer un análisis de los trabajadores en la Cadena de Valor de forma general, sin grupos específicos identificados con mayor riesgo, ya que las políticas, procedimientos y exigencias internas aplican por igual a toda la cadena de suministro sin excepciones geográficas, de tipologías de compra etc.

Históricamente CIE Automotive ha ido incrementando su rigurosidad y cumplimiento de la ley y favoreciendo el trato con aquellos grupos más vulnerables, ejemplo de ello son las políticas y procedimientos que incentivan la diversidad, la inclusión, la no violación de derechos humanos en ninguna de sus formas, raciales, sexuales, políticos etc

La profundidad y la granularidad del análisis de este año no ha permitido desagregar los riesgos y oportunidades por grupos específicos de la Cadena de Valor.

A través del desarrollo de mejores prácticas y del entendimiento reforzado de las normas, se espera que en próximos ejercicios se pueda llegar a este grado de detalle.

3.2.2 Gestión de impactos, riesgos y oportunidades

3.2.2.1 RD S2-1 – Políticas relacionadas con los trabajadores de la Cadena de Valor

S2 – 1 -16 *AR 10 y 13*	*La divulgación requerida por el párrafo 14 deberá contener la información sobre las políticas de la empresa para gestionar sus impactos materiales, riesgos y oportunidades relacionados con los trabajadores de la Cadena de Valor de acuerdo con NEIS 2 MDR-P Políticas adoptadas para gestionar asuntos materiales de sostenibilidad. Además, la empresa deberá especificar si dichas políticas cubren a grupos específicos de trabajadores de la Cadena de Valor o a todos los trabajadores de la Cadena de Valor.*

Título	**Política de Compras Sostenibles**
Descripción	Política de Compras Sostenibles
Objetivo	Esta política tiene como finalidad integrar prácticas sostenibles y de Derechos Humanos en toda la Cadena de Valor. Con ello, contribuimos al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas y garantizamos la transparencia en la comunicación de nuestro desempeño ambiental, sostenible y de Derechos Humanos. Los compromisos recogidos en esta política se articulan como herramienta clave para conseguir el objetivo del grupo de ser una compañía proactiva y defensora de los Derechos Humanos de los trabajadores de la Cadena de Valor (CV), del medioambiente y de la compra sostenible en todas las zonas geográficas donde tiene actividad. Esta Política de obligada aceptación para todo colaborador de CIE Automotive, contiene un apartado exclusivo sobre "Trabajadores en la Cadena de Valor", que defiende las buenas prácticas de las empresas que componen la CV para con sus trabajadores. Consta de un canal de denuncias y comunicación para que cualquier trabajador de la CV comunique o denuncie de forma anónima cualquier incumplimiento. Otro elemento relevante es el apartado de "Remediación" donde se indican pasos y consecuencias en caso de haber un incumplimiento y en caso ultimo de su no remediación.
Impactos, Riesgos y Oportunidades materiales	Dentro de la revisión continua del Plan Estratégico se realiza un análisis de dependencias, impactos, riesgos y oportunidades para garantizar la mitigación de riesgos y el aprovechamiento de oportunidades. Dentro de los riesgos de los trabajadores en la Cadena de Valor (CV), se ha tratado de identificar los impactos de los diferentes posibles tipos de trabajadores, así como su impacto en las diferentes familias de compra. Este análisis de IROs permite asegurar razonablemente que todos los riesgos de los trabajadores en la CV significativos son prevenidos, identificados, evaluados y sometidos a un seguimiento continuo. Esta política fue creada para ese fin, es decir, para prevenir cualquier incumplimiento de Derechos Humanos en todos los trabajadores de la CV, independientemente de su origen y naturaleza. Estas exigencias tampoco diferencian a los trabajadores dependiendo de la tipología o familia de compra que les apliquen. Se considera un impacto positivo, así como una oportunidad el hecho de ser proactivos en estos criterios de Derechos Humanos en la CV, y tener estas políticas y procedimientos que fortalecen toda la Cadena de Suministro minimizando sus riesgos. En esta política se abordan todos los IROs materiales identificados en el análisis de doble materialidad; - Condiciones de trabajo: libertad sindical, salud y seguridad. - Igualdad de trato y oportunidades para todos: diversidad y medidas contra la violencia y el acoso en el lugar de trabajo. - Otros derechos relacionados con el trabajo: trabajo forzoso, trabajo infantil.
Alcance de la política	El alcance de la presente política comprende a todas las filiales y subsidiarias de CIE Automotive donde la compañía ejerce un control financiero y operativo. Aplica a todos los trabajadores de la Cadena de Valor.

	No hay exclusiones geográficas o tecnológicas. Además, esta política persigue realizar un seguimiento de la cadena de suministro para asegurarse de que sus compromisos están alineados con los de la sociedad.
Partes interesadas afectadas	Trabajadores de la Cadena de Valor, Accionistas, Financiadores, Profesionales, Clientes, Socios de negocio, Proveedores, Sociedad, Administración y el Sector.
Zonas geográficas	Están contempladas todas las zonas geográficas donde CIE Automotive está presente.
Cadena de Valor	La política recoge el compromiso de promover y requerir compromisos sostenibles y de Derechos Humanos en línea con los de la compañía a toda la Cadena de Valor.
Responsable de aplicación	La Comisión ASG (Ambiental, Social y Buen Gobierno) supervisará la implementación de esta política y garantizará el alineamiento con las metas estratégicas y normativas, con el apoyo del Consejero Delegado y éste, a su vez, en la Dirección de Compras y Cadena de Suministro del Grupo y en el Comité Transversal ASG.
Disponibilidad	Está a disposición y accesible de manera pública en la página web corporativa de CIE Automotive.

Título	**Compromiso ASG de proveedores (Código de Conducta de proveedores)**
Descripción	Compromiso ASG y Código de conducta que todo proveedor ha de firmar y aceptar.
Objetivo	Este documento tiene como finalidad integrar prácticas sostenibles y de Derechos Humanos en toda la Cadena de Valor haciendo un primer filtro de homologación de proveedores para que puedan colaborar con CIE Automotive. Con diferentes cláusulas que protegen los intereses de los trabajadores y personal que conforma la Cadena de Suministro, así como criterios ambientales y sociales, contribuimos al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas y garantizamos la transparencia en la comunicación de nuestro desempeño ambiental, sostenible y de Derechos Humanos. El 100% de los proveedores han firmado o aceptan tácitamente a través de las Condiciones Generales de Compra el Código de Conducta a Proveedores. Esta información se verifica por un auditor acreditado y externo (AERCE).
Impactos, Riesgos y Oportunidades materiales	En línea con el resultado del análisis de doble materialidad, y los IROs materiales ahí identificados, este documento es de obligado cumplimiento para toda compañía que pretenda colaborar con el Grupo, y se alinea con las cláusulas de Organización Internacional del Trabajo (OIT), organismo especializado de las Naciones Unidas que se ocupa de los asuntos relativos al trabajo y las relaciones laborales. En esta política se abordan todos los IROs materiales identificados en el análisis de doble materialidad; - Condiciones de trabajo: libertad sindical, salud y seguridad. - Igualdad de trato y oportunidades para todos: diversidad y medidas contra la violencia y el acoso en el lugar de trabajo. - Otros derechos relacionados con el trabajo: trabajo forzoso, trabajo infantil.
Alcance	Todas las filiales y subsidiarias de CIE Automotive donde la compañía ejerce un control financiero y operativo. Aplica a todos los trabajadores de la Cadena de Valor. No hay exclusiones geográficas o tecnológicas. Además, persigue realizar un seguimiento de la cadena de suministro para asegurarse de que sus compromisos están alineados con los de la sociedad. El 100% de los proveedores han firmado o aceptan tácitamente a través de las Condiciones Generales de Compra el Código de Conducta a Proveedores, esta información se verifica por un auditor acreditado y externo (AERCE).
Partes interesadas afectadas	Trabajadores de la Cadena de Valor, Accionistas, Financiadores, Profesionales, Clientes, Socios de negocio, Proveedores, Sociedad, Administración y el Sector.
Zonas geográficas	Están contempladas todas las zonas geográficas donde CIE Automotive está presente
Cadena de Valor	El documento recoge el compromiso de promover y requerir compromisos sostenibles y de Derechos Humanos en línea con los de la compañía a toda la Cadena de Valor.

Responsable de aplicación	La Comisión ASG (Ambiental, Social y Buen Gobierno) supervisará la implementación de esta política y garantizará el alineamiento con las metas estratégicas y normativas, con el apoyo del Consejero Delegado y éste, a su vez, en la Dirección de Compras y Cadena de Suministro del Grupo y en el Comité Transversal ASG.
Disponibilidad	Está a disposición y accesible de manera pública en la página web corporativa de CIE Automotive.

Título	**Condiciones Generales de Compra**
Descripción	Condiciones de Compra aceptadas por todo proveedor e incluidas en cada pedido/compra.
Objetivo	De obligado cumplimiento y firma junto con cada pedido o compra de todas las plantas del Grupo. Dispone de diferentes cláusulas ambientales y de Derechos Humanos que impulsan el bienestar de los trabajadores de la Cadena de Valor. Este año como novedad se incluyen tres puntos que refuerzan la apuesta de CIE Automotive con los Derechos Humanos de los trabajadores, como son: - Exigir al proveedor tener un sistema de detección de riesgos y/o incumplimientos de Derechos Humanos. Procedimiento con el que se pretende no solo identificar de forma temprana cualquier irregularidad, sino que se persigue identificar también irregularidades en los colaboradores de un colaborador, abarcando así la mayor parte posible de la cadena de suministro. - Derecho unilateral de CIE Automotive a poder realizar una auditoria física en las instalaciones del colaborador en caso de alguna sospecha o riesgo identificado de incumplimiento en Derechos Humanos y/o medioambiental. Otorga el derecho a actuar con celeridad y verificar cualquier irregularidad sin depender del tercero. - Derecho al Grupo a finalizar la relación comercial sin contraprestación en caso de identificación de algún incumplimiento de Derechos Humanos o ambientales sin que se haya producido su remediación. Permite alejarnos de cualquier sospecha o colaborador que no esté actuando según nuestros estándares.
Impactos, Riesgos y Oportunidades materiales	Aplica lo mismo indicado en la Política de Compras Sostenibles (ver cuadro de arriba). En la matriz de análisis IROs se identifica como un riesgo el hecho de poder incumplir cualquiera de las cláusulas, pero se concluye que los procedimientos son solventes, así como su divulgación, y en caso de identificar un riesgo, su remediación o sustitución de colaborador, está asegurada (ver tres puntos detallados del cuadro superior "Objetivo"). En este documento se abordan todos los IROs materiales identificados en el análisis de doble materialidad; - Condiciones de trabajo: libertad sindical, salud y seguridad. - Igualdad de trato y oportunidades para todos: diversidad y medidas contra la violencia y el acoso en el lugar de trabajo. - Otros derechos relacionados con el trabajo: trabajo forzoso, trabajo infantil.
Alcance	Todas las filiales y subsidiarias de CIE Automotive donde la compañía ejerce un control financiero y operativo. Aplica a todos los trabajadores de la Cadena de Valor. No hay exclusiones geográficas o tecnológicas. Además, persigue realizar un seguimiento de la cadena de suministro para asegurarse de que sus compromisos están alineados con los de la sociedad.
Partes interesadas afectadas	Trabajadores de la Cadena de Valor, Accionistas, Financiadores, Profesionales, Clientes, Socios de negocio, Proveedores, Sociedad, Administración y el Sector.
Zonas geográficas	Están contempladas todas las zonas geográficas donde CIE Automotive está presente
Cadena de Valor	El documento recoge el compromiso de promover y requerir compromisos sostenibles y de Derechos Humanos en línea con los de la compañía a toda la Cadena de Valor.
Responsable de aplicación	La Comisión ASG (Ambiental, Social y Buen Gobierno) supervisará la implementación de esta política y garantizará el alineamiento con las metas estratégicas y normativas, con el apoyo del Consejero Delegado y éste, a su vez, en la Dirección de Compras y Cadena de Suministro del Grupo y en el Comité Transversal ASG.

Disponibilidad	Está a disposición y accesible de manera pública en la página web corporativa de CIE Automotive.

Título	***Global Supply Chain Manual* (Manual Global de la Cadena de Suministro)**
Descripción	Documento resumen de las actuaciones, requisitos, procedimientos y modo de gestionar la cadena de suministro del Grupo.
Objetivo	Este manual es un fiel reflejo de la sistemática y los procedimientos de la cadena de suministro. Detalla de forma gráfica y sencilla la Misión y la Política de Compras, las tipologías de compra de productos y servicios, el flujograma de compras y los procedimientos internos asociados al mismo, así como las exigencias en materia de ASG que deben cumplir los proveedores para trabajar con CIE Automotive y los requisitos mínimos para con los Trabajadores de la Cadena de Valor.
Impactos, Riesgos y Oportunidades materiales	Aplica lo mismo indicado en la Política de Compras Sostenibles (ver cuadro de arriba). En la matriz de análisis IROs se identifica como un riesgo el hecho de poder incumplir cualquiera de las cláusulas, pero se concluye que los procedimientos son solventes, así como su divulgación, y en caso de identificar un riesgo, su remediación o sustitución de colaborador, está asegurada (ver tres puntos detallados del cuadro superior "Objetivo"). En este manual se abordan todos los IROs materiales identificados en el análisis de doble materialidad; - Condiciones de trabajo: libertad sindical, salud y seguridad. - Igualdad de trato y oportunidades para todos: diversidad y medidas contra la violencia y el acoso en el lugar de trabajo. - Otros derechos relacionados con el trabajo: trabajo forzoso, trabajo infantil.
Alcance	Todas las filiales y subsidiarias de CIE Automotive donde la compañía ejerce un control financiero y operativo. Aplica a todos los trabajadores de la Cadena de Valor. No hay exclusiones geográficas o tecnológicas. Además, persigue realizar un seguimiento de la cadena de suministro para asegurarse de que sus compromisos están alineados con los de la sociedad.
Partes interesadas afectadas	Trabajadores de la Cadena de Valor, Accionistas, Financiadores, Profesionales, Clientes, Socios de negocio, Proveedores, Sociedad, Administración y el Sector.
Zonas geográficas	Están contempladas todas las zonas geográficas donde CIE Automotive está presente
Cadena de Valor	El documento recoge el compromiso de promover y requerir compromisos sostenibles y de Derechos Humanos en línea con los de la compañía a toda la Cadena de Valor.
Responsable de aplicación	La Comisión ASG (Ambiental, Social y Buen Gobierno) supervisará la implementación de esta política y garantizará el alineamiento con las metas estratégicas y normativas, con el apoyo del Consejero Delegado y éste, a su vez, en la Dirección de Compras y Cadena de Suministro del Grupo y en el Comité Transversal ASG.
Disponibilidad	Está a disposición y accesible de manera pública en la página web corporativa de CIE Automotive.

Título	**ISO20400 en Compras Sostenibles**
Descripción	Certificación en Compras y Aprovisionamientos Sostenibles.
Objetivo	La certificación ISO 20400 refuerza las políticas de sostenibilidad del Grupo, al extenderlas a toda la cadena de suministro, y sienta las bases para conseguir nuevos avances en materia Ambiental, Social y de Buen Gobierno (ASG): - Garantizar la seguridad de la cadena de suministro. - Evitar riesgos de Derechos Humanos y laborales, financieros, ambientales y reputacionales. - Infundir confianza al inversor, clientes y resto de grupos de interés. - Fomentar el bienestar del empleado y contribuir a la apertura de nuevos mercados para productos y servicios. - Estar preparados para conseguir los objetivos de descarbonización fijados en el Plan Estratégico.
Impactos, Riesgos y Oportunidades materiales	En la matriz de análisis IROS se identifica como una oportunidad dado el carácter oficial de la certificación (emitido por un externo reconocido), y las exigencias actualizadas en el tiempo al ser una norma que requiere una renovación anual con su correspondiente auditoria. Oportunidad considerada dado que se trata de renovaciones basadas en nuevas exigencias y normativas, verificadas regularmente por un tercero especializado y reconocido. Oportunidad por el carácter oficial de la certificación y al entenderse en el mercado o sector como un componente diferenciador. Actualmente en España, CIE Automotive es la única compañía en el sector automoción certificada en esta ISO20400 de Compras Sostenibles.
Alcance	Todas las filiales y subsidiarias de CIE Automotive donde la compañía ejerce un control financiero y operativo. Aplica a todos los trabajadores de la Cadena de Valor. No hay exclusiones geográficas o tecnológicas. Además, persigue realizar un seguimiento de la cadena de suministro para asegurarse de que sus compromisos están alineados con los de la sociedad.
Partes interesadas afectadas	Trabajadores de la Cadena de Valor, Accionistas, Financiadores, Profesionales, Clientes, Socios de negocio, Proveedores, Sociedad, Administración y el Sector.
Zonas geográficas	Están contempladas todas las zonas geográficas donde CIE Automotive está presente
Cadena de Valor	El documento recoge el compromiso de promover y requerir compromisos sostenibles y de Derechos Humanos en línea con los de la compañía a toda la Cadena de Valor.
Responsable de aplicación	La Comisión ASG (Ambiental, Social y Buen Gobierno) supervisará la implementación de esta política y garantizará el alineamiento con las metas estratégicas y normativas, con el apoyo del Consejero Delegado y éste, a su vez, en la Dirección de Compras y Cadena de Suministro del Grupo y en el Comité Transversal ASG.
Disponibilidad	Está a disposición y accesible de manera pública en la página web corporativa de CIE Automotive.

S2-1-17	*La empresa deberá describir sus compromisos de política de derechos humanos que sean relevantes para los trabajadores de la Cadena de Valor, incluyendo aquellos procesos y mecanismos para monitorear el cumplimiento de los Principios Rectores de la ONU sobre Empresas y Derechos Humanos, la Declaración de la OIT sobre los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo o las Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales.*

Política de Derechos Humanos:

La Política de Derechos Humanos de CIE Automotive formaliza, de una manera coherente con el Código de Conducta Profesional y con los diez principios del Pacto Mundial de Naciones Unidas, su compromiso en esta materia.

En la definición de su política, CIE Automotive parte de la Carta Internacional de Derechos Humanos y se basa asimismo en:

- La Declaración de la Organización Internacional del Trabajo relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo.
- Los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas Multinacionales.
- La Guía de la OCDE para la Debida Diligencia.
- La Declaración Tripartita de Principios sobre las Empresas Multinacionales y la Política Social.
- Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) aprobados por la Organización de las Naciones Unidas. El respeto a los derechos humanos es una parte fundamental sobre la que se asienta el propósito de CIE Automotive y un aspecto indisolublemente ligado a la Agenda 2030 de Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible.

CIE Automotive entiende que las empresas y organizaciones tanto del sector público como del sector privado deben comprometerse en el respeto de los derechos humanos, y por ello, se compromete a respetarlos en todas sus actividades y aplicarlos no sólo a las personas empleadas en el Grupo, sino también a todos los trabajadores de su Cadena de Valor, los clientes, proveedores, así como a las comunidades que circundan sus instalaciones, incluidos los pueblos indígenas.

El Compromiso ASG para los proveedores (o Código de Conducta para proveedores), descrito en el apartado anterior, define a través de sus cláusulas los puntos que todos los proveedores han de cumplir para con sus trabajadores para poder formar parte de la Cadena de Suministro de CIE Automotive. Estas cláusulas están alineadas, e identificadas en el propio documento con la Declaración de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo.

Dentro de la Política de Compras Sostenibles del Grupo se definen los objetivos del Grupo con un punto exclusivo referente a "Trabajadores en la Cadena de Valor", así como requisitos a cumplir y procesos en caso de incumplimiento.

Los compromisos con estas políticas y procedimientos son defender siempre a todos los trabajadores de la Cadena de Valor, minimizar el impacto que estos pudieran tener en todas las geografías, adaptarse continuamente a nuevas y cambiantes legislaciones, así como ser proactivos y formar a aquellas pequeñas y medianas empresas que quieran colaborar con el grupo y deban de adaptar sus procedimientos.

S2-1-17 a)	*En su divulgación, deberá centrarse en aquellos asuntos que sean materiales en relación con, así como el enfoque general hacia*: ***(a) el respeto de los derechos humanos, incluidos los derechos laborales, de los trabajadores****;*

Política de Derechos Humanos:

La Política de Derechos Humanos de CIE Automotive formaliza, de una manera coherente con el Código de Conducta Profesional y con los diez principios del Pacto Mundial de Naciones Unidas, su compromiso en esta materia.

En la definición de su política, CIE Automotive parte de la Carta Internacional de Derechos Humanos y se basa asimismo en:

- La Declaración de la Organización Internacional del Trabajo relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo.
- Los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas Multinacionales.
- La Guía de la OCDE para la Debida Diligencia.
- La Declaración Tripartita de Principios sobre las Empresas Multinacionales y la Política Social.

- Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) aprobados por la Organización de las Naciones Unidas. El respeto a los derechos humanos es una parte fundamental sobre la que se asienta el propósito de CIE Automotive y un aspecto indisolublemente ligado a la Agenda 2030 de Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible.

CIE Automotive entiende que las empresas y organizaciones tanto del sector público como del sector privado deben comprometerse en el respeto de los derechos humanos, y por ello, se compromete a respetarlos en todas sus actividades y aplicarlos no sólo a las personas empleadas en el Grupo, sino también a todos los trabajadores de su Cadena de Valor, los clientes, proveedores, así como a las comunidades que circundan sus instalaciones, incluidos los pueblos indígenas.

La información recogida en esta política también se encuentra recogida en el *Global Supply Chain Manual* (Manual Global de la Cadena de Suministro), donde se establecen los estándares mínimos requeridos que los proveedores y sus socios subcontratados deben respetar y cumplir.

Estos requisitos se basan en los compromisos de CIE Automotive con los siguientes estándares internacionales:

- Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales.
- Resultados de las Naciones Unidas sobre Desarrollo Sostenible.
- Organización Internacional del Trabajo (OIT).
- Diez Principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas.

Todos los productos y servicios entregados por nuestros proveedores y sus socios subcontratados deben cumplir con los estándares de Salud y Seguridad Ocupacional requeridos por la ley aplicable, incluyendo capacitación, información y medidas de emergencia en el puesto de trabajo, como la disponibilidad de Equipos de Protección y Seguridad y exámenes médicos para garantizar las aptitudes físicas y fisiológicas adecuadas.

El Código de Conducta a proveedores o Compromiso ASG para proveedores, define a través de sus cláusulas los puntos que todos los proveedores han de cumplir para con sus trabajadores para poder formar parte de la Cadena de Suministro de CIE Automotive.

Estas cláusulas están alineadas, e identificadas en el propio documento, con la Declaración de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo. En este documento se hace mención explícita en diferentes cláusulas a las condiciones laborales de los trabajadores de la Cadena de Valor y su necesario cumplimiento para cualquier colaborador del Grupo.

La Política de Compras Sostenibles define los objetivos del grupo con un punto exclusivo referente a "Trabajadores en la Cadena de Valor", así como requisitos a cumplir y procesos en caso de incumplimiento. Dentro de este subapartado de la mencionada política, se exige el respeto de los Derechos Humanos, incluidos los derechos laborales, de los trabajadores.

A continuación, se muestra como ejemplo de uno de los puntos: "Condiciones Laborales Dignas: Asegurar que los proveedores y subcontratistas garanticen condiciones laborales dignas para todos los trabajadores en la Cadena de Valor, incluyendo salarios justos, horarios de trabajo razonables y un ambiente de trabajo seguro y digno".

S2-1-17 b)	*En su divulgación, deberá centrarse en aquellos asuntos que sean materiales en relación con, así como el enfoque general hacia*: ***(b) compromiso con los trabajadores de la Cadena de Valor***.

Tal y como se recoge en el Manual Global de la Cadena de Suministro (*Global Supply Chain Manual*), CIE Automotive dispone un Portal de Proveedores ASG (Ambiental, Social y Buen Gobierno), que es una plataforma en línea enfocada únicamente en la gestión ASG, gratuita y accesible en la siguiente dirección web: https://supplychain.cieautomotive.com/Home/Login, además de disponer de un soporte técnico con los siguientes datos de contacto: Tel: +34 910 770 157 y correo electrónico: ciesupplierportal@cieautomotive.com

Esta plataforma, a su vez canal de interacción, está diseñado para cumplir dos objetivos:

1. Facilitar el registro de las empresas interesadas en trabajar con CIE Automotive estandarizando la evaluación necesaria antes de su incorporación al panel de proveedores.
2. Proporcionar una herramienta de consulta para los gerentes de compras en todo el mundo.

Una vez registrados en el Portal, los proveedores deben responder cuatro cuestionarios que cubren las siguientes áreas:

- Gestión empresarial
- Gestión ambiental
- Gestión ASG
- Gestión de minerales en conflicto

CIE Automotive asegura que sus procesos de adquisición están estandarizados, enmarcados por los criterios de objetividad, imparcialidad e igualdad de oportunidades. El registro a través del Portal de Proveedores, (verificado y renovado cada cuatro años), se convierte en un requisito necesario para estos proveedores productivos que trabajan con CIE Automotive, y traerá múltiples beneficios a su empresa:

- Unirse al panel de proveedores del Grupo CIE Automotive a nivel mundial.
- Facilitar de manera ágil la documentación mínima requerida para ser proveedor de CIE Automotive.
- Herramienta fácil para gestionar actualizaciones de los datos y usuarios de su empresa.

La firma del Compromiso ASG de los Proveedores es obligatorio tanto para los proveedores frecuentes, ya que forman parte del panel de proveedores de CIE Automotive, como para los nuevos proveedores.

El Grupo CIE Automotive demuestra su compromiso con los trabajadores de la Cadena de Valor (CV) con sus procedimientos y exigencias a todos sus colaboradores en esta materia. Concretamente la recientemente creada Política de Compras Sostenibles con el apartado dedicado exclusivamente a los "Trabajadores en la Cadena de Valor".

Otro compromiso que demuestra el grupo en su compromiso para con los trabajadores de la CV, es su voluntad a seguir certificándose en la norma ISO20400, cuyas auditorias anuales para su renovación requieren mostrar evidencias a los auditores externos del trabajo y cumplimiento continuo del Grupo en esta materia.

S2-1-17 c)	*En su divulgación, deberá centrarse en aquellos asuntos que sean materiales en relación con, así como el enfoque general hacia*: ***(c) medidas para proporcionar y/o facilitar remedios para los impactos en los derechos humanos***.

En el apartado número 5 de la Política de Compras Sostenibles: *Remediación de incumplimientos*, se definen y detallan procesos y pasos de reparación y remediación en caso de materialización de impactos negativos en los trabajadores. Los pasos ahí definidos reparan y remedian los posibles impactos negativos en los derechos humanos de los trabajadores.

Ejemplos de estas medidas para proporcionar y/o facilitar remedios para los impactos en los derechos humanos presentes serian, entre otros:

- Divulgación del incumplimiento a las partes afectadas y análisis de su impacto. Conllevará bloqueo o no del proveedor, dependiendo de su remediación.
- Planes de acción correctivos y preventivos, los cuales deben ser elaborados en consulta con los colectivos afectados cuando proceda, estableciéndose mecanismos de monitorización para evaluar la aplicación y efectividad de las medidas de prevención y mitigación establecidas.
- Para asegurar la eficacia de estas medidas, los responsables de negocio y operación asignarán los recursos y la responsabilidad de la prevención y mitigación a los niveles y funciones convenientes dentro de la organización.

Además, en las Condiciones Generales de Compra del Grupo, se incluyen tres cláusulas para identificar los impactos negativos en los trabajadores, así como mitigarlos e incluso tener el derecho de terminar cualquier relación comercial con el proveedor (unilateralmente y sin penalización) en caso de no remediación, tal y como se detalla en la respuesta al indicador *S2–SBM-2–9*.

S2-1-18	*La empresa deberá indicar si sus políticas en relación con los trabajadores de la Cadena de Valor abordan explícitamente la trata de seres humanos, el trabajo forzoso o el trabajo obligatorio y el trabajo infantil. También deberá indicar si la empresa tiene un código de conducta para proveedores.*

Política de Derechos Humanos:

La Política de Derechos Humanos de CIE Automotive formaliza, de una manera coherente con el Código de Conducta Profesional y con los diez principios del Pacto Mundial de Naciones Unidas, su compromiso en esta materia.

En la definición de su política, CIE Automotive parte de la Carta Internacional de Derechos Humanos y se basa asimismo en:

- La Declaración de la Organización Internacional del Trabajo relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo.
- Los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas Multinacionales.
- La Guía de la OCDE para la Debida Diligencia.
- La Declaración Tripartita de Principios sobre las Empresas Multinacionales y la Política Social.
- Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) aprobados por la Organización de las Naciones Unidas. El respeto a los derechos humanos es una parte fundamental sobre la que se asienta el propósito de CIE Automotive y un aspecto indisolublemente ligado a la Agenda 2030 de Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible.

CIE Automotive entiende que las empresas y organizaciones tanto del sector público como del sector privado deben comprometerse en el respeto de los derechos humanos, y por ello, se compromete a respetarlos en todas sus actividades y aplicarlos no sólo a las personas empleadas en el Grupo, sino también a todos los trabajadores de su Cadena de Valor, los clientes, proveedores, así como a las comunidades que circundan sus instalaciones, incluidos los pueblos indígenas.

El documento Compromiso ASG de los Proveedores Código de Conducta de los Proveedores, que los proveedores deben de firmar, reconoce haber sido informado de lo anterior, en materia de respeto de los derechos humanos, y se compromete a aplicarlo en su empresa o grupo de empresas, independientemente del país en el que opere. A su vez, tras la aceptación de este documento se compromete a obtener con sus propios proveedores, el mismo compromiso como el adoptado con CIE Automotive.

En ese mismo documento se abordan explícitamente puntos como la trata de seres humanos, el trabajo forzoso o el trabajo obligatorio y el trabajo infantil, entre otros. Además, en las Condiciones Generales de Compra, así como en la Política de Compras Sostenibles, también se mencionan explícitamente estos requerimientos, tal y como se detallan a lo largo del presente informe.

S2-1-19 *AR 14*	*La empresa deberá revelar si sus políticas con respecto a los trabajadores de la Cadena de Valor están alineadas con instrumentos reconocidos internacionalmente relevantes para los trabajadores de la Cadena de Valor, incluidos los Principios Rectores de las Naciones Unidas (ONU) sobre Empresas y Derechos Humanos. La empresa también deberá revelar la medida en que se han reportado casos de no respeto de los Principios Rectores de la ONU sobre Empresas y Derechos Humanos, la Declaración de la OIT sobre los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo o las Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales que involucren a trabajadores de la Cadena de Valor en su Cadena de Valor ascendente y descendente y, si corresponde, una indicación de la naturaleza de dichos casos.*

CIE Automotive formaliza su compromiso con los derechos humanos a través de su Política de Derechos Humanos, alineada con la Declaración de la Organización Internacional del Trabajo relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo; los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas Multinacionales; la Guía de la OCDE para la Debida Diligencia; la Declaración Tripartita de Principios sobre las Empresas Multinacionales y la Política Socia y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) aprobados por la Organización de las Naciones Unidas.

El respeto a los derechos humanos es una parte fundamental sobre la que se asienta el propósito de CIE Automotive y un aspecto indisolublemente ligado a la Agenda 2030 de Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible.

La política garantiza:

- Respeto y no discriminación por características personales, políticas o socioeconómicas.
- Prohibición del trabajo infantil y forzoso, con medidas para prevenir y corregir posibles riesgos.
- Garantía de condiciones laborales dignas, derecho al descanso y medidas de salud y seguridad.
- Libertad sindical y negociación colectiva.
- Promoción de los derechos humanos en toda la Cadena de Valor.

CIE Automotive evalúa el cumplimiento de esta política mediante:

- Canal Ético: Disponible para empleados y terceros, gestionado por el órgano de Compliance, que permite denunciar posibles violaciones con total confidencialidad y sin represalias.
- Auditorías y revisiones periódicas: Supervisadas por la Comisión de Responsabilidad Social Corporativa.
- Capacitación y sensibilización: Fomentando el respeto a los derechos humanos, especialmente en regiones de mayor riesgo

La política se revisa anualmente para ajustarse a las mejores prácticas internacionales. CIE Automotive entiende que las empresas y organizaciones tanto del sector público como del sector privado deben comprometerse en el respeto de los derechos humanos, y por ello, se compromete a respetarlos en todas sus actividades y aplicarlos no sólo a las personas empleadas en el Grupo, sino también a los clientes, proveedores, así como a las comunidades que circundan sus instalaciones, incluidos los pueblos indígenas.

Los requerimientos en esta materia que se requieren a la cadena de suministro de CIE Automotive se recogen en el Compromiso ASG de los proveedores, documento que incluye criterios de cumplimiento preceptivo en materias relativas a la seguridad de los trabajadores, la trata de seres humanos o el recurso al trabajo forzoso o al trabajo infantil, y si dichas disposiciones se ajustan plenamente a las normas aplicables de la OIT.

A este respecto, al igual que en 2024, en 2025 no se recibieron denuncias relacionadas con el incumplimiento del respeto de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre Empresas y Derechos Humanos, la Declaración de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) sobre los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo o las Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales que involucren a trabajadores de la Cadena de Valor en su Cadena de Valor ascendente y descendente.

3.2.2.2 RD S2-2 – Procesos para colaborar con los trabajadores de la Cadena de Valor en materia de impactos

S2-2-22 *AR 20*	*La empresa deberá revelar si y cómo las perspectivas de los trabajadores de la Cadena de Valor informan sus decisiones o actividades destinadas a gestionar los impactos reales y potenciales en los trabajadores de la Cadena de Valor.*

A la hora de gestionar impactos reales y potenciales sobre los trabajadores de la Cadena de Valor se tiene en cuenta principalmente normativas y leyes vigentes en las diferentes zonas geográficas en las que el Grupo opera, así como en regulaciones y recomendaciones de entes oficiales y reconocidos internacionalmente para los trabajadores de la Cadena de Valor, incluidos los Principios Rectores de las Naciones Unidas (ONU) sobre Empresas y Derechos Humanos, o la Declaración de la OIT sobre los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo o las Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales.

La profundidad y la granularidad del análisis de este año no ha permitido desagregar los riesgos y oportunidades por grupos específicos de la Cadena de Valor. A través del desarrollo de mejores prácticas y del entendimiento reforzado de las normas, se espera que en próximos ejercicios se pueda llegar a este grado de detalle.

S2-2-22 a)	*Esto deberá incluir, cuando sea relevante, una explicación de:* ***(a) si la participación ocurre con los trabajadores de la Cadena de Valor o sus representantes legítimos directamente, o con representantes creíbles que tengan conocimiento de su situación.***

Tal y como se refleja en la Política de Compras Sostenibles del Grupo, hay establecidos diferentes canales de comunicación con los trabajadores de la Cadena de Valor para recibir tanto posibles irregularidades como información de primera mano de los trabajadores sobre intereses o demandas de los mismos.

En cualquier caso, el Grupo actualiza regularmente sus políticas y procedimientos y se alinea con los entes o *proxies* de referencia internacional, según se ha descrito como respuesta al indicador *S2 –1–19*.

S2-2-22 b) AR 18	*Esto deberá incluir, cuando sea relevante, una explicación de*: ***(b) las etapas en las que ocurre la participación, el tipo de participación y la frecuencia de la participación****.*

Tal y como se refleja en la Política de Compras Sostenibles del Grupo, hay establecidos diferentes canales de comunicación con los trabajadores de la Cadena de Valor para recibir tanto posibles irregularidades como información de primera mano de los trabajadores sobre intereses o demandas de los mismos.

En cualquier caso, el Grupo actualiza regularmente sus políticas y procedimientos y se alinea con los entes o *proxies* de referencia internacional, según se ha descrito como respuesta al indicador *S2 –1–19*. Dichos procesos se realizan como mínimo de forma anual.

S2-2-22 c) AR 17 y 18	*Esto deberá incluir, cuando sea relevante, una explicación de*: ***(c) la función y el rol más alto dentro de la empresa que tiene la responsabilidad operativa de asegurar que esta participación ocurra y que los resultados informen el enfoque de la empresa.***

La dirección de Compras de cada zona geográfica es la responsable de la realización de una interacción con su Cadena de Valor especifica, con el fin de identificar cualquier irregularidad o demanda de los trabajadores en su Cadena de Valor independiente, siguiendo las exigencias normativas del propio país, así como de los requisitos de gestión corporativa.

S2-2-22 d) AR 19	*Esto deberá incluir, cuando sea relevante, una explicación de*: ***(d) cuando corresponda, los Acuerdos Marco Globales o los acuerdos que la empresa tenga con federaciones sindicales globales relacionados con el respeto de los derechos humanos de los trabajadores en la Cadena de Valor, incluido su derecho a la negociación colectiva, y una explicación de cómo el acuerdo permite a la empresa obtener información sobre las perspectivas de esos trabajadores.***

Las exigencias en materia ASG de los *Global Framework Agreements* o acuerdos comerciales con proveedores, nunca serán menores que las establecidas en las Condiciones Generales de Compra, con cláusulas mínimas comunes en todas las zonas geográficas, que incluyen cláusulas y requerimientos relacionados con los derechos humanos de los trabajadores, incluido su derecho a la negociación colectiva (punto presente también en el Compromiso ASG a proveedores de obligado aceptación).

Actualmente no existen *Global Framework Agreements* o acuerdos que la empresa tenga con federaciones sindicales globales.

S2-2-22 e)	*Esto deberá incluir, cuando sea relevante, una explicación de*: ***(e) cuando corresponda, cómo la empresa evalúa la efectividad de su participación con los trabajadores en la Cadena de Valor, incluyendo, cuando sea relevante, cualquier acuerdo o resultado que se derive.***

CIE Automotive mide la efectividad de los compromisos y participación con los trabajadores de la Cadena de Valor realizando un estudio y cuantificando las denuncias o comunicaciones que recibe por parte de los mencionados trabajadores a través de los diferentes canales, anónimos o no, de los que dispone y se detallan públicamente tanto en la web corporativa como en la Política de Compras Sostenibles.

S2-2-23	*Cuando corresponda, la empresa deberá revelar los pasos que toma para obtener información sobre las perspectivas de los trabajadores que pueden ser particularmente vulnerables a impactos y/o marginados (por ejemplo, trabajadoras, trabajadores migrantes, trabajadores con discapacidades).*

CIE Automotive pone a disposición de todos los trabajadores de la Cadena de Valor diferentes canales de comunicaciones, anónimos o no, para recibir cualquier información o propuesta de Derechos Humanos, ambiental o cualquiera que sea la inquietud de los trabajadores. Se detallan públicamente tanto en la web corporativa como en la Política de Compras Sostenibles.

La profundidad y la granularidad del análisis de este año no ha permitido desagregar los riesgos y oportunidades por grupos específicos de la Cadena de Valor. A través del desarrollo de mejores prácticas y del entendimiento reforzado de las normas, se espera que en próximos ejercicios se pueda llegar a este grado de detalle.

3.2.2.3 RD S2-3 – Procesos para remediar los impactos negativos y canales para que los trabajadores de la Cadena de Valor planteen preocupaciones

S2-3-27 a) AR 21	*La empresa deberá describir.* ***(a) su enfoque general y los procesos para proporcionar o contribuir a la reparación cuando haya causado o contribuido a un impacto negativo significativo en los trabajadores de la Cadena de Valor, incluyendo si y cómo la empresa evalúa que la reparación proporcionada es efectiva****.*

CIE Automotive se guía por el contenido de los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos y de las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales, centradas en los mecanismos de reparación y reclamación.

En la política de Compras Sostenibles, detallada anteriormente, se detallan los procesos y pasos a seguir en caso de incumplimiento, con un apartado exclusivo dentro de la política sobre "Remediación de incumplimientos". En las Condiciones Generales de Compra se estipulan medidas para mitigar posibles riesgos o finalizar relación con proveedores que pudieran cometer alguna irregularidad, tal y como se recoge en el indicador *S2–SBM–2–9*.

A continuación, se detallan ejemplos incluidos dentro de las cláusulas de estas condiciones de compra, como medidas para mitigar estos riesgos:

- Se exige a los proveedores que sean activos y dispongan de un sistema propio de identificación de incumplimientos en derechos humanos de todo tipo incluidos los trabajadores de la Cadena de Valor.
- En caso de que alguna de las partes identifique algún riesgo de incumplimiento, se dispone de una cláusula en estas que da la posibilidad a CIE Automotive a realizar una auditoría cuando lo desee en las instalaciones del proveedor para verificar y cuantificar el posible incumplimiento y poder así mitigar impactos.
- En caso de no remediación del incumplimiento, CIE Automotive se asegura, en otra cláusula, la posibilidad de finalizar la relación comercial con el colaborador con el incumplimiento, sin ningún tipo de penalización asociada.

S2-3-27 b) AR 22	*La empresa deberá describir.* ***(b) cualquier canal específico que tenga establecido para que los trabajadores de la Cadena de Valor planteen sus preocupaciones o necesidades directamente a la empresa y que estas sean atendidas, incluyendo si estos son establecidos por la propia empresa y/o si son mecanismos de terceros.***

CIE Automotive cuenta con mecanismos, protocolos y herramientas para facilitar la comunicación de infracciones e irregularidades en la compañía o incumplimientos de su Código de Conducta Profesional. Estos mecanismos se centran principalmente en el Canal Ético.

En 2023, fortaleció este canal ético mediante la implantación de una plataforma informática en la web corporativa, que garantiza la seguridad de los procesos de denuncia y simplifica la gestión de cada caso por parte de la empresa.

Se trata de un sistema puntero e intuitivo en todos los idiomas de los países donde la compañía está presente, que ofrece la posibilidad de abrir un buzón de comunicación seguro, en el que los usuarios pueden denunciar y aportar información complementaria en diferentes formatos (por escrito, mensajes de voz, etc.). Toda la información es confidencial y, si el denunciante lo desea, anónima.

El nuevo canal digital está implantado conforme a las prescripciones de la Ley 2/2023, de 20 de febrero, de España, de protección de las personas que informen de incumplimientos normativos y de la corrupción y en consonancia con los requerimientos legales internacionales, que derivan de la Directiva (UE) 2019/1937 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2019, conocida como la Directiva *WhistleBlowing*.

El cumplimiento de esta nueva ley ha llevado aparejada la modificación del Reglamento del Canal Ético, donde se recogen los principios generales del sistema y su modo de gestión

El Grupo pone a disposición de todos los trabajadores de la Cadena de Valor diferentes canales de comunicaciones, anónimos o no, para recibir cualquier información o propuesta de Derechos Humanos, ambiental o cualquiera que sea la inquietud de los trabajadores, y son de acceso público tanto en la web corporativa como en la Política de Compras Sostenibles.

S2-3-27 c)	*La empresa deberá describir:* ***(c) los procesos a través de los cuales apoya o requiere la disponibilidad de dichos canales en el lugar de trabajo de los trabajadores de la Cadena de Valor.***

Tal y como se indica en la Política de Compras Sostenibles, estos canales de denuncias y canales de comunicación están disponibles siempre que los trabajadores así lo deseen. Son anónimos si el trabajador así lo demanda en ese momento. Las comunicaciones y/o denuncias recibidas son revisadas y estudiadas detalladamente por el órgano de Compliance, responsable del Sistema Interno de Información de la compañía.

S2-3-27 d) *AR 27*	*La empresa deberá describir:* ***(d) cómo rastrea y monitorea los problemas planteados y abordados, y cómo asegura la efectividad de los canales, incluyendo la participación de las partes interesadas que son los usuarios previstos.***

Tal y como se indica en la Política de Compras Sostenibles, estos canales de denuncias y canales de comunicación están disponibles siempre que los trabajadores así lo deseen. Son anónimos si el trabajador así lo demanda en ese momento. Las comunicaciones y/o denuncias recibidas son revisadas y estudiadas detalladamente por el órgano de Compliance, responsable del Sistema Interno de Información de la compañía.

El Reglamento del Canal Ético indica que todas las personas internas y/o externas pueden notificar irregularidades o incumplimientos que falten a la ética, la integridad o atenten contra las pautas establecidas en el Código de Conducta Profesional, y que todas las comunicaciones recibidas son tratadas de forma confidencial.

S2-3-28 *AR 25 y AR 26*	*La empresa deberá revelar si y cómo evalúa que los trabajadores de la Cadena de Valor están al tanto de estas estructuras o procesos y confían en ellos como una forma de plantear sus preocupaciones o necesidades y que estas sean atendidas. Además, la empresa deberá revelar si tiene políticas establecidas para la protección de las personas que los utilizan contra represalias. Si dicha información ha sido revelada de acuerdo con NEIS G1-1, la empresa puede referirse a esa información.*

La información relativa a este indicador ha sido revelada en el apartado NEIS G1-1. No obstante, la compañía remarca que, tal y como se indica en la Política de Compras Sostenibles, estos canales de denuncias y canales de comunicación están disponibles siempre que los trabajadores así lo deseen. Son anónimos si el trabajador así lo demanda en ese momento. Las comunicaciones y/o denuncias recibidas son revisadas y estudiadas detalladamente por el órgano de Compliance, responsable del Sistema Interno de Información de la compañía.

Estos canales de denuncias y comunicación están presentes tanto en la Política de Compras Sostenibles como en el Compromiso ASG o Código Conducta de Proveedores.

Estos documentos son de obligado cumplimiento y aceptación por parte de todos los proveedores, por tanto, todos los colaboradores de CIE Automotive son conscientes y conocedores de la existencia de estos canales de denuncia y comunicación.

3.2.2.4 RD S2-4 – Adopción de medidas relacionadas con los impactos negativos materiales sobre los trabajadores de la Cadena de Valor, enfoques para gestionar los riesgos materiales y aprovechar las oportunidades materiales relacionados con los trabajadores de la Cadena de Valor y la eficacia de dichas actuaciones

S2-4-31 AR 28	*La empresa deberá proporcionar una descripción resumida de los planes de acción y recursos para gestionar sus impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con los trabajadores de la Cadena de Valor según NEIS 2 MDR-A Acciones y recursos en relación con asuntos materiales de sostenibilidad.*

Acción	**Elaboración de Análisis IROS ASG (Matriz IROs, Matriz Geopolitico-CatNat, Matriz ASG por tipología de Compra)**
Resultados	Verificación de situación y mitigación de Riesgos en la Cadena de Suministro.
Alcance	Todo el Grupo CIE Automotive y los trabajadores de la Cadena de Valor.
Horizontes	Corto plazo 2026
Actuaciones	Realización de estudios de IROs para establecer situación de riesgos del grupo y ver posibles grupos de trabajadores, tipologías de compra o zonas geográficas más susceptibles o con mayor riesgo en la Cadena de Valor. Resultados no demandantes de actuaciones mayores por la cuantificación de los impactos de los IROS identificados. En este análisis se abordan todos los IROs materiales identificados en el análisis de doble materialidad: - Condiciones de trabajo: libertad sindical, salud y seguridad. - Igualdad de trato y oportunidades para todos: diversidad y medidas contra la violencia y el acoso en el lugar de trabajo. - Otros derechos relacionados con el trabajo: trabajo forzoso, trabajo infantil. Se ha realizado una revisión de la matriz IROS, donde introducimos como novedad las siguientes tres variables en el análisis de riesgos: Las siete materias fundamentales de la norma ISO 20400, alineadas con la ISO 26000: - 1. Gobernanza de la organización - 2. Derechos humanos - 3. Prácticas laborales - 4. El medio ambiente - 5. Prácticas justas de operación - 6. Asuntos de consumidores - 7. Participación activa y desarrollo de la comunidad The Global Slavery Index (GSI): Se ha introducido como valoración y medición de los riesgos y oportunidades, el factor "The Global Slavery Index (GSI)" que califica a cada país en función de riesgo de incumplimientos de esclavitud moderna: *https://www.walkfree.org/global-slavery-index/* . ODS (Objetivos de Desarrollo Sostenible) del Pacto Mundial: Introducimos en el análisis los ODS vinculados a cada IRO y a cada objetivo marcados por el Grupo, para identificar vinculaciones y alinearnos con los compromisos del Pacto Mundial. De esta manera, establecemos una interconexión en cada IRO interno detectando en la Doble Materialidad, con los ODS respectivos que entendemos se ven afectados, y vinculados a su vez con los objetivos, a corto y medio plazo, del Grupo, así como con cada una de las Materias Fundamentadas de la ISO 20400, y las acciones en cada proceso o procedimiento del Grupo.
Información	Resultados obtenidos de las matrices considerados como no materiales, o no necesarios de destinar mayores recursos dados los proyectos de mitigación actuales.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	No requiere de CAPEX específico.

Acción	**Certificación ISO20400 en Compras Sostenibles**
Resultados	Norma de referencia internacional emitida por experto externo internacional en Compras Sostenibles. Adopción de procesos y normas sostenibles en el proceso de compras en todo el Grupo CIE Automotive.
Alcance	Todo el Grupo CIE Automotive y los trabajadores de la Cadena de Valor.
Horizontes	Medio plazo. La expiración de la Certificación es de tres años, pero requiere una renovación anual con una auditoría externa correspondiente también anual.
Actuaciones	Evaluación satisfactoria en las auditorías anuales necesaria para obtener la Certificación ISO20400. Para ello se actualizan los procedimientos/requerimientos/políticas/manuales, referentes a Sostenibilidad, Derechos Humanos y materia Ambiental, así como cualquier punto que surja de las auditorías realizadas por el especialista externo. En esta certificación y en cada una de sus reevaluaciones, se abordan todos los IROs materiales identificados en el análisis de doble materialidad: - Condiciones de trabajo: libertad sindical, salud y seguridad. - Igualdad de trato y oportunidades para todos: diversidad y medidas contra la violencia y el acoso en el lugar de trabajo. - Otros derechos relacionados con el trabajo: trabajo forzoso, trabajo infantil.
Información	La certificación ISO 20400 refuerza las políticas de sostenibilidad del Grupo, al extenderlas a toda la cadena de suministro, y sienta las bases para conseguir nuevos avances en materia ASG: - Garantizar la seguridad de la cadena de suministro. - Evitar riesgos de Derechos Humanos y laborales, financieros, ambientales y reputacionales. - Infundir confianza al inversor, clientes y resto de grupos de interés. - Fomentar el bienestar del empleado y contribuir a la apertura de nuevos mercados para productos y servicios. - Estar preparados para conseguir los objetivos de descarbonización.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	Como se ha mencionado en puntos anteriores a lo largo de este informe, el plan de gestión medioambiental está coordinado y ligado al Plan Estratégico de la compañía. En el Plan Estratégico de la compañía, se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros, lo cual supone aproximadamente el 5% anual de las ventas. Las cifras comentadas son para el Plan Estratégico en su totalidad y no sólo para una acción o sólo para el área medioambiental, ni tampoco para una acción o sólo para el área de compras. El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas. El OPEX de la compañía destinado a esta acción concreta, no es relevante y se incluye dentro del importe mencionado en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025, por tanto, no se reporta un desglose por acción, palanca o línea de trabajo. Además, se dedican recursos humanos corporativos de compras a la gestión en exclusiva de la sostenibilidad de la cadena de suministro

Acción	**Revisión y despliegue anual de procedimientos de gestión de la cadena de suministro**
Resultados	Actualización a cambios regulatorios, así como exigencias de clientes. Mitigación de riesgos en la Cadena de Suministro.
Alcance	Todo el Grupo CIE Automotive y los trabajadores de la Cadena de Valor.
Horizontes	Corto plazo. Revisión anual.
Actuaciones	Revisión y despliegue anual de procedimientos de gestión de la cadena de suministro comunes alineados con las exigencias legales de cada país y el Plan Estratégico ASG 2025. Mención especial a la Política de Compras Sostenibles, creada y publicada en 2024 para fortalecer la relación del Grupo para con los trabajadores de la Cadena de Valor. En esta acción se abordan todos los IROs materiales identificados en el análisis de doble materialidad: - Condiciones de trabajo: libertad sindical, salud y seguridad.

	- Igualdad de trato y oportunidades para todos: diversidad y medidas contra la violencia y el acoso en el lugar de trabajo. - Otros derechos relacionados con el trabajo: trabajo forzoso, trabajo infantil.
Información	Estudio de novedades en criterios ASG a nivel mundial y local en cada zona geográfica que el Grupo opera, para adaptarse a los continuos cambios regulatorios y exigencias de mercado. Revisión y despliegue anual de procedimientos de gestión de la cadena de suministro comunes alineados con las exigencias legales de cada país y la estrategia ASG del Grupo. Se pone a disposición de la Cadena de Valor los canales necesarios, según requisito AR28, para plantear inquietudes o necesidades que incluyen mecanismos de reclamación, líneas directas, sindicatos (cuando los trabajadores están sindicalizados), comités de empresa, procesos de diálogo u otros medios a través de los cuales los propios trabajadores de la empresa o los representantes de los trabajadores pueden plantear inquietudes sobre los impactos o explicar las necesidades que les gustaría que la empresa abordara.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	Como se ha mencionado en puntos anteriores a lo largo de este informe, el plan de gestión medioambiental está coordinado y ligado al Plan Estratégico de la compañía. En el Plan Estratégico de la compañía, se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros, lo cual supone aproximadamente el 5% anual de las ventas. Las cifras comentadas son para el Plan Estratégico en su totalidad y no sólo para una acción o sólo para el área medioambiental, ni tampoco para una acción o sólo para el área de compras. El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas. El OPEX de la compañía destinado a esta acción concreta, no es relevante y se incluye dentro del importe mencionado en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025 y, por tanto, no se reporta un desglose por acción, palanca o línea de trabajo. Además, se dedican recursos humanos corporativos de compras a la gestión en exclusiva de la sostenibilidad de la cadena de suministro

Acción	**Doble Control y monitorización de la salud ASG cadena de suministro**
Resultados	Monitorización y calificación del grado de cumplimiento de los colaboradores que componen la Cadena de Valor del Grupo. Mitigación de riesgos en la Cadena de Suministro.
Alcance	Todo el Grupo CIE Automotive y los trabajadores de la Cadena de Valor.
Horizontes	Corto plazo. Revisión anual.
Actuaciones	- Internamente: Portal de proveedores ASG: Dotar a la compañía de un sistema de monitorización objetiva de calificación ASG de la cadena de suministro. Se realiza una discriminación en función de las familias de compra, siendo la compra de material productivo/directo más exigente, estableciendo unos requisitos mínimos comunes ASG a todo proveedor de la cadena de suministro. - Externamente: A través de la colaboración con la empresa Moody's Analytics, empresa referente experta en sistemas de detección de riesgos en materia de derechos humanos, medioambientales de gobernanza a nivel mundial. Monitorización constante de alertas para la identificación precoz de riesgos de nuestra Cadena de Valor. Definición plan de acción por parte de la planta/s afectadas y toma de decisión que pueda derivar en la finalización automática de la relación comercial en caso de que exista un incumplimiento de los requisitos exigidos por CIE Automotive tanto a proveedores directos como incumplimientos que puedan provenir de los suministradores de nuestros proveedores. En esta acción se abordan todos los IROs materiales identificados en el análisis de doble materialidad: - Condiciones de trabajo: libertad sindical, salud y seguridad. - Igualdad de trato y oportunidades para todos. - Otros derechos relacionados con el trabajo: trabajo forzoso, trabajo infantil.

Información	Monitorización y calificación del grado de cumplimiento de los colaboradores que componen la Cadena de Valor del Grupo. Mitigación de riesgos en la Cadena de Suministro.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	Como se ha mencionado en puntos anteriores a lo largo de este informe, el plan de gestión medioambiental está coordinado y ligado al Plan Estratégico de la compañía. En el Plan Estratégico de la compañía, se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros, lo cual supone aproximadamente el 5% anual de las ventas. Las cifras comentadas son para el Plan Estratégico en su totalidad y no sólo para una acción o sólo para el área medioambiental, ni tampoco para una acción o sólo para el área de compras. El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas. El OPEX de la compañía destinado a esta acción concreta, no es relevante y se incluye dentro del importe mencionado en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025 y, por tanto, no se reporta un desglose por acción, palanca o línea de trabajo. Además, se dedican recursos humanos corporativos de compras a la gestión en exclusiva de la sostenibilidad de la cadena de suministro

Acción	**Cuadro de mando interno para monitorización trimestral de indicadores en materia Ambiental, Social y de Buen Gobierno (ASG)**
Resultados	Monitorización del grado de cumplimiento de cada planta productiva del Grupo en aspectos ASG. Indicadores ASG del Plan Estratégico ASG 2025. Mitigación de riesgos en la Cadena de Suministro.
Alcance	Todo el Grupo CIE Automotive y los trabajadores de la Cadena de Valor.
Horizontes	Corto plazo. Revisión trimestral.
Actuaciones	Cada planta ha de identificar las acciones adicionales a implementar para conseguir los objetivos de grupo y cumplir así los objetivos fijados en el Plan Estratégico ASG 2025, y reportarlos en una plataforma interna común. En esta acción se abordan todos los IROs materiales identificados en el análisis de doble materialidad: - Condiciones de trabajo: libertad sindical, salud y seguridad. - Igualdad de trato y oportunidades para todos: diversidad y medidas contra la violencia y el acoso en el lugar de trabajo. - Otros derechos relacionados con el trabajo: trabajo forzoso, trabajo infantil.
Información	Monitorización del grado de cumplimiento de cada planta productiva del Grupo en aspectos ASG. Indicadores ASG del Plan Estratégico ASG 2025. Mitigación de riesgos en la Cadena de Suministro.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	Como se ha mencionado en puntos anteriores a lo largo de este informe, el plan de gestión medioambiental está coordinado y ligado al Plan Estratégico de la compañía. En el Plan Estratégico de la compañía, se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros, lo cual supone aproximadamente el 5% anual de las ventas. Las cifras comentadas son para el Plan Estratégico en su totalidad y no sólo para una acción o sólo para el área medioambiental, ni tampoco para una acción o sólo para el área de compras. El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas. El OPEX de la compañía destinado a esta acción concreta, no es relevante y se incluye dentro del importe mencionado en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025 y, por tanto, no se reporta un desglose por acción, palanca o línea de trabajo. Además, se dedican recursos humanos corporativos de compras a la gestión en exclusiva de la sostenibilidad de la cadena de suministro.

Acción	**Formación interna y externa en materia Ambiental, Social y de Buen Gobierno (ASG)**
Resultados	Monitorización y cumplimiento del grado de formación de cada planta productiva del Grupo en aspectos ASG. 100% de las plantas formadas e informadas. Mitigación de riesgos en la Cadena de Suministro
Alcance	Todo el Grupo CIE Automotive y los trabajadores de la Cadena de Valor.
Horizontes	Corto plazo. Revisión anual.
Actuaciones	Formación doble en aspectos ASG, Derechos Humanos, Ambientales: - Interna: *Roadshows* anuales presenciales, o no presenciales, focalizados en la formación continua interna en materia ASG al 100% de los equipos de compras según nuevos requisitos corporativos, regulatorios o comerciales. - Externa a proveedores: Continuar con la formación ASG a proveedores a nivel local con sesiones y reuniones específicas y adhesión al programa impulsado por el pacto Mundial de las Naciones Unidas para formar en compras sostenibles a proveedores (tamaño PYMEs) de CIE Automotive mundialmente. En esta acción se abordan todos los IROs materiales identificados en el análisis de doble materialidad: - Condiciones de trabajo: libertad sindical, salud y seguridad. - Igualdad de trato y oportunidades para todos. - Otros derechos relacionados con el trabajo: trabajo forzoso, trabajo infantil.
Información	Monitorización y cumplimiento del grado de formación de cada planta productiva del Grupo en aspectos ASG. 100% de las plantas formadas e informadas. Mitigación de riesgos en la Cadena de Suministro.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	Como se ha mencionado en puntos anteriores a lo largo de este informe, el plan de gestión medioambiental está coordinado y ligado al Plan Estratégico de la compañía. En el Plan Estratégico de la compañía, se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros, lo cual supone aproximadamente el 5% anual de las ventas. Las cifras comentadas son para el Plan Estratégico en su totalidad y no sólo para una acción o sólo para el área medioambiental, ni tampoco para una acción o sólo para el área de compras. El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas. El OPEX de la compañía destinado a esta acción concreta, no es relevante y se incluye dentro del importe mencionado en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025 y, por tanto, no se reporta un desglose por acción, palanca o línea de trabajo. Además, se dedican recursos humanos corporativos de compras a la gestión en exclusiva de la sostenibilidad de la cadena de suministro

Acción	**Auditorías a proveedores de proceso y especificas en materia Ambiental, Social y de Buen Gobierno (ASG)**
Resultados	Elaboración de auditorías físicas, así como autoevaluaciones con criterios ASG para verificar el grado de cumplimiento en temas de Derechos Humanos, Ambientales, Calidad, etc., de los proveedores y verificar su idoneidad a seguir formando parte del panel de proveedores de CIE Automotive. Aumento en el número de auditorías realizadas el año precedente para abarcar un grado de cumplimiento mayor y conseguir una mitigación de riesgos en la Cadena de Suministro.
Alcance	Todo el Grupo CIE Automotive y los trabajadores de la Cadena de Valor.
Horizontes	Corto plazo. Revisión anual.
Actuaciones	Elaboración de auditorías físicas, así como autoevaluaciones con criterios ASG para verificar el grado de cumplimiento en temas de Derechos Humanos, Ambientales, Calidad, etc., de los proveedores y verificar su idoneidad a seguir formando parte del panel de proveedores de CIE Automotive. En esta acción se abordan todos los IROs materiales identificados en el análisis de doble materialidad:

	- Condiciones de trabajo: libertad sindical, salud y seguridad. - Igualdad de trato y oportunidades para todos: diversidad y medidas contra la violencia y el acoso en el lugar de trabajo. - Otros derechos relacionados con el trabajo: trabajo forzoso, trabajo infantil.
Información	Elaboración de auditorías físicas, así como autoevaluaciones con criterios ASG para verificar el grado de cumplimiento en temas de Derechos Humanos, Ambientales, Calidad, etc., de los proveedores y verificar su idoneidad a seguir formando parte del panel de proveedores de CIE Automotive.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	Puede requerir de un OPEX específico en caso de desplazamientos a cada zona geográfica del Grupo, y variará dependiendo de si el auditor es una persona interna o externa.

Acción	**Proyecto *Supply Chain Race2Zero***
Resultados	Adaptación y mitigación del cambio climático en la Cadena de Valor
Alcance	Proveedores clave de CIE Automotive, en volumen de compra anual y por consiguiente susceptibles de disponer de mayores emisiones,
Horizontes	Se ha fijado como corto plazo el 2025, medio plazo el 2033 y largo plazo el 2050
Actuaciones	Desde 2022 se ha lanzado este proyecto, el cual, pretende alinear los objetivos y acciones de la Cadena de Valor con los de CIE Automotive y a su vez con los de los grupos de interés. En esta acción se abordan todos los IROs materiales identificados en el análisis de doble materialidad: - Condiciones de trabajo: libertad sindical, salud y seguridad. - Igualdad de trato y oportunidades para todos: diversidad y medidas contra la violencia y el acoso en el lugar de trabajo. - Otros derechos relacionados con el trabajo: trabajo forzoso, trabajo infantil.
Información	El Alcance 3 supone el mayor porcentaje de las emisiones del Grupo, dentro de éstas es la categoría 1 la de mayor impacto, es por ello que los proveedores son clave a la hora de alinear toda la Cadena de Valor.
Descripción de CAPEX y OPEX asociados	Como se ha mencionado en puntos anteriores a lo largo de este informe, el plan de gestión medioambiental está coordinado y ligado al Plan Estratégico de la compañía. En el Plan Estratégico de la compañía, se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros, lo cual supone aproximadamente el 5% anual de las ventas. Las cifras comentadas son para el Plan Estratégico en su totalidad y no sólo para una acción o sólo para el área medioambiental, ni tampoco para una acción o sólo para el área de compras. El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas. Las cifras comentadas son para el Plan Estratégico en su totalidad y no sólo para una acción o sólo para el área medioambiental. El OPEX de la compañía destinado a esta acción concreta, no es relevante y se incluye dentro del importe mencionado en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025 y, por tanto, no se reporta un desglose por acción, palanca o línea de trabajo. Además, se dedican recursos humanos corporativos de compras a la gestión en exclusiva de la sostenibilidad de la cadena de suministro

S2–4–32 a) AR 38	*En relación con los impactos materiales, la empresa deberá describir:* ***(a) acciones tomadas, planificadas o en curso para prevenir o mitigar impactos negativos materiales en los trabajadores de la Cadena de Valor.***

Uno de los riesgos principales de la compañía es que cadena de suministro no esté alineada con los compromisos ASG del Grupo así como con los requerimientos de nuestros grupos de interés (principalmente clientes y legislación), por ello, se está desplegando un plan de acción a nivel global que consiste en la sensibilización y mayor conocimiento de todos los trabajadores de CIE Automotive en materia ASG, lo que es a su vez, una gran oportunidad: oportunidad de que los gestores de compras y aprovisionamientos, siguiendo con el modelo de éxito de gestión de la cadena de suministro, gestión GLOCAL, se involucren aún más en el traslado de las exigencias y deber de cumplimientos ASG, y oportunidad para nuestra cadena de suministro por ser CIE Automotive una compañía tractora en implementación de exigencias y formación sobre requisitos normativos mundiales.

El objetivo es crear una cadena de suministro sólida, flexible y resiliente alineada con los ODS.

La mitigación de los riesgos pasa por:

- Elaboración de matrices de riesgos ASG propias de la cadena de suministro:
    - Riesgos IROS según plan estratégico ASG (ejemplo: exigencia regulatoria *CBAM*, Mecanismo de Ajuste Fronterizo del Carbono). Asegurar su monitorización, impactos y cumplimiento por parte de la cadena de suministro no europea.
    - Riesgos geopolíticos (*Nat-Cat*).
    - Riesgos según tipología de compra (material productivo/directo - material no productivo/indirecto).
- Renovación anual de la Certificación en Compras sostenibles ISO 20400 verificada externamente y que garantice la correcta gestión de la función en materia ASG.
- Revisión y despliegue anual de procedimientos de gestión de la cadena de suministro comunes alineados con las exigencias legales de cada país y la estrategia ASG del grupo.
- Formulación de nuevos procedimientos/políticas para la adecuada gestión mundial de la cadena de suministro, como es la Política de compras sostenibles.
- Garantizar el conocimiento de los equipos de compras del grupo de las exigencias de la CSDDD que obliga a las empresas a respetar los derechos humanos, trabajadores en la Cadena de Valor y la protección del medio ambiente en toda su Cadena de Valor.
- Doble Control y monitorización de la salud ASG cadena de suministro:
    - Internamente: Portal de proveedores ASG. Dotar a la organización de un sistema de monitorización objetiva de calificación ASG de la cadena de suministro. Se realiza una discriminación en función de las familias de compra, siendo la compra de material productivo/directo más exigente. Estableciendo unos requisitos mínimos comunes ASG a todo proveedor de la cadena de suministro.
    - Externamente: A través de empresa referente experta en sistemas de detección de riesgos en materia de derechos humanos, medioambientales de gobernanza a nivel mundial, MOODYS ANALYTICS. Monitorización constante de alertas para la identificación precoz de riesgos de nuestra Cadena de Valor. Definición plan de acción por parte de la planta/s afectadas y toma de decisión que pueda derivar en la finalización automática de la relación comercial en caso de que exista un incumplimiento de los requisitos exigidos por CIE Automotive tanto a proveedores directos como incumplimientos que puedan provenir de los suministradores de nuestros proveedores.
- Compromiso de CIE Automotive de cumplir con la Directiva Europea en materia de Información sobre Sostenibilidad (CSRD por sus siglas en inglés), y exigencia a la cadena de suministro del cumplimiento de la Directiva sobre Diligencia Debida de las empresas en materia de Sostenibilidad (CSDDD por sus siglas en inglés), según los estándares de la OCDE. Contratos, *Global Supply Chain Manual*, condiciones generales de compra han de estar alineados con la mencionada normativa.
- Cuadro de mando para monitorización trimestral de indicadores ASG de la cadena de suministro. Cada planta ha de identificar las acciones adicionales a implementar para conseguir los objetivos de grupo.

- Formación ASG:
    - Interna: *Roadshows* anuales presenciales o no presenciales focalizados en la formación continua interna en materia ASG al 100% de los equipos de compras según nuevos requisitos corporativos, regulatorios o comerciales.
    - Externa a proveedores: Continuar con la formación ASG a proveedores a nivel local con sesiones y reuniones específicas y adhesión al programa impulsado por el pacto Mundial de la UN para formar en compras sostenibles a proveedores (tamaño PYMES) de CIE Automotive mundialmente.
- Impulsar las auditorías ASG mundialmente. La realización de auditorías físicas por parte de cada planta a los proveedores críticos como parte de la verificación del cumplimiento real.
- Proyecto *Supply Chain Race2Zero*: Impulso corporativo e implementación local para obtener compromiso de cumplimiento de reducción de emisiones alineados con los objetivos 2050.

De igual manera, las acciones tomadas para verificar el cumplimiento y posibles impactos materiales que puedan surgir asociados a los trabajadores de la Cadena de Valor, se detallan tanto su forma como los recursos asignados como respuesta al indicador *S2–4–31*.

S2–4–32 b)	*En relación con los impactos materiales, la empresa deberá describir.* ***(b) si ha tomado medidas y cómo lo ha hecho para proporcionar o habilitar un remedio en relación con un impacto material real****.*

En la respuesta al indicador *S2–4–31* se detallan las acciones establecidas por CIE Automotive para promover impactos positivos en los trabajadores de la Cadena de Valor. Además, en la respuesta al indicador *S2–3–27 a)* se detallan procesos ya actuación para remediación de posibles incumplimientos, y por último, tal y como se muestra en el indicador *SBM-2–9*, la compañía informa de documentación asociada este requerimiento.

S2–4–32 c) AR 39	*En relación con los impactos materiales, la empresa deberá describir.* ***(c) cualquier acción o iniciativa adicional que tenga en marcha con el propósito principal de generar impactos positivos para los trabajadores de la Cadena de Valor.***

En la respuesta al indicador *S2–4–31* se detallan las acciones establecidas por CIE Automotive para promover impactos positivos en los trabajadores de la Cadena de Valor. Además, en la respuesta al indicador *S2–3–27 a)* se detallan procesos ya actuación para remediación de posibles incumplimientos, y por último, tal y como se muestra en el indicador *SBM-2–9*, la compañía informa de documentación asociada este requerimiento.

S2–4–32 d) AR 33 y 35	*En relación con los impactos materiales, la empresa deberá describir.* ***(d) cómo rastrea y evalúa la efectividad de dichas acciones e iniciativas en la obtención de los resultados previstos para los trabajadores de la Cadena de Valor.***

Una de las medidas que se realiza para hacer seguimiento y medir la eficacia para casos como las formaciones en materia Ambiental, Social y de Buen Gobierno (ASG) o la revisión y despliegue anual de procedimientos de gestión de la cadena de suministro, es la grabación de las sesiones formativas internas para después compartirlas con los propios asistentes y con las partes interesadas que no hayan podido acudir a las sesiones específicas.

Además, se guardan como repositorio para que la formación no se pierda y este siempre a disposición de los interesados, y también para que se analicen con posteriores formaciones. Esto se realiza en todas las zonas geográficas donde opera el Grupo.

Por otro lado, en la realización de las auditorías a proveedores, CIE Automotive evalúa la situación financiera de los proveedores como medida para garantizar el suministro durante la duración de los proyectos. Estas evaluaciones se llevan a cabo mediante auditorías de procesos que consideran y ponderan diversos parámetros, tales como planificación, gestión de proveedores, recepción, capacitación y calificación, proceso, mantenimiento, inspección, embalaje, almacenamiento, mejora continua y medioambiente, satisfacción del cliente, documentación y criterios ASG.

Estas auditorías se pueden compartir con el proveedor y que sea él mismo quien se autoevalúe, realizando posteriormente una validación por el personal cualificado de CIE Automotive para contrastar la información recibida. Gracias a este sistema de autoevaluación y auditorías *in situ*, en 2025 se realizaron 849 auditorías, frente a las 772 del año 2024, un 10% más. Para 2026, el Grupo se ha fijado como reto incrementar un 10% el número de auditorías, potenciando la realización de las auditorías presenciales.

El 100% de las auditorías realizadas han incluido criterios ASG de análisis, y que todas hayan finalizado con un resultado satisfactorio, es otro modo de medir la eficacia de las medidas implementadas en este apartado.

Además, en la respuesta al indicador *S2-4-31* se detallan las acciones establecidas por parte de CIE Automotive para promover impactos positivos en los trabajadores de la Cadena de Valor. En el indicador *S2-3-27 a)* se detallan procesos de actuación para remediación de posibles incumplimientos y en el indicador *SBM-2-9* se informa de documentación asociada este requerimiento.

Por último, es importante destacar que se hace seguimiento anual del canal de denuncias y de comunicación externa y anónimo con los trabajadores de la Cadena de Valor para analizar la efectividad de las políticas y procedimientos establecidos en materia de Derechos Humanos, según detallado en la Política de Compras Sostenibles del Grupo.

S2-4-33 a) AR 29	*En relación con el párrafo 30, la empresa deberá describir:* ***(a) los procesos a través de los cuales identifica qué acción es necesaria y apropiada en respuesta a un impacto negativo real o potencial particular en los trabajadores de la Cadena de Valor.***

Las auditorias que el departamento de Cadena de Suministro lleva anualmente para superar el cumplimiento en Derechos Humanos, Ambientales y resto de criterios ASG (Ambientales, Sociales y de Buen Gobierno), para la obtención y renovación de la certificación ISO20400, sirve de ejercicio para identificar acciones necesarias y apropiadas en respuesta a un impacto negativo real o potencial particular en los trabajadores de la Cadena de Valor.

Verificación externa y alertas ASG realizada por la empresa externa Moodys Analytics:

Evaluación con una de las compañías de rating y calificación ASG más importantes del mundo para realizar una verificación del grado de cumplimiento en materia ASG de más del 90% del volumen de compras globales, e identificar posibles incumplimientos en criterios medioambientales, sociales, de Derechos Humanos, etc. abarcando temas como:

- *REDFLAGS* (sanciones, Derechos Humanos, medioambiente, comportamiento empresarial, gobierno corporativo…)
- Alertas ASG
- Sanciones (locales e internacionales)
- Riesgo Default o de quiebra
- Noticias sobre incumplimientos de leyes
- Alertas antisoborno y corrupción

Además, en la respuesta al indicador *S2-4-31* se detallan las acciones establecidas por parte de CIE Automotive para promover impactos positivos en los trabajadores de la Cadena de Valor. En el indicador *S2-3-27 a)* se detallan procesos de actuación para remediación de posibles incumplimientos y en el indicador *SBM-2-9* se informa de documentación asociada este requerimiento.

Por último, es importante destacar que se hace seguimiento anual del canal de denuncias y de comunicación externa y anónimo con los trabajadores de la Cadena de Valor para analizar la efectividad de las políticas y procedimientos establecidos en materia de Derechos Humanos, según detallado en la Política de Compras Sostenibles del Grupo.

S2-4-33 b)	*En relación con el párrafo 30, la empresa deberá describir* ***(b) su enfoque para tomar medidas en relación con impactos negativos materiales específicos en los trabajadores de la Cadena de Valor, incluidas cualquier acción en relación con sus propias prácticas de compra u otras prácticas internas, así como la creación de capacidades u otras formas de compromiso con entidades en la Cadena de Valor, o formas de acción colaborativa con pares de la industria u otras partes relevantes.***

Auditorías a proveedores

CIE Automotive evalúa la situación financiera de los proveedores como medida para garantizar el suministro durante la duración de los proyectos. Estas evaluaciones se llevan a cabo mediante auditorías de procesos que consideran y ponderan diversos parámetros, tales como planificación, gestión de proveedores, recepción, capacitación y calificación, proceso, mantenimiento, inspección, embalaje, almacenamiento, mejora continua y medioambiente, satisfacción del cliente, documentación y criterios ASG. Estas auditorías se pueden compartir con el proveedor y que sea él mismo quien se autoevalúe, realizando posteriormente una validación por el personal cualificado de CIE Automotive para contrastar la información recibida.

Gracias a este sistema de autoevaluación y auditorías *in situ*, en 2025 se realizaron 849 auditorías, frente a las 772 del año 2024, un 10% más. Para 2026, el Grupo se ha fijado como reto incrementar un 10% el número de auditorías, potenciando la realización de las auditorías presenciales.

Herramientas de control y análisis del sistema de medición

El proveedor debe realizar estudios de Repetibilidad y Reproducibilidad, Linealidad, Sesgo y Estabilidad a todos los calibradores e instrumentos de medición utilizados en la medición de características críticas y/o significativas, identificadas en el Plan de Control. El proveedor debe realizar dichos estudios periódicamente o cuando se introduzca cualquier cambio en el sistema de medición, operador, calibrador de inspección o método de inspección.

Procesos especiales

El Plan de Control de Pre-Lanzamiento, el Plan de Contención SOP y el Muro de Calidad son actividades adicionales y temporales para aumentar el nivel de confianza con el fin de asegurar que todos los productos enviados cumplan con los requisitos de CIE Automotive. Los propósitos de estos procedimientos adicionales son:

- Proteger el sitio de CIE Automotive de no conformidades de calidad durante períodos críticos como lanzamiento, inicio, aumento de producción, problemas de calidad durante la producción en masa o después de la revisión del proceso de fabricación o cuando los lotes de fabricación están separados por un año o más.
- El plan de control de prelanzamiento servirá para validar el Plan de Control de Producción y debe tener en cuenta todas las condiciones críticas conocidas de la pieza, así como las áreas potenciales de preocupación identificadas durante las fases de desarrollo para nuevos proyectos o modificaciones.
- Asegurar que cualquier problema de calidad que pueda surgir sea rápidamente identificado, contenido y corregido en la ubicación del proveedor.
- Aumentar la participación y visibilidad de la alta dirección del proveedor.
- Desempeño PPM: se trata de un sistema de medida relativo a los compromisos de calidad de una pieza, componente o material. Indica el número de partes no conformes en el proceso.

Plan de contingencia. Gestión de riesgos del proveedor

El proveedor debe preparar planes de contingencia para cumplir con los requisitos de CIE Automotive en caso de cualquier interrupción en la producción y entrega de piezas. El proveedor debe notificar a su contacto en CIE Automotive dentro de un período que no exceda las 12 horas.

La naturaleza del problema debe ser comunicada y se deben tomar medidas inmediatas para asegurar el suministro del producto. Las interrupciones en la producción podrían incluir, pero no se limitan a, desastres naturales, inestabilidad política, guerra, problemas de capacidad, problemas de calidad, huelgas laborales, paradas de producción no planificadas y otros eventos que impidan al proveedor cumplir con los volúmenes requeridos o cumplir con cualquier evento APQP dentro del lanzamiento (ejemplo: R@R o PPAP).

El APQP, o Planificación Avanzada de la Calidad del Producto, es una estructura sistemática utilizada en el desarrollo y la fabricación de productos para garantizar que los productos o procesos creados estarán a la altura de las normas de calidad de la empresa y las especificaciones de los clientes.

Marco ético

Las acciones de CIE Automotive deben asegurar que su personal, tanto interna como externamente, se comporte de manera ética.

Código de Conducta Profesional

Este Código de Conducta Profesional se aplicará, sin excepción, a todas las personas pertenecientes al Grupo. El conocimiento y cumplimiento de las normas de conducta establecidas en él son obligatorios para todos, y en ninguna circunstancia la ignorancia de la ley excusará su cumplimiento.

Además, CIE Automotive, S.A. alentará a sus socios comerciales (*Joint Ventures*, proveedores, clientes, contratistas y socios comerciales) a actuar de manera coherente con este código y a aplicar programas de ética que sean consistentes con sus estándares. El Grupo tomará las medidas adecuadas si hay evidencia de que esos socios no han cumplido con sus políticas o con sus obligaciones contractuales.

Guía de debida diligencia

CIE Automotive se está alineando con la nueva directiva de Diligencia Debida (CSDDD por sus siglas en inglés) y las recomendaciones de la OCDE para identificar, prevenir y gestionar el impacto que las operaciones de la compañía puedan tener en los derechos humanos y el medio ambiente.

Así, la empresa extenderá su conocimiento y experiencia a sus propios proveedores, buscando fortalecer el compromiso de la cadena de suministro con el respeto a los derechos humanos, laborales y ambientales, e identificando riesgos de violación de cualquiera de estos derechos en los países de origen de los proveedores.

Posición anticorrupción y soborno

El cumplimiento de esta política es obligatorio para todos los directores, ejecutivos, empleados y trabajadores de todas las empresas que componen el Grupo, sin excepción. Además, todos los terceros que colaboren participen, actúen como intermediarios o actúen por y en nombre de CIE Automotive, S.A. en transacciones y negociaciones deben observar las directrices y principios contenidos en esta política.

Canal Ético

CIE Automotive ha establecido un procedimiento para gestionar notificaciones y consultas con respecto a infracciones o anomalías del Código de Conducta Profesional. Todos los miembros de la organización y cualquiera de sus grupos de interés pueden utilizarlo para hacer consultas o notificar actividades inusuales o infracciones de las normas establecidas en el Código de Conducta Profesional utilizando la plataforma habilitada tanto en la intranet corporativa como en la página web corporativa.

El grupo también alienta a sus socios comerciales (*Joint Ventures*, proveedores, clientes, contratistas y otros socios) a alinear su conducta con el Código y aplicar estándares de ética equivalentes. Se recomienda que los proveedores tengan su propio canal de denuncias (vinculado a la Debida Diligencia).

S2–4–33 c)	*En relación con el párrafo 30, la empresa deberá describir* ***(c) cómo asegura que los procesos para proporcionar o habilitar un remedio en caso de impactos negativos materiales estén disponibles y sean efectivos en su implementación y resultados.***

En la respuesta al indicador *S2-4–31* se detallan las acciones establecidas por parte de CIE Automotive para promover impactos positivos en los trabajadores de la Cadena de Valor. En el indicador *S2–3–27 a)* se detallan procesos de actuación para remediación de posibles incumplimientos y en el indicador *SBM-2–9* se informa de documentación asociada este requerimiento.

Es importante destacar que se hace seguimiento anual del canal de denuncias y de comunicación externa y anónimo con los trabajadores de la Cadena de Valor para analizar la efectividad de las políticas y procedimientos establecidos en materia de Derechos Humanos, según detallado en la Política de Compras Sostenibles del Grupo.

S2–4–34 a) AR 40, 41 y 43	*En relación con los riesgos y oportunidades materiales, la empresa deberá describir:* ***(a) qué acción está planificada o en curso para mitigar riesgos materiales para la empresa derivados de sus impactos y dependencias en los trabajadores de la Cadena de Valor y cómo rastrea la efectividad en la práctica.***

En la respuesta al indicador *S2-4–31* se detallan las acciones establecidas por parte de CIE Automotive para mitigar los riesgos importantes para la empresa derivados de sus repercusiones y dependencias de los trabajadores de la Cadena de Valor y cómo realiza el seguimiento de la eficacia en la práctica, así como para promover impactos positivos en los trabajadores de la Cadena de Valor.

En el indicador *S2–3–27 a)* se detallan procesos ya actuación para remediación de posibles incumplimientos y en el punto *SBM-2–9* se informa de documentación asociada este requerimiento.

Verificación externa y alertas ASG realizada por la empresa externa Moodys Analytics:

Evaluación con una de las compañías de rating y calificación ASG más importantes del mundo para realizar una verificación del grado de cumplimiento en materia ASG de más del 90% del volumen de compras globales, e identificar posibles incumplimientos en criterios medioambientales, sociales, de Derechos Humanos, etc. abarcando temas como:

- *REDFLAGS* (sanciones, Derechos Humanos, medioambiente, comportamiento empresarial, gobierno corporativo…)
- Alertas ASG
- Sanciones (locales e internacionales)
- Riesgo Default o de quiebra
- Noticias sobre incumplimientos de leyes
- Alertas antisoborno y corrupción

Por último, es importante destacar que se hace seguimiento anual del canal de denuncias y de comunicación externa y anónimo con los trabajadores de la Cadena de Valor para analizar la efectividad de las políticas y procedimientos establecidos en materia de Derechos Humanos, según detallado en la Política de Compras Sostenibles del Grupo.

S2–4–34 b)	*En relación con los riesgos y oportunidades materiales, la empresa deberá describir:* ***(b) qué acciones están planificadas o en curso para aprovechar las oportunidades materiales para la empresa en relación con los trabajadores de la Cadena de Valor.***

La respuesta a este indicador se recoge en el indicador *S2–4–34 a) AR 40, 41 y 43*.

S2–4–35 *AR 32*	*La empresa deberá divulgar si toma medidas y cómo lo hace para evitar causar o contribuir a impactos negativos materiales en los trabajadores de la Cadena de Valor a través de sus propias prácticas, incluyendo, cuando sea relevante, en relación con la adquisición, ventas y uso de datos. Esto puede incluir la divulgación del enfoque adoptado cuando surgen tensiones entre la prevención o mitigación de impactos negativos materiales y otras presiones comerciales.*

La respuesta a este indicador se recoge en el indicador *S2–4–34 a) AR 40, 41 y 43*.

Además, en el indicador *S2-SBM-2-9* se detalla el derecho a interrumpir cualquier relación comercial unilateralmente y sin penalización en caso de identificación de incumplimiento y no remediación por cualquier proveedor. Esto viene recogido en las Condiciones Generales de Compra detalladas a lo largo del informe.

S2–4–36	*La empresa también deberá divulgar si se han reportado problemas e incidentes graves de derechos humanos relacionados con su Cadena de Valor ascendente y descendente y, si corresponde, divulgarlos.*

Al igual que en 2024, en 2025 no se recibieron denuncias relacionadas con la vulneración de los derechos humanos relacionados con las fases anteriores y posteriores de su Cadena de Valor.

S2–4–38	*La empresa deberá divulgar qué recursos se asignan a la gestión de sus impactos materiales, con información que permita a los usuarios comprender cómo se gestionan los impactos materiales.*

Los recursos que CIE Automotive asigna para gestionar los impactos materiales son tanto económicos como humanos. En el departamento corporativo se dedican recursos humanos de compras a la gestión en exclusiva de la sostenibilidad de la cadena de suministro.

Además, como se ha mencionado en la respuesta a indicadores anteriores a lo largo de este informe, el Plan de Gestión Medioambiental está coordinado y ligado al Plan Estratégico de la compañía. En este plan ya se explica que en el periodo 2020-2025 se ha ejecutado un CAPEX de 1.000 millones de euros, lo cual supone aproximadamente el 5% anual de las ventas. El OPEX principalmente se vincula a las actividades de I+D del grupo y se ha incorporado a sus líneas estratégicas. Las cifras comentadas son para el Plan Estratégico en su totalidad y no sólo para una acción o sólo para el área medioambiental.

El OPEX de la compañía destinado a esta acción concreta, no es relevante y se incluye dentro del importe mencionado en la Nota 20 de las Cuentas Anuales Consolidadas del ejercicio 2025 y, por tanto, no se reporta un desglose por acción, palanca o línea de trabajo.

3.2.3 Métricas y objetivos

3.2.3.1 RD S2-5 – Objetivos relacionados con la gestión de impactos negativos materiales, avanzando impactos positivos y gestionando riesgos materiales y oportunidades

S2–5–41 AR 46 y 48	*La descripción resumida de los objetivos para gestionar sus impactos materiales, riesgos y oportunidades relacionados con los trabajadores de la Cadena de Valor deberá contener los requisitos de información definidos en la NEIS 2 MDR-T.*

Objetivo	**Aumento del número de auditorías a proveedores de proceso y especificas en materia Ambiental, Social y de Buen Gobierno (ASG)**
Descripción	Elaboración de auditorías físicas, así como autoevaluaciones con criterios ASG para verificar el grado de cumplimiento en temas de Derechos Humanos, Ambientales, Calidad, etc., de los proveedores y verificar su idoneidad a seguir formando parte del panel de proveedores de CIE Automotive. En este objetivo se abordan todos los IROs materiales identificados en el análisis de doble materialidad: - Condiciones de trabajo: libertad sindical, salud y seguridad. - Igualdad de trato y oportunidades para todos: diversidad y medidas contra la violencia y el acoso en el lugar de trabajo. - Otros derechos relacionados con el trabajo: trabajo forzoso, trabajo infantil.
Nivel del objetivo	Objetivo relativo.
Alcance	Todo el Grupo CIE Automotive y los trabajadores de la Cadena de Valor.
Año base	2023
Período	Anual
Hipótesis	Las hipótesis y asunciones son las establecidas dentro de análisis de riesgos del Grupo.
Partes interesadas afectadas	Dirección, Calidad, Medioambiente, Cadena de Suministro, Proveedores, Clientes, Inversores.
Zonas geográficas	Todas las localizaciones donde el Grupo está presente.
Variaciones	Sin variaciones significativas
Rendimiento	Evoluciona positivamente y se prevé alcanzar dentro del plazo comprometido

Objetivo	**Nueva fase Proyecto *Supply Chain Race2Zero***
Descripción	Adaptación y mitigación del cambio climático en la Cadena de Valor. El alcance 3 supone el mayor porcentaje de las emisiones del Grupo, dentro de estas es la categoría 1 la de mayor impacto, es por ello que los proveedores son clave a la hora de alinear toda la Cadena de Valor. Objetivos a corto plazo-medio plazo: CIE Automotive se compromete a reducir las emisiones absolutas de GEI de alcance 3 en un 54,6% para 2033 a partir del año base 2021.
Nivel del objetivo	Objetivo absoluto
Alcance	Todo el Grupo CIE Automotive y los trabajadores de la Cadena de Valor.
Año base	2021
Período	2033
Hipótesis	Las hipótesis y asunciones son las establecidas dentro de análisis de riesgos climáticos y sus escenarios
Pruebas científicas	Alineada con la estrategia de 1,5° del Acuerdo de Paris
Partes interesadas afectadas	Dirección, Calidad, Medioambiente, Cadena de Suministro, Proveedores, Clientes, Inversores.
Zonas geográficas	Todas las localizaciones donde el Grupo está presente.

Variaciones	Sin variaciones significativas
Rendimiento	Evoluciona positivamente y se prevé alcanzar dentro del plazo comprometido

Objetivo	**Renovar la Certificación ISO20400 en Compras Sostenibles**
Descripción	Superar satisfactoriamente la auditoria anual necesaria para obtener la Certificación ISO20400. Para ello se actualizan los procedimientos, requerimientos, políticas y manuales referentes a Sostenibilidad, Derechos Humanos y ASG, así como cualquier punto que surja de las auditorías realizadas por el especialista externo. En este objetivo se abordan todos los IROs materiales identificados en el análisis de doble materialidad: - Condiciones de trabajo: libertad sindical, salud y seguridad. - Igualdad de trato y oportunidades para todos: diversidad y medidas contra la violencia y el acoso en el lugar de trabajo. - Otros derechos relacionados con el trabajo: trabajo forzoso, trabajo infantil.
Nivel del objetivo	Objetivo absoluto
Alcance	Todo el Grupo CIE Automotive y los trabajadores de la Cadena de Valor.
Año base	2021
Período	Expiración trianual, renovación anual
Hipótesis	Las hipótesis y asunciones son las establecidas dentro de análisis de riesgos del certificador externo.
Partes interesadas afectadas	Dirección, Calidad, Medioambiente, Cadena de Suministro, Proveedores, Clientes, Inversores.
Zonas geográficas	Todas las localizaciones donde el Grupo está presente.
Variaciones	Sin variaciones significativas
Rendimiento	Evoluciona positivamente y se prevé alcanzar dentro del plazo comprometido

Objetivo	**Continuar con la formación y divulgación ASG Interna y Externa**
Descripción	Monitorización y cumplimiento del grado de formación de cada planta productiva del Grupo en aspectos ASG, alcanzando el 100% de las plantas formadas e informadas. Del mismo modo, abarcar lo máximo la cadena de suministro. En este objetivo se abordan todos los IROs materiales identificados en el análisis de doble materialidad: - Condiciones de trabajo: libertad sindical, salud y seguridad. - Igualdad de trato y oportunidades para todos: diversidad y medidas contra la violencia y el acoso en el lugar de trabajo. - Otros derechos relacionados con el trabajo: trabajo forzoso, trabajo infantil.
Nivel del objetivo	Objetivo absoluto
Alcance	Todo el Grupo CIE Automotive y los trabajadores de la Cadena de Valor.
Año base	2023
Período	Anual
Hipótesis	Las hipótesis y asunciones son las establecidas dentro de análisis de riesgos del Grupo.
Partes interesadas afectadas	Dirección, Calidad, Medioambiente, Cadena de Suministro, Proveedores, Clientes, Inversores.
Zonas geográficas	Todas las localizaciones donde el Grupo está presente.
Variaciones	Sin variaciones significativas
Rendimiento	Evoluciona positivamente y se prevé alcanzar dentro del plazo comprometido

Objetivo	**Calificación externa de la salud ASG cadena de suministro**
Descripción	Ampliar cobertura del proyecto junto a empresa referente experta en sistemas de detección de riesgos en materia de derechos humanos, medioambientales y de gobernanza a nivel mundial. Monitorización constante de alertas para la identificación precoz de riesgos de nuestra Cadena de Valor. Definición plan de acción por parte de la planta(s) afectadas y toma de decisión que pueda derivar en la finalización automática de la relación comercial en caso de que exista un incumplimiento de los requisitos exigidos por CIE Automotive tanto a proveedores directos como incumplimientos que puedan provenir de los suministradores de nuestros proveedores. Abarcar más riesgos, conceptos analizados, así como proveedores y volumen de compra del Grupo. En este objetivo se abordan todos los IROs materiales identificados en el análisis de doble materialidad: - Condiciones de trabajo: libertad sindical, salud y seguridad. - Igualdad de trato y oportunidades para todos: diversidad y medidas contra la violencia y el acoso en el lugar de trabajo. - Otros derechos relacionados con el trabajo: trabajo forzoso, trabajo infantil.
Nivel del objetivo	Objetivo absoluto
Alcance	Todo el Grupo CIE Automotive y los trabajadores de la Cadena de Valor.
Año base	2023
Período	Anual
Hipótesis	Las hipótesis y asunciones son las establecidas dentro de análisis de riesgos del Grupo, así como legislaciones y requerimientos de Clientes u otro grupo de interés.
Partes interesadas afectadas	Dirección, Calidad, Medioambiente, Cadena de Suministro, Proveedores, Clientes, Inversores.
Zonas geográficas	Todas las localizaciones donde el Grupo está presente.
Variaciones	Sin variaciones significativas
Rendimiento	Evoluciona positivamente y se prevé alcanzar dentro del plazo comprometido

Objetivo	**Reconocimiento ASG a la Cadena de Suministro**
Descripción	Jornadas formativas en distintos países en las que se premia a aquellos proveedores con mejor desempeño en materia ASG y se son un canal directo de transmisión de conocimiento y de recibir sugerencias/denuncias sin las hubiera. En este objetivo se abordan todos los IROs materiales identificados en el análisis de doble materialidad: - Condiciones de trabajo: libertad sindical, salud y seguridad. - Igualdad de trato y oportunidades para todos: diversidad y medidas contra la violencia y el acoso en el lugar de trabajo. - Otros derechos relacionados con el trabajo: trabajo forzoso, trabajo infantil.
Nivel del objetivo	Objetivo absoluto
Alcance	Todo el Grupo CIE Automotive y los trabajadores de la Cadena de Valor.
Año base	2023
Período	Anual
Hipótesis	Las hipótesis y asunciones son las establecidas dentro de análisis de riesgos del Grupo, así como legislaciones y requerimientos de Clientes u otro grupo de interés.
Partes interesadas afectadas	Dirección, Calidad, Medioambiente, Cadena de Suministro, Proveedores, Clientes, Inversores.
Zonas geográficas	Todas las localizaciones donde el Grupo está presente.
Variaciones	Sin variaciones significativas

Rendimiento	Evoluciona positivamente y se prevé alcanzar dentro del plazo comprometido

S2- 5-42 a)	*La empresa deberá divulgar el proceso para establecer los objetivos, incluyendo si y cómo la empresa se involucró directamente con los trabajadores de la Cadena de Valor, sus representantes legítimos o con representantes creíbles que tengan conocimiento de su situación en*: ***(a) establecer dichos objetivos.***

CIE Automotive se basa en su análisis de doble materialidad para la identificación de impactos y establecer así objetivos. También propone participar a los trabajadores de la Cadena de Valor a través de los diferentes canales públicos para recibir propuestas de los trabajadores de la Cadena de Valor para tomar referencias e ir adaptando las políticas, procedimientos y exigencias internas. Es en la Política de Compras sostenibles donde se detallan los diferentes canales de comunicación disponibles.

S2- 5-42 b)	*La empresa deberá divulgar el proceso para establecer los objetivos, incluyendo si y cómo la empresa se involucró directamente con los trabajadores de la Cadena de Valor, sus representantes legítimos o con representantes creíbles que tengan conocimiento de su situación en*: ***(b) monitorear el desempeño de la empresa en relación con ellos.***

En la respuesta al indicador *S2-SBM2-9* se detalla la monitorización de desempeño de la empresa con criterios Ambientales, Sociales y Buen Gobierno (ASG).

S2- 5-42 c)	*La empresa deberá divulgar el proceso para establecer los objetivos, incluyendo si y cómo la empresa se involucró directamente con los trabajadores de la Cadena de Valor, sus representantes legítimos o con representantes creíbles que tengan conocimiento de su situación en*: ***(c) identificar cualquier lección o mejora como resultado del desempeño de la empresa.***

En la respuesta al indicador *S2-SBM2-9* al hacer referencia a la Política de Compras sostenibles, es donde se detallan los diferentes canales de comunicación disponibles para recibir propuestas de los trabajadores de la Cadena de Valor para tomar referencias e ir adaptando las políticas, procedimientos y exigencias internas.

3.3 Clientes (*Información específica de la entidad*) (ES)

3.3.1 RD SBM-2: Intereses y opiniones de las partes interesadas

NEIS 2 -SBM-2	*La empresa divulgará cómo se tienen en cuenta los intereses y opiniones de las partes interesadas en la estrategia y el modelo de negocio de la empresa.*

La información que da respuesta a este requisito de divulgación se aborda en el *apartado 1.1.3.2. NEIS 2- SBM-2 Intereses y opiniones de las partes interesadas.*

3.3.2 RD SBM-3: Impactos, riesgos y oportunidades materiales y su interacción con la estrategia y el modelo de negocio

NEIS 2 -SBM-3	*La empresa divulgará sus impactos, riesgos y oportunidades materiales y el modo en que interactúan con su estrategia y su modelo de negocio.*

En el ámbito de la seguridad personal de los usuarios y consumidores finales, CIE Automotive ha identificado impactos y oportunidades. Un impacto positivo significativo se deriva del diseño de piezas más robustas que contribuyen al aumento de la seguridad de los vehículos. La implementación de estos diseños robustos no solo mejora la protección de los ocupantes en caso de accidentes, reduciendo la gravedad de las lesiones, sino que también incrementa la confianza de los consumidores en la marca, lo cual es esencial para la reputación y el posicionamiento en el mercado.

Además, esta mejora en la seguridad presenta una oportunidad financiera para la empresa. Aunque inicialmente puede requerir inversiones en investigación y desarrollo, a largo plazo, el diseño de piezas más robustas puede resultar en una reducción de costes asociados a reclamaciones de seguros y responsabilidades legales. Asimismo, esta estrategia puede fortalecer la lealtad del cliente y aumentar la cuota de mercado, al posicionar a la empresa como un líder en seguridad.

CIE Automotive destaca como un referente de calidad total en la industria de componentes de automoción. Su reputación se sustenta en la mejora constante de sus productos y procesos mediante la prevención, la revisión sistemática, la formación y el intercambio de conocimientos, de acuerdo con su Política de Medioambiente.

Centrada en la excelencia, la compañía cumple con la norma internacional de calidad IATF 16949, norma específica para la industria automovilística, que armoniza las diferentes evaluaciones y sistemas de certificación de la cadena de suministro. Además, trabaja para obtener la certificación de gestión ambiental (ISO 14001) y seguridad y salud (ISO 45001) en todas sus plantas productivas.

El hecho de cumplir con la norma IATF 16949, supone el cumplimiento de las medidas para la salud y la seguridad de los consumidores, si bien la compañía no tiene contacto con los usuarios finales de los vehículos, al tratarse de un negocio B2B (*Business-to-business*). Sin embargo, los clientes fabricante de automóviles (OEM: *Original Equipment Manufacturer*) despliegan hacia CIE Automotive cuadernos de carga y requisitos tanto de proyecto como de producto, de manera que se asegura que cada componente contribuye a garantizar la seguridad del vehículo que finalmente ponen en el mercado. Cabe remarcar que la norma IATF 16949 garantiza que las expectativas y requisitos del cliente final son desplegadas a través de la cadena de suministro y que busca la robustez del producto final y el cumplimiento de estándares de reparabilidad, durabilidad y reciclabilidad que se exigen por normativa. Esto se busca lograr de las siguientes maneras:

1. Foco en la prevención de defectos: La norma promueve una cultura orientada a la prevención de defectos en lugar de su detección. Esto incluye herramientas como el análisis de modos de falla y efectos (FMEA), que identifica riesgos potenciales en el diseño o los procesos de fabricación para minimizar fallos, o el control del proceso de producción, que asegura que los productos sean consistentes y cumplan con las especificaciones. Esto ayuda a crear un producto más robusto y confiable desde su desarrollo.

2. Requisitos específicos del cliente (CSR): La norma obliga a los fabricantes a cumplir con requisitos específicos de los clientes (OEMs), lo que significa que se personalizan los procesos de acuerdo con las necesidades del cliente final, asegurando satisfacción y productos ajustados a sus expectativas.

3. Enfoque en la mejora continua: Mediante el uso de principios de mejora continua (como el ciclo Planificar-Hacer-Verificar-Actuar), la norma asegura que las organizaciones trabajen constantemente para mejorar la calidad del producto, optimizar procesos y reducir costos. Esto se traduce en productos más robustos y confiables.

4. Gestión de riesgos y análisis de causas raíz: La IATF 16949 exige identificar, evaluar y mitigar riesgos que puedan afectar la calidad del producto. Esto incluye la gestión proactiva de los riesgos a lo largo de la cadena de suministro, y la revisión y resolución de problemas mediante un enfoque sistemático de análisis de causa raíz.

5. Enfoque en la satisfacción del cliente: La norma incluye requisitos para medir y evaluar la percepción del cliente, que obliga a las organizaciones a monitorear constantemente si están cumpliendo las expectativas del cliente final, desde el rendimiento del producto hasta la fiabilidad y la calidad.

6. Estándares elevados en toda la cadena de suministro: La certificación también asegura que los proveedores dentro de la cadena de suministro de automoción trabajen bajo los mismos estándares rigurosos de calidad, lo que garantiza la consistencia en los componentes utilizados y, por ende, la robustez del producto final.

Este mismo despliegue de requisitos hacia proveedores, tal y como sucede con CIE Automotive, hace que se tengan en cuenta los requisitos de reparabilidad, separación y reciclabilidad para mejorar el fin de vida del vehículo.

Tal y como se ha indicado a lo largo de este documento, CIE Automotive no entrega productos directamente a consumidor final y por tanto los productos son del fabricante de coches o OEM. Esto hace que sea el OEM quien decide la introducción de productos bajos en carbono el mercado final.

Sin embargo, la contribución de los proveedores de tecnología de los fabricantes finales es clave y en especial mediante los procesos de producción eficientes y descarbonizados. Estos procesos y tecnologías son fundamentales para fabricar productos bajos en carbono, ya que reducen significativamente las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) durante el ciclo de vida del producto, lo que contribuye a la sostenibilidad y al cumplimiento de objetivos globales de neutralidad climática.

A continuación, se detalla esa relación:

1. Reducción de emisiones en las etapas de fabricación: La eficiencia en los procesos de producción y el uso de tecnologías descarbonizadas (energías limpias, electrificación, etc.) disminuyen directamente las emisiones de carbono asociadas a la fabricación. Acciones de este tipo ya se han mencionado en el apartado de medioambiente y el proyecto de sustitución de combustibles fósiles en los hornos es una palanca clave en este punto. Un proceso más limpio reduce la huella de carbono del producto desde el inicio, ayudando a que el producto final sea considerado bajo en carbono.

2. Uso eficiente de recursos y materiales: Optimizar el uso de materiales en los procesos productivos ayuda a disminuir el impacto ambiental asociado al ciclo de vida del producto. Estas son las estrategias, acciones o palancas usadas y ya mencionadas a lo largo de este documento:

   - Minimización del desperdicio: Implementación de iniciativas de Industria 4.0 o estrategias de "lean manufacturing".
   - Uso de materiales reciclados o de bajo impacto.
   - Reducción de la ratio peso bruto frente a peso neto.
   - Reducción del peso de los productos mediante diseño optimizado.

La reducción en el uso de materias primas significa menos emisiones en su extracción, transporte y procesamiento.

3. Integración de materiales descarbonizados: El uso de materiales producidos mediante procesos descarbonizados juega un papel clave en el diseño de productos bajos en carbono. En este punto es clave el proyecto materiales ya mencionado en el apartado de medioambiente. Materiales con una huella de carbono reducida contribuyen a que el producto final sea más sostenible y se pude observar el gran impacto de la categoría 1 del alcance 3 de la huella de carbono del Grupo.

4. Optimización de la cadena de suministro: Una cadena de suministro eficiente y descarbonizada reduce las emisiones indirectas (alcance 3) asociadas al transporte y la logística. Estas son las estrategias, acciones o palancas relacionadas comentadas a lo largo del documento que conllevan un menor carbono asociado al transporte y distribución del producto:

   - Producción local para minimizar el transporte, el enfoque local de CIE Automotive.
   - Proyecto *Supply Chain Race2Zero*

5. Economía circular en la producción: Adoptar principios de economía circular permite diseñar procesos y productos más sostenibles y con menor huella de carbono. Estas son las estrategias, acciones o palancas con las que se reduce la demanda de recursos nuevos y, por ende, las emisiones asociadas a su extracción y producción

   - Proyectos de circularidad mencionados
   - Uso de materiales reciclados y reciclables

6. Descarbonización de productos mediante digitalización: La digitalización de los procesos de diseño y producción (uso de simulaciones, gemelos digitales, IoT, etc.) permite optimizar el diseño, reducir defectivo, residuos y prever ineficiencias. Estas son las estrategias, acciones o palancas que permiten un menor consumo energético y materiales, contribuyendo a una menor huella de carbono:

   - Reducción de prototipos físicos mediante simulaciones virtuales (Elementos Finitos, CFD, etc.).
   - Control en tiempo real de consumos energéticos para reducir defectivo.
   - Optimización de los ciclos de producción, Industria 4.0.
   - Ecodiseño de procesos

7. Productos con eficiencia energética en su uso: Los procesos de producción eficientes no sólo reducen las emisiones del proceso en sí, sino que también permiten diseñar productos optimizados para ser más eficientes en su vida útil. Principalmente mediante el aligeramiento de componentes y el uso de estrategias de multi-material y multitecnología, lo cual encaja perfectamente con la filosofía de CIE Automotive

ES *(Entity Specific)* Clientes - Impactos, Riesgos y Oportunidades (IROs)

+: impacto positivo // -: impacto negativo // R: riesgo // O: oportunidad

Subtemas	IROs
Seguridad personal de los usuarios y de los consumidores finales	(+) Diseño de piezas más robustas que incidan en el aumento de la seguridad de los vehículos.
	(O) Efectos financieros derivados de: Diseño de piezas más robustas que incidan en el aumento de la seguridad de los vehículos.

3.3.3 RD IRO-1: Descripción de los procesos para determinar y evaluar los impactos, los riesgos y las oportunidades materiales

NEIS 2 -IRO-1	*La empresa divulgará su proceso para determinar sus impactos, riesgos y oportunidades y para evaluar cuáles son materiales.*

La información que da respuesta a este requisito de divulgación se aborda en los apartados *NEIS 2- IRO-1* e indicador *NEIS 2- SBM-3- 48 f).*

3.3.4 Políticas MDR-P: Políticas adoptadas para gestionar las cuestiones de divulgación

Título	**Código de Conducta Profesional**
Descripción	CIE Automotive desarrolla sus actividades empresariales y profesionales conforme a un Código de Conducta Profesional, que sirve de guía deontológica en todos los niveles de la organización.
Objetivo	Proporcionar una guía deontológica y principios de actuación a todas las personas consejeras, directivas, empleadas y trabajadoras de todas las compañías integrantes del Grupo, determinando los valores y compromisos que deben regir su actividad laboral dentro del mismo. Ha sido elaborado con la finalidad de asumir las exigencias que demandan, tanto los grupos de interés, como la sociedad en general, para continuar siendo dignos receptores del compromiso y la confianza que éstos han depositado en el Grupo.
Impactos, Riesgos y Oportunidades materiales	Cultura corporativa, corrupción y soborno, gestión de las relaciones con clientes, incluidas las prácticas de cobro, participación política y lobby, y Reglamento del Canal Ético.
Alcance de la política	Este Código de Conducta resulta de obligado cumplimiento para todas las personas integrantes del Grupo sin excepción. Todas las personas tienen la obligación de conocer y cumplir las presentes normas de conducta, y en ninguna jurisdicción la ignorancia de la ley exime de su cumplimiento. Asimismo, CIE Automotive fomentará que sus socios de negocio o empresas asociadas comerciales (*joint ventures*, uniones temporales, empresas proveedoras, clientes, contratistas y empresas colaboradoras), actúen de forma acorde con este Código y apliquen programas éticos que sean coherentes con sus estándares. El Grupo tomará las medidas apropiadas en caso de existir la certeza de que no han cumplido con sus políticas o con sus obligaciones contractuales.
Partes interesadas afectadas	Todos los grupos de interés de CIE Automotive.
Zonas geográficas	El Código de Conducta Profesional es de aplicación global.
Responsable de aplicación	El Consejo de Administración, a través de la Comisión de Auditoría de CIE Automotive, es el máximo responsable de la existencia y aplicación del Código de Conducta Profesional.
Disponibilidad	Documento público en la página web corporativa del Grupo.

Título	**Política de defensa de la competencia**
Descripción	Esta política forma parte de las políticas de gobierno corporativo y cumplimiento normativo, y recoge los principios y directrices esenciales que se deben tener en cuenta a diario durante el desempeño de las funciones y actividades profesionales.
Objetivo	La normativa de defensa de la competencia trata de prohibir conductas empresariales que sean contrarias a la libre competencia y al interés público. Así, el objetivo último de la normativa de competencia es salvaguardar el juego de la competencia, de forma que cada empresa o grupo tome sus decisiones comerciales y estratégicas de forma independiente, sin llevar a cabo acuerdos o prácticas que puedan eliminar o restringir la competencia. Esta política es de obligado cumplimiento y está destinada a evitar las gravísimas consecuencias que pueden tener las eventuales infracciones que se pudieran cometer.
Alcance de la política	Los miembros del Consejo de Administración y todas las personas empleadas y colaboradoras de CIE Automotive, con independencia del tipo de relación o contrato. Adicionalmente, todas aquellas terceras partes que colaboren, participen, intermedien o actúen por cuenta o en nombre de CIE Automotive en operaciones y negocios, deberán observar las pautas y principios contenidos en la presente política.
Partes interesadas afectadas	Clientes y personas que forman parte de CIE Automotive.
Zonas geográficas	Esta política es de aplicación global.
Cadena de Valor	CIE Automotive fomentará que su Cadena de Valor actúe de forma acorde con esta política. El Grupo tomará las medidas apropiadas en caso de existir la certeza de que se produzcan se prácticas que están radicalmente prohibidas.
Responsable de aplicación	El Consejo de Administración, a través de la Comisión de Auditoría de CIE Automotive, es el máximo responsable de la existencia y aplicación de esta política.
Disponibilidad	Documento público en la página web corporativa del Grupo.

Título	**Política de compras sostenibles**
Descripción	La política de compras sostenibles de CIE Automotive, fundamentada en la certificación ISO 20400 y la norma UNE-15896 sobre Gestión de Compras de Valor Añadido, se centra en varios aspectos clave que aseguran la sostenibilidad y responsabilidad social en sus operaciones. A continuación, se describe el contenido fundamental de esta política:
Principios	La política de Compras Sostenibles de CIE Automotive se basa en una gestión global de los impactos derivados de su actividad apoyándose en los siguientes principios fundamentales; - Responsabilidad Ambiental: Priorizar la compra de materiales y productos que tengan un menor impacto ambiental a lo largo de su ciclo de vida. Valorando positivamente la relación con proveedores que cuenten con objetivos definidos de descarbonización. - Derechos Humanos y laborales: Evaluar el desempeño de los proveedores para evitar cualquier incumplimiento o identificar cualquier violación de estos, promoviendo una cultura de respeto tanto a nivel interno como en toda la cadena de suministro. - Fomentar la igualdad, la diversidad, la inclusión y la no discriminación: asegurando la conciliación de la vida laboral y personal, una remuneración justa y la seguridad y el bienestar de las personas, asegurando las condiciones de trabajo e identificando y evaluando el rendimiento de los proveedores y los trabajadores de la Cadena de Valor en estas materias para evitar cualquier incumplimiento, y reconocer las mejores prácticas. - Ética y Transparencia: Mantener prácticas de compra justas, sostenibles y transparentes, asegurando el cumplimiento de las leyes y regulaciones vigentes. - Compromiso con los proveedores: Colaborar con proveedores que compartan nuestros valores y se adhieran a nuestros estándares de sostenibilidad y responsabilidad social.
Objetivo	Cumplimiento de los estándares establecidos en la certificación ISO 20400. Ello permite reforzar las políticas de sostenibilidad, extenderse a toda la cadena de suministro y sentar las bases para conseguir nuevos avances en materia de Ambiental, Social y de Buen Gobierno.

Impactos, Riesgos y Oportunidades materiales	IROs relacionados con el diseño de piezas más robustas que incidan en el aumento de la seguridad de los vehículos, así como con los efectos financieros derivados de dicho diseño.
Alcance de la política	El ámbito de aplicación de la política de compras sostenibles de CIE Automotive es amplio y abarca todas las actividades, áreas funcionales, y regiones geográficas relacionadas con las compras y aprovisionamientos, asegurando un enfoque integral y coherente hacia la sostenibilidad y la responsabilidad social en toda la cadena de suministro.
Partes interesadas afectadas	Empresas proveedoras, clientes, inversores y accionistas, reguladores y organismos gubernamentales, y socios comerciales y colaboradores.
Zonas geográficas	Esta política es de aplicación global.
Cadena de Valor	La política de compras sostenibles de CIE Automotive afecta a varios puntos específicos de la Cadena de Valor, incluyendo la selección y evaluación de proveedores, los procesos internos de compras, la gestión del riesgo, la formación de empleados y el cumplimiento normativo. Esto asegura una integración coherente y efectiva de las prácticas de sostenibilidad y responsabilidad social en toda la cadena de suministro, promoviendo una Cadena de Valor más ética, segura y resiliente.
Responsable de aplicación	El Consejo de Administración, a través de la Comisión de Auditoría de CIE Automotive, es el máximo responsable de la existencia y aplicación de esta política.
Disponibilidad	Documento público en la página web corporativa del Grupo.

Título	**Política de calidad**
Descripción	CIE Automotive destaca como un referente de calidad total en la industria de componentes de automoción. Su reputación se sustenta en la mejora constante de sus productos y procesos mediante la prevención, la revisión sistemática, la formación y el intercambio de conocimientos, de acuerdo con su Política de Medioambiente. Las prioridades de la política de calidad son las siguientes: protección de los clientes; proactividad; orientación a cero defectos; servicios y prevención para garantizar la seguridad.
Objetivo	El l cumplimiento de regulaciones relacionadas con calidad, seguridad, comercialización y etiquetado.
Impactos, Riesgos y Oportunidades materiales	IROs relacionados con el diseño de piezas más robustas que incidan en el aumento de la seguridad de los vehículos, así como con los efectos financieros derivados de dicho diseño.
Alcance de la política	El ámbito de aplicación de la política de calidad es global, y es condición obligatoria a cumplir por todas las plantas productivas del grupo.
Partes interesadas afectadas	Empresas proveedoras, clientes, personal propio y reguladores y organismos gubernamentales.
Zonas geográficas	Esta política es de aplicación global.
Cadena de Valor	La política de compras sostenibles de CIE Automotive afecta a varios puntos específicos de la Cadena de Valor, desde el diseño hasta el fin de vida de los productos. Los puntos a los que afecta son los siguientes; diseño e innovación de productos, abastecimiento y gestión de proveedores, producción y manufactura, control de calidad y gestión de reclamaciones, logística y distribución y fin de vida del producto
Responsable de aplicación	El Consejero Delegado de CIE Automotive es el máximo responsable de la existencia y aplicación de esta política.
Disponibilidad	Documento público en la página web corporativa del Grupo.

3.3.5 Actuaciones MDR-A: Actuaciones y recursos en relación con las cuestiones de sostenibilidad materiales

Todavía es pronto para saber cuándo recuperará el sector de automoción los niveles de producción y ventas previos a la pandemia, y más teniendo en cuenta las diferentes tendencias que están introduciendo cambios en el mercado a una velocidad muy elevada. Por ello, la compañía reforzará su modelo de flexibilidad para adaptarse a las necesidades actuales o futuras de los clientes y las nuevas tendencias.

La diversificación del portfolio de productos dará una capacidad de adaptación diferencial frente al resto de competidores. Un portfolio donde más de 8 de cada 10 productos es independiente del sistema de propulsión del vehículo y, por tanto, no está impactado por el proceso de electrificación del sector. Para el resto de los componentes, se está trabajando tanto desde el punto de vista tecnológico como de mercado para maximizar las oportunidades que están surgiendo en los ámbitos de las áreas de batería, motor y electrónica de potencia o caja de cambios.

En relación al riesgo de aquellos productos que no tienen un sustituto claro en los vehículos de cero emisiones, CIE Automotive se propone aumentar la presencia en aquellos que suponen mayor contribución al aligeramiento del vehículo (elementos forjados de chasis y suspensiones), aumentar la presencia en mecanizado de ejes y engranajes, y ser activos en los procesos de externalización de tecnologías tradicionales que llevan a cabo los clientes para centrarse en nuevos retos, como la conectividad, la conducción autónoma y la oferta de soluciones basadas en software embarcadas en el vehículo.

A su vez, se pone en valor el proceso de innovación desarrollado en esas áreas que, mediante su despliegue en los próximos años, dará un diferencial de competitividad para asegurar que la compañía salga ganadora en el proceso de aprovechamiento de la oportunidad de consolidar el mercado resultante.

La colaboración en proyectos de I+D, ya sea a nivel individual o mediante consorcios con clientes, ha sido fundamental en áreas como la electrificación, economía circular, aligeramiento, seguridad e Industria 4.0. Estos proyectos han generado colaboraciones significativas con clientes tradicionales, alineándose con las evoluciones del mercado.

Además, se ha llevado a cabo una intensa labor comercial para ingresar en nuevos actores del sector, adaptando el enfoque comercial y de colaboración a las particularidades de estos nuevos participantes. Este esfuerzo ha dado sus frutos, con proyectos en serie y desarrollos en marcha con clientes que tienen modelos de negocio totalmente diferentes a los tradicionales.

CIE Automotive refuerza su modelo de flexibilidad, caracterizado por la diversificación geográfica, comercial y tecnológica, para adaptarse a las necesidades presentes y futuras de los clientes y las tendencias emergentes en la automoción. La diversificación del portfolio, donde más del 80% de los productos son independientes del sistema de propulsión del vehículo, proporciona una capacidad de adaptación diferencial frente a la competencia.

El modelo de negocio de CIE Automotive, respaldado por su diversidad geográfica y modelo de gestión descentralizado, ha demostrado su resiliencia en diversas crisis. La empresa implica a toda la Cadena de Valor, identificando oportunidades con los clientes y llevando esas necesidades y oportunidades a los proveedores.

El hecho de cumplir con la norma IATF 16949, supone el cumplimiento de las medidas para la salud y la seguridad de los consumidores, si bien la compañía no tiene contacto con los usuarios finales de los vehículos, al tratarse de un negocio B2B (*Business-to-business*). Sin embargo, los clientes OEM (*Original Equipment Manufacturer*) despliegan hacia CIE Automotive cuadernos de carga y requisitos tanto de proyecto como de producto, de manera que se asegura que cada componente contribuye a garantizar la seguridad del vehículo que finalmente ponen en el mercado.

Esta normativa exige la utilización de unas herramientas clave, llamadas *core tools*, que aportan un gran valor y una confiabilidad de producto diferencial. Estas herramientas son:

- **APQP (de las siglas en inglés de *Advanced Product Quality Planning*)** Planificación Avanzada de la Calidad del Producto. Es un enfoque estructurado para planificar y desarrollar productos de alta calidad desde las etapas iniciales de diseño y desarrollo, con un impacto en la garantía y durabilidad. Asegura que el producto cumpla con las necesidades del cliente desde el diseño incluyendo requisitos medioambientales, de seguridad de producto, durabilidad o fin de vida. Detecta posibles problemas antes de que lleguen a la producción y por su puesto a consumidor. Ayuda a establecer especificaciones claras y robustas que previenen fallos durante la vida útil del producto, garantizando la seguridad del producto.

- **FMEA (de las siglas en inglés de *Failure Mode and Effects Analysis*): A**nálisis de Modos y Efectos de Falla. Es una metodología para identificar y analizar posibles fallas en un diseño o proceso, evaluando su impacto y definiendo acciones preventivas, con impacto en la garantía y durabilidad. Reduce el riesgo de fallos en el producto al abordar problemas potenciales antes de su fabricación, asegurando el cumplimiento de los requisitos y expectativas. Mejora la confiabilidad y la robustez del producto al asegurar que los riesgos clave se gestionen adecuadamente.
- **PPAP (de las siglas en inglés de *Production Part Approval Process*):** Proceso de Aprobación de Partes de Producción, el cual asegura que todas las especificaciones, tolerancias y requisitos del cliente sean cumplidos antes de iniciar la producción en masa, con impacto en la garantía y durabilidad. Valida que los componentes cumplen consistentemente con las especificaciones. Garantiza que los procesos de fabricación sean capaces de producir productos seguros, duraderos y de calidad en grandes volúmenes.
- **SPC (de las siglas en inglés de *Statistical Process Control*):** Control Estadístico del Proceso. Es el uso de herramientas estadísticas para monitorear y controlar procesos de producción, asegurando que estos se mantengan estables y dentro de especificaciones con impacto en la garantía y durabilidad. Minimiza variaciones en los procesos, lo que resulta en productos más consistentes y duraderos. Detecta desviaciones antes de que afecten la calidad del producto final.
- **MSA (de las siglas en inglés de *Measurement Systems Analysis*):** Análisis de Sistemas de Medición que es un proceso para evaluar la precisión y repetibilidad de los sistemas de medición utilizados en la producción con impacto en la garantía y durabilidad. Asegura que las herramientas y equipos de medición sean precisos, lo que evita defectos relacionados con mediciones incorrectas. Mejora la confiabilidad al asegurar que los productos se inspeccionan adecuadamente.

Este mismo despliegue de requisitos hacia proveedores, tal y como sucede con CIE Automotive, hace que se tengan en cuenta los requisitos de reparabilidad, separación y reciclabilidad para mejorar el fin de vida del vehículo.

En la respuesta al indicador *E5-2-19* se mencionan acciones específicas tanto de durabilidad, como de reparabilidad, reutilización y fin de vida de vehículos, donde se mencionan la importancia de la simulación virtual y la correlación mediante ensayos para cerrar los círculos de validación de los componentes. Este es una de las acciones clave que se desarrollan en los diferentes centros de I+D+i que CIE Automotive tiene en las diferentes geografías.

Adicionalmente se mencionan dos directivas de la Unión Europea, como son la Directiva 2000/53/CE sobre Vehículos al Final de su Vida Útil, la cual también conocida como la Directiva de VFU, establece medidas para prevenir y reducir el impacto ambiental de los vehículos al final de su vida útil. Los puntos clave incluyen:

- **Diseño para el desmontaje y reciclaje**: Los fabricantes deben considerar, durante el diseño y la producción, la facilidad de desmontaje, reutilización y valorización de los vehículos.
- **Limitación de sustancias peligrosas**: Se prohíbe el uso de materiales como plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en la fabricación de vehículos, con algunas excepciones específicas.
- **Objetivos de reutilización y reciclaje**: Los vehículos nuevos deben ser reutilizables y/o reciclables en al menos un 85% de su peso, y reutilizables y/o valorizables en al menos un 95%.

Por su parte, la Directiva 2005/64/CE sobre Homologación de Vehículos en relación con su Reutilización, Reciclado y Valorización que viene a complementar la anterior, enfocándose en la homologación de tipo de los vehículos de motor en cuanto a su aptitud para la reutilización, reciclado y valorización, establece requisitos para asegurar que los vehículos cumplen con los porcentajes mínimos de reutilización y reciclado antes mencionados. Y finalmente se señala que recientemente se han promovido acciones que van en línea con el llamado “derecho a reparar”.

Por último, hay que remarcar que en 2025, al igual que en 2024 no se produjeron multas relacionadas con la seguridad de los consumidores, ni multas relacionadas con infracciones en materia de comercialización y etiquetado.

Análisis de riesgo de producto en todas las geografías

En 2023, CIE Automotive dio un paso más en su búsqueda de la satisfacción del cliente, al hacer un análisis de riesgos de calidad de los productos en todas las geografías para evitar eventuales alertas a los usuarios finales para que revisen sus vehículos por defectos o problemas en alguna pieza y las sustituyan por parte del OEM sin coste para el usuario final (llamada de campo o recall). Este análisis se engloba dentro de programa global en colaboración con el corredor de seguros de la compañía en el que también se analizan riesgos industriales y medioambientales. Uniendo el conocimiento en análisis y mitigación de riesgos de ambas compañías. Dentro del programa se está realizando un ranking de proyectos por geografías sobre los que se llevará un seguimiento especial. También se ha realizado seminarios de comunicación interna, mejores prácticas y desarrollo nuevos procedimientos de escalado de incidentes para evitar no sólo cualquier incumplimiento legal, sino cualquier tipo de insatisfacción del cliente. La campaña se centró en la prevención de posibles defectos, e incluyó, entre otras cuestiones, el refuerzo de procedimientos y controles, la trazabilidad de todos los productos, el proceso de análisis de las causas de potenciales defectos y la comunicación constante con el cliente.

Seguridad

La seguridad del producto se erige como prioridad en la estrategia de desarrollo e innovación de CIE Automotive. Actualmente, se están ejecutando diversos proyectos orientados a proporcionar, durante la fase de desarrollo, una predicción más precisa del comportamiento de los componentes y sistemas a lo largo de su ciclo de vida, considerando distintos escenarios posibles. Así, la compañía está mejorando el comportamiento desde un punto de vista de ruido y vibraciones, teniendo en cuenta sus características frecuenciales para lograr una predicción mejor durante la fase de diseño. Asimismo, está optimizando el proceso de diseño frente a eventos de *crash*, al incorporar mejores modelizaciones de las uniones entre componentes e interacciones entre estos, que aportan una mayor seguridad al vehículo en eventos de accidente e impacto.

La validación virtual mediante simulación es una herramienta clave que al combinarse con los ensayos finales para tener un ciclo cerrado de diseño y una correlación de resultados genera ventajas importantes al producto final y, por tanto, al consumidor como:

Predicción precisa del desempeño del diseño: La simulación, habitualmente mediante el análisis de elementos finitos (FEA de sus siglas en inglés) permite virtualizar escenarios reales como:
- Cargas dinámicas (impactos, colisiones).
- Fatiga y resistencia a largo plazo.
- Deformaciones mecánicas bajo estrés.
- Comportamiento térmico (en motores o frenos, por ejemplo).

Con ello se identifican puntos débiles o áreas de concentración de esfuerzos que podrían fallar, y se permite ajustar el diseño para minimizar riesgos y mejorar la resistencia.

Optimización del diseño: Mediante FEA, se pueden optimizar estructuras, materiales y geometrías para:
- Reducir peso sin comprometer la resistencia (muy importante en automoción para cumplir con normativas de emisiones y mejorar eficiencia energética).
- Mejorar la distribución de esfuerzos para evitar deformaciones o fallos.

Con ello se crean productos más ligeros y duraderos, alineados con las demandas del sector automotriz.

Reducción de costos y tiempos de desarrollo: Tradicionalmente, los diseños eran validados mediante pruebas físicas que implicaban fabricar múltiples prototipos. Con el ciclo de validación virtual:

- Se reducen las iteraciones físicas, ya que los problemas pueden detectarse y corregirse en etapas tempranas del diseño.
- Acelera el desarrollo de productos al disminuir el tiempo necesario para pruebas.

Con ello se permiten lanzar productos al mercado más rápido y a menor costo, sin sacrificar calidad ni robustez.

Evaluación de múltiples escenarios críticos: En el desarrollo de vehículos y sus componentes, es fundamental evaluar el desempeño de los diseños en situaciones extremas, como:

- Simulación de impactos o colisiones (*crash*).
- Impacto de vibraciones en componentes.
- Comportamiento bajo variaciones de temperatura extremas.

De aquí se obtiene el aseguramiento de que el producto pueda resistir condiciones reales y extremas, mejorando su fiabilidad y robustez.

Validación de materiales: La simulación ayuda a simular cómo se comportan diferentes materiales, incluyendo:

- Plásticos y polímeros.
- Aluminio y acero.
- Cristales.

Con ello se consigue seleccionar materiales óptimos que maximicen la resistencia del componente y aumenten su durabilidad, a la vez que se reduce su peso con un menor uso de materias primas y un menor consumo e la fase de uso.

Cumplimiento de normativas de seguridad: La simulación mediante FEA facilita cumplir con estrictas regulaciones de seguridad automotriz (como Euro NCAP, FMVSS, etc.). Por ejemplo:

- Evaluación de deformaciones en la estructura del vehículo durante un impacto.
- Análisis de integridad estructural para proteger a los ocupantes.

El beneficio que se obtiene es la mejora la robustez del diseño asegurando que los vehículos sean seguros y cumplan con normativas globales.

Integración con procesos de diseño avanzado: En el sector automotriz, la simulación se combina con herramientas como:

- Diseño paramétrico.
- Optimización topológica o topográfica.
- Gemelos digitales.

Todo ello permite iterar diseños innovadores, validar soluciones en tiempo real y garantizar que sean robustos desde la etapa conceptual.

Por último, se han incluido nuevos requerimientos durante todo el proceso, enfocados a conseguir cero defectos, de forma que se garantice al máximo la seguridad del producto y la satisfacción del cliente. Atendiendo a las metodologías implantadas en el sector, todos los posibles modos de aparecer un riesgo de producto se van identificando en cada paso, desde la fase de concepción a la de fabricación, priorizándolos y generando planes de acciones para reducir su potencial ocurrencia y gravedad, mitigando de manera radical cualquier potencial fallo en los productos que entregamos a nuestros clientes.

Se están ejecutando diversos proyectos orientados a proporcionar, durante la fase de desarrollo, una predicción más precisa del comportamiento de los componentes y sistemas a lo largo de su ciclo de vida.

Ecodiseño

La introducción del ecodiseño desde las fases tempranas de desarrollo ayuda a minimizar el impacto de los productos fabricados por CIE Automotive durante el proceso de fabricación y también en su fase de uso en vehículo. En colaboración con los clientes se introducen conceptos de reparabilidad, desensamblado y reciclado para mejorar la circularidad del producto final, si bien estos dos puntos son responsabilidad final del cliente y CIE Automotive le aporta su conocimiento de materiales y procesos, así como de ciertos productos seguridad, haciendo las labores de director de seguridad de la información.

3.3.6 Metas MDR-T: Seguimiento de la eficacia de las políticas y actuaciones a través de metas

A pesar de la importancia de este aspecto, CIE Automotive no dispone por el momento de metas medibles, orientados a resultados y con plazos definidos en relación con la seguridad del usuario final. Sin embargo, la compañía realiza un seguimiento de las políticas a través de certificados (IATF 16949), sistemas de reclamación y el desarrollo en 2023 y 2024, de un análisis de riesgo de producto en todas las geografías en las que opera CIE Automotive. Este análisis se centró en la prevención de posibles defectos, lo que permitió reforzar los procedimientos y controles, y facilitar la trazabilidad de todos los productos, hecho que se ha mantenido en 2025.

CIE Automotive sigue comprometida con la mejora continua y está en proceso de desarrollar métricas y estrategias para rastrear la efectividad de sus acciones en este ámbito, con el fin de cumplir con los objetivos que se establezcan en el futuro.

3.3.7 Parámetros MDR-M: Parámetros en relación con las cuestiones de sostenibilidad materiales

Métrica	**IATF 16949**
Metodologías	La organización debe establecer un proceso documentado para la realización de auditorías internas. Este proceso debe contemplar el desarrollo e implementación de un programa de auditorías internas que abarque integralmente el sistema de gestión de la calidad. Dicho programa debe incluir auditorías internas del sistema, auditorías del proceso productivo y auditorías del producto. La frecuencia de las auditorías debe ser revisada y, cuando corresponda, corregida cuando se produzcan cambios en el proceso. Asimismo, la eficacia del programa de auditorías debe analizarse como parte de la revisión por la dirección.
Validar	La medición de la métrica es validada por la empresa externa TÜV Rheinland.
Etiquetar y definir	El IATF 16949 es un estándar internacional de sistemas de gestión de calidad específicamente diseñado para la industria automotriz. Este estándar se basa en la norma ISO 9001 y se complementa con requisitos adicionales específicos del sector automotriz. La metodología de IATF 16949 se centra en la mejora continua, la prevención de defectos y la reducción de variaciones y desperdicios en la cadena de suministro automotriz.
Impactos, Riesgos y Oportunidades materiales	IROs vinculados son aquellos obtenidos como resultado del ejercicio de doble materialidad para los temas: contaminación (E2), recursos hídricos y marinos (E3), economía circular (E5), fuerza de trabajo propia (S1), trabajadores de la cadena de valor (S2) y conducta empresarial (G1). Estos han sido indicados a lo largo de este informe y detallados en la respuesta al indicador *NEIS 2-SBM-3-48 h)*.

Métrica	**ISO 14001**
Metodologías	La norma ISO 14001 establece una metodología basada en el ciclo PDCA (*Plan-Do-Check-Act*). El procedimiento es el siguiente: 1. Establecer los objetivos ambientales y los procesos necesarios para lograr resultados coherentes con su política ambiental. 2. Implementar los procesos según lo planificado. 3. Supervisar y medir los procesos respecto a la política ambiental, incluidos sus compromisos, objetivos y criterios operativos, y reportar los resultados. 4. Tomar acciones para mejorar continuamente el SGA y su desempeño ambiental.
Validar	La medición de la métrica es validada por la empresa externa TÜV Rheinland.
Etiquetar y definir	La ISO 14001 es una norma internacional que especifica los requisitos para un sistema de gestión ambiental, y proporciona un marco que una organización puede seguir para establecer, implementar, mantener y mejorar un sistema de gestión ambiental. El objetivo principal de la ISO 14001 es ayudar a las organizaciones a mejorar su desempeño ambiental y cumplir con las obligaciones legales y otras obligaciones que la organización suscriba.
Impactos, Riesgos y Oportunidades materiales	IROs vinculados son aquellos obtenidos como resultado del ejercicio de doble materialidad para los temas: contaminación (E2),), recursos hídricos y marinos (E3) y economía circular (E5). Estos han sido indicados a lo largo de este informe y detallados en la respuesta al indicador *NEIS 2-SBM-3-48 h)*.

4. Información de Gobernanza

4.1 Conducta empresarial (NEIS G1)

4.1.1 Gobernanza

4.1.1.1 RD NEIS2 GOV-1 – El rol de los cuerpos administrativos, de supervisión y de gestión

NEIS 2 – GOV-1–5 a)	*Al divulgar información sobre el papel de los órganos administrativos, de gestión y de supervisión, la empresa deberá cubrir los siguientes aspectos:* ***(a) el papel de los órganos administrativos, de gestión y de supervisión relacionado con la conducta empresarial.***

Junta General de Accionistas (JGA)

La JGA es el máximo órgano de representación de los accionistas. Sus funciones están reguladas por los Estatutos Sociales y el Reglamento de la JGA.

La Junta General de accionistas decidirá sobre todos los asuntos que, de acuerdo con la Ley y los estatutos, sean de su competencia, correspondiendo en particular a la Junta General la adopción de los acuerdos siguientes:

i. Aprobar, en su caso, las cuentas anuales individuales y consolidadas de la compañía, resolver sobre la aplicación del resultado de cada ejercicio y censurar la gestión social.
ii. Aprobar su propio Reglamento, así como acordar modificaciones del mismo.
iii. Nombrar, reelegir o ratificar a los administradores y decidir su cese, sin perjuicio de la facultad de cooptación y del derecho de representación proporcional de los accionistas en los términos de la legislación aplicable.
iv. Nombrar y reelegir a los auditores de cuentas de la sociedad y a los de su grupo de sociedades, así como acordar su revocación en los casos legalmente previstos.
v. Aumentar y reducir el capital social delegando, en su caso, en el Consejo de Administración, respetando los requisitos establecidos por la Ley, la facultad de señalar la fecha o fechas de su ejecución, quien podrá hacer uso en todo o en parte de dicha delegación, o incluso abstenerse de ejecutarla, en consideración a condiciones del mercado, de la propia sociedad o hecho que justifique a su juicio tal decisión, dando cuenta de ello a la primera Junta General de accionistas que se celebre una vez concluido el plazo otorgado para su ejecución.
vi. Modificar los estatutos.
vii. Acordar la disolución, cesión global de activo y pasivo, operaciones de filialización, fusión, escisión y transformación de la sociedad, así como el traslado del domicilio social al extranjero.
viii. Aprobar las operaciones cuyo efecto sea equivalente al de la liquidación de la sociedad.
ix. Aprobar las políticas de remuneraciones de los administradores de los administradores de la Sociedad. Aprobar Sistemas de retribución consistentes en la entrega de acciones o de derechos de opción sobre las mismas, así como cualquier sistema de retribución referenciado al valor de las acciones en favor de administradores de la sociedad.
x. Aprobar la dispensa a los administradores de las prohibiciones derivadas del deber de lealtad, cuando la autorización corresponda legalmente a la Junta General de Accionistas, así como de la obligación de no competir con la Sociedad.
xi. Aprobar la autorización para la adquisición derivativa de acciones propias.
xii. Aprobar la disolución de la Sociedad y el nombramiento y separación de los liquidadores; aprobar el balance final de liquidación.
xiii. Aprobar la adquisición, enajenación o la aportación a otra sociedad de activos esenciales.
xiv. Aprobar la transferencia a entidades dependientes de actividades esenciales desarrolladas hasta ese momento por la sociedad, aunque esta mantenga el pleno dominio de aquellas.
xv. La aprobación de las operaciones que celebre la sociedad con otras sociedades del grupo sujetas a conflicto de interés cuando el negocio o transacción en que consista, por su propia naturaleza, esté legalmente reservada a la competencia de la Junta General y, en todo caso, cuando el importe o valor de la operación o el importe total del conjunto de operaciones previstas en un acuerdo o contrato marco sea superior al 10 % del activo total de la sociedad.
xvi. Decidir sobre cualquier asunto que le sea sometido por el Consejo de Administración.

Según este Reglamento, tienen derecho a asistir a la JGA los titulares de acciones inscritas a su nombre al menos con cinco días hábiles de antelación a su celebración. Los miembros del Consejo de Administración tienen la obligación de acudir a ella, según el artículo 10 del Reglamento de la JGA. El quórum de asistencia es el establecido en el artículo 194 de la Ley de Sociedades de Capital.

En el ejercicio 2025, la JGA se celebró el 7 de mayo, y a ella asistieron 366 accionistas, personalmente o representados, titulares del 85,6% Para garantizar la identidad de los asistentes y el correcto ejercicio de sus derechos, durante los días previos, los asistentes se inscribieron y ejercieron sus derechos de solicitud de información y aclaración, que fueron respondidas durante la Junta.

Consejo de Administración

El máximo órgano de decisión de CIE Automotive es el Consejo de Administración. Está formado por 12 miembros, incluido su Presidente, que no ejerce funciones ejecutivas. De los consejeros, dos ejecutivos, tres independientes y 7 dominicales.

Existe una relación equilibrada entre los consejeros independientes y los dominicales, teniendo en cuenta el porcentaje del capital social que está en manos de capital flotante (inversores ordinarios) y el capital estable (en manos de accionistas significativos). Los consejeros independientes ocupan la presidencia y son mayoría en la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, la Comisión de Auditoría y Cumplimiento, así como en la Comisión ASG (Ambiental, Social y Buen Gobierno).

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2025

	Cargo	Naturaleza del cargo	Comisión de Nombramientos y Retribuciones	Comisión de Auditoría y Cumplimiento	Comisión ASG
Don Antonio María Pradera Jáuregui	Presidente	Dominical			
Don Fermín del Río Sanz de Acedo	Vicepresidente	Ejecutivo			
Don Jesús María Herrera Barandiarán	Consejero Delegado	Ejecutivo			
Doña Arantza Estefanía Larrañaga	Vocal	Independiente	Presidenta	Vocal	Vocal
Doña María Eugenia Girón Dávila	Vocal	Independiente	Vocal	Vocal	Presidenta
Doña Elena María Orbegozo Laborde	Vocal	Independiente	Vocal	Presidenta	Vocal
Don Íñigo Barea Egaña	Vocal	Dominical			Vocal
Don Javier Fernández Alonso	Vocal	Dominical		Vocal	
Don Francisco José Riberas Mera	Vocal	Dominical	Vocal		
Don Juan María Riberas Mera	Vocal	Dominical			
Doña María Teresa Salegui Arbizu	Vocal	Dominical		Vocal	Vocal
Doña Abanti Sankaranarayanan	Vocal	Dominical			
Don José Ramón Berecibar Mutiozabal	Secretario no consejero				

Funcionamiento del Consejo

El funcionamiento del Consejo de Administración está regulado por los Estatutos Sociales y por el Reglamento del Consejo., donde se establece que:

1. El Consejo de Administración es competente para adoptar acuerdos sobre toda clase de asuntos que no estén atribuidos por la ley o los Estatutos Sociales a la Junta General de Accionistas, sin más límite sustancial que el establecido por el objeto social.

2. Corresponden al Consejo de Administración los más amplios poderes y facultades para administrar y representar a la Sociedad.

3. No obstante lo anterior, el Consejo de Administración centrará su actividad, en la supervisión, organización y coordinación estratégica del grupo CIE Automotive (en adelante, el "Grupo") definiendo, en particular, el nivel de riesgo que está dispuesto a asumir. Sin perjuicio de las facultades indelegables con arreglo a la ley, el Consejo de Administración confiará, con carácter general, las funciones de organización y coordinación estratégica al Presidente del Consejo de Administración, al Consejero Delegado, a la Comisión Ejecutiva Delegada y a la alta dirección, quienes difundirán, implementarán y supervisarán la estrategia general y las directrices básicas de gestión establecidas por el Consejo de Administración.

4. El Consejo de Administración supervisará las actuaciones del Presidente del Consejo de Administración, del Consejero Delegado y de la Comisión Ejecutiva Delegada y de la alta dirección y garantizará la efectividad del sistema de contrapesos previsto en la legislación aplicable.

5. Sin perjuicio de las delegaciones que tenga conferidas, el Consejo conocerá, además de los específicamente mencionados en el Reglamento, de los asuntos relevantes para el Grupo dentro de sus competencias relativas a la función general de supervisión, organización y coordinación estratégica, y se obliga en particular a ejercer directamente las responsabilidades siguientes:

i. Establecer, dentro de los límites legales, las políticas y estrategias del Grupo y las directrices básicas para su gestión, así como decidir en los asuntos de relevancia estratégica del Grupo.
ii. Formular las Cuentas Anuales, el Informe de Gestión y la Propuesta de Aplicación del Resultado de la Sociedad, así como las Cuentas Anuales y el Informe de Gestión consolidados, el Estado de Información No financiera, así como la Información Financiera que, por su condición de cotizada, la Sociedad deba hacer pública periódicamente, cuidando que tales documentos muestren la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y no financiera y de los resultados de la Sociedad y su Grupo, conforme a lo previsto en la legislación aplicable.
iii. La actualización y mejora permanente del sistema de gobierno corporativo de la Sociedad en el marco de la legislación vigente y de las recomendaciones de buen gobierno corporativo de mayor reconocimiento, adoptando dentro de sus competencias o proponiendo a la Junta General de Accionistas los acuerdos que resulten necesarios o convenientes.
iv. Aprobar el plan estratégico o de negocio, así como los objetivos de gestión y presupuestos anuales, la política de inversiones y financiación, la política de responsabilidad corporativa y la política de remuneración del accionista.
v. Establecer la política de control y gestión de riesgos, incluidos los fiscales, y la supervisión de los sistemas internos de información y control.
vi. Determinar la estrategia fiscal de la Sociedad y aprobar las inversiones u operaciones que, por su elevada cuantía o especiales características, tengan especial riesgo fiscal.
vii. Definir la estructura del Grupo CIE Automotive. Aprobar la creación o adquisición de participaciones en entidades de propósito especial o domiciliadas en países o territorios que tengan la consideración de paraísos fiscales, así como cualesquiera otras transacciones u operaciones de naturaleza análoga que, por su complejidad, pudieran menoscabar la transparencia del Grupo.
viii. Nombrar Consejeros por cooptación y proponer a la Junta General de Accionistas el nombramiento, ratificación, reelección o cese de Consejeros.
ix. Designar y renovar los cargos internos del Consejo de Administración y los miembros y cargos de las Comisiones constituidas en el seno del Consejo.
x. Proponer a la Junta General de Accionistas la aprobación de la política de remuneraciones de los Consejeros en los términos establecidos en la ley, y adoptar las decisiones relativas a su retribución dentro del marco estatutario y de lo dispuesto en dicha política.
xi. Designar los Consejeros que hayan de desempeñar funciones ejecutivas y destituirlos, fijando la retribución que les corresponda por sus funciones ejecutivas y las demás condiciones de sus contratos, ajustándose a la política de remuneraciones de los Consejeros aprobada por la Junta General de Accionistas, debiendo velar asimismo por la diversidad en el seno del Consejo de Administracion.
xii. Acordar el nombramiento y la destitución de los altos directivos de la Sociedad, así como fijar sus eventuales compensaciones o indemnizaciones para el caso de destitución, todo ello a propuesta de la Comisión Ejecutiva Delegada o, si estuviere nombrado, del Consejero Delegado y, en todo caso, con informe de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones.
xiii. Formular la política de dividendo y efectuar las correspondientes propuestas de acuerdo a la Junta General de Accionistas sobre la aplicación del resultado, así como acordar el pago de cantidades a cuenta de dividendos.

xiv. Aprobar la disposición de activos sustanciales de la Sociedad y, en general, las inversiones u operaciones de todo tipo que, por su elevada cuantía o especiales características, tengan carácter estratégico, entre las que se encuentran las operaciones industriales, comerciales o financieras de especial relevancia o riesgo para CIE Automotive, estableciendo, en su caso, a posición de la Sociedad respecto de las sociedades integradas en el Grupo CIE Automotive en las materias y operaciones referidas, sin perjuicio de las competencias que correspondan a la Junta General de Accionistas.

xv. Resolver sobre las propuestas que le sometan la Comisión Ejecutiva Delegada, el Consejero Delegado o las Comisiones del Consejo de Administración.

xvi. La aprobación, precio informe de la Comisión de Auditoría y Cumplimiento, de las operaciones que la Sociedad o sociedades del Grupo realicen con Consejeros o con accionistas titulares de una participación significativa o representados en el Consejo de Administración, así como con las personas vinculadas a ellos, en los términos establecidos en la ley.

xvii. Aprobar el Informe anual de Gobierno Corporativo de la Sociedad, así como el Informe anual sobre Remuneraciones de los Consejeros y cualquier otro que se considere recomendable por el Consejo de Administración para mejorar la información de accionistas e inversores o sea exigido por la ley. Convocar la Junta General de Accionistas.

xviii. Ejecutar los acuerdos aprobados por la Junta General y ejercer cualesquiera funciones que la Junta General de Accionistas le haya encomendado.

xix. Proponer a la Junta General de Accionistas las modificaciones del Reglamento de la Junta General de Accionistas que considere convenientes para su mejor funcionamiento y ejercicio por los accionistas de sus derechos.

xx. Aprobar y modificar, conforme a lo establecido en el mismo, el Reglamento del Consejo de Administración.

xxi. Definir la estructura de poderes generales de la Sociedad y de las sociedades integradas en el Grupo CIE Automotive a otorgarse por los órganos de administración correspondientes en cada caso.

xxii. Decidir sobre la autorización o dispensa de las obligaciones derivadas del deber de lealtad previstas en la ley (salvo cuando la decisión sobre dicha autorización o dispensa corresponda legalmente a la Junta General de Accionistas).

xxiii. Pronunciarse sobre cualquier otro asunto que, siendo de su competencia, a juicio del propio Consejo de Administración, se considere de interés para la Sociedad o que el Reglamento reserve para el órgano en pleno.

En 2025, el Consejo de Administración se reunió en siete ocasiones, todas ellas presididas por su presidente.

Para mejorar su eficacia, el trabajo del Consejo de Administración se organiza en comisiones:

Comisión de Auditoría y Cumplimiento

Formada por cinco miembros (tres consejeros independientes y dos dominicales), se ocupa de supervisar el proceso de elaboración y la integridad de la información financiera y no financiera, y velar por la independencia y eficacia de la función de auditoría interna. Entre sus responsabilidades figuran, entre otras, la revisión de los sistemas de control interno y de gestión de riesgos financieros, incluidos los fiscales, y no financieros; la selección, nombramiento y sustitución de los auditores; y la recepción de la información del auditor externo, del que debe asegurar su independencia.

Durante el ejercicio 2025 se reunió en cinco ocasiones.

Comisión de Nombramientos y Retribuciones

Formada por cuatro miembros (tres consejeros independientes y uno dominical), se encarga, entre otras funciones, de formular y revisar los criterios de selección de los candidatos para el Consejo de Administración, de realizar la evaluación de los consejeros, de proponer y monitorizar el sistema y cuantía de las retribuciones anuales de los consejeros y de los altos directivos, así como de velar por los procedimientos de selección de nuevos consejeros.

Durante el ejercicio 2025 se reunió en tres ocasiones.

Comisión ASG (Ambiental, Social y de buen Gobierno)

Formada por cinco miembros (tres consejeros independientes y dos dominicales), su labor, entre otras, es impulsar la estrategia de Gobierno Corporativo y en materia ASG de CIE Automotive.

Durante el ejercicio 2025 se reunió en una ocasión.

NEIS 2 – GOV-1–5 b)	*Al divulgar información sobre el papel de los órganos administrativos, de gestión y de supervisión, la empresa deberá cubrir los siguientes aspectos*: ***(b) la experiencia de los órganos administrativos, de gestión y de supervisión en asuntos de conducta empresarial.***

ANTONIO MARÍA PRADERA JAUREGUI - PRESIDENTE (DOMINICAL)

Ingeniero de Caminos por la Universidad Politécnica de Madrid, en 1979 comenzó su carrera laboral como director en el Banco Bilbao, donde continuó hasta 1985. En 1988 fue nombrado director ejecutivo de Nerisa, donde permaneció hasta 1993, cuando se trasladó a SEAT como director de Estrategia. Jugó un importante papel en la creación de INSSEC en 1995, de la que fue consejero delegado hasta 2010. Presidente ejecutivo de CIE Automotive desde 2002, donde ejerce funciones en la Dirección Estratégica y el Diseño Financiero, así como en Global Dominion Access, S.A. Desde junio de 2015 es consejero de Corporación Financiera Alba. El 31 de diciembre de 2017, cesó en la función ejecutiva en CIE Automotive, reforzando las prácticas de buen gobierno de la compañía. Desde ese momento, y teniendo su posición en el Consejo de Administración y comisiones especializadas en varias compañías cotizadas, ha incrementado notablemente su experiencia en la gestión y supervisión de conducta empresarial, reforzada por las formaciones impartidas en las distintas compañías

FERMÍN DEL RÍO SANZ DE ACEDO - VICEPRESIDENTE (CONSEJERO EJECUTIVO)

Licenciado en Administración y Dirección de Empresas (San Sebastián). Comenzó su trayectoria profesional como asesor fiscal en el año 1975 y fundó Norgestión (una consultora especializada en Fusiones y Adquisiciones, derecho tributario y finanzas). Allí prestó sus servicios hasta el año 2008. Estuvo a cargo de la sección fiscal de ADEGI (Asociación de Empresarios de Guipúzcoa), así como también fue miembro del Comité fiscal de Confederaciones de Empresarios del País Vasco (CONFEBASK). Actuó como presidente de la compañía Autometal S.A. y ha sido consejero de distintas sociedades en diversos sectores productivos, tales como Fegemu S.A., Norfiser S.A. y Global Dominion Access S.A. Actualmente es consejero de Alai Extrusión, S.A., Basquevolt , Marcos Larrañaga y Cia, S.A. y Viveros San Antón, S.A.5

JESÚS MARÍA HERRERA BARANDIARAN - CONSEJERO DELEGADO (EJECUTIVO)

Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad del País Vasco, con Máster en Internacionalización de Euroforum. Se incorporó a CIE Automotive en 1991 como Director Financiero y de RR.HH. en CIE Orbelan. En 1995 fue nombrado adjunto a gerente y en 1998 asume la dirección general de la compañía. En el año 2000 se hace cargo de CIE Brasil, así como de CIE Plasfil en 2002. Ese año es nombrado director mundial de CIE Plástico hasta 2005, cuando se responsabiliza de la dirección general de CIE América. Desde el 2010, es consejero delegado de Autometal S.A. En 2011 fue nombrado Director de Operaciones de todo el grupo, si bien un año más tarde tomó posesión del cargo de Director General de CIE Automotive. En 2013 el Consejo de Administración le nombró Consejero Delegado de CIE Automotive. Es además consejero de Global Dominion Access, S.A.

ARANTZA ESTEFANÍA LARRAÑAGA - CONSEJERA COORDINADORA (INDEPENDIENTE)

Licenciada en Derecho con Matrícula de Honor y Premio Extraordinario de Fin de Carrera por la Universidad de Deusto. Desde el año 2000 hasta 2019, socia Directora del Despacho Uría Menéndez Abogados S.L.P. en Bilbao, miembro del Consejo de Administración, del Comité de Dirección de la Práctica Profesional y del Comité de Prevención de Riesgos Penales de dicha firma. Es Consejera independiente de Repsol, S.A. desde el 31 de mayo de 2019, vocal de su Comisión de Sostenibilidad desde dicha fecha, y vocal de la Comisión de Retribuciones desde el 24 de noviembre de 2021, fecha hasta la cual fue Vocal de su Comisión de Nombramientos. Desde julio de 2021 es Consejera y Secretaria del Consejo de las filiales de ésta, Repsol Industrial Transformation, S.L. Sociedad Unipersonal y Repsol Customer Centric, S.L. Desde el 8 de mayo de 2020 es Consejera independiente de GLOBAL DOMINION ACCESS, S.A. Presidenta de la Comisión de Auditoria desde el 8 de mayo de 2020 hasta el 12 de mayo de 2021, vocal de dicha Comisión hasta el 6 de mayo de 2025, y desde dicha fecha hasta la actualidad nuevamente Presidenta de la citada Comisión. Desde el 8 de mayo de 2020 es también Vocal de la Comisión de Sostenibilidad. Desde mayo de 2019 forma parte del grupo de expertos del Consejo Económico y Social del País Vasco, ostentando desde diciembre de 2019 la Presidencia de la Comisión Económica de dicho Órgano. Es Secretaria del Consejo de Administración de Bilbao Exhibition Centre S.A.

MARÍA EUGENIA GIRÓN DÁVILA - CONSEJERA (INDEPENDIENTE)

Ingeniera Industrial por ICAI y MBA por Harvard Business School. Ha sido Directiva en Loewe y CEO de Carrera y Carrera después de liderar el proceso de "Management Buy in". Es Vice Chair del Patronato internacional de Oceana y miembro del Patronato de la Real Fábrica de Tapices. Es jurado del European Innovation Council Accelerator de la Comisión Europea y del Green Deal. Ha sido Co-fundadora de Women Corporate Directors en España y es vocal de la Junta del Instituto de Consejeros y Administradores. Actualmente es además consejera independiente de la Corporación Financiera Alba y de Birks Group (NYSE) además de miembro del consejo asesor de Delaviuda.

ELENA MARÍA ORBEGOZO LABORDE - CONSEJERA (INDEPENDIENTE)

Licenciada en Ciencias Matemáticas. Desarrolla parte de su carrera profesional en una compañía multinacional de prestación de servicios de tecnología, centrada en Information Management y Bigdata. Doña Elena María Orbegozo Laborde es responsable de cuentas con visión de futuro y con un historial probado de logros en el sector de las tecnologías de la información durante más de 30 años de carrera. Gerente de cambios ambiciosa y dinámica, dedicada a la mejora continua del negocio, centrada en la mejora de los ingresos y la racionalización de las operaciones comerciales. Dedicada a la optimización de los beneficios.

ÍÑIGO BAREA EGAÑA - CONSEJERO (DOMINICAL)

Ingeniero Aeronáutico por la Universidad Politécnica de Madrid y l'École Nationale Supérieure de l'Aéronautique et de l'Espace y MBA por IESE Business School, comenzó su experiencia profesional como ingeniero especializado en integración de sistemas de propulsión en Airbus. Tras su paso por la consultora estratégica A.T. Kearney, donde trabajó en diversos proyectos internacionales con foco en la mejora de eficiencia operativa, en 2020 se incorporó a la empresa tecnológica Just Eat donde actualmente ocupa el cargo de director general de Just Eat España.

JAVIER FERNÁNDEZ ALONSO - CONSEJERO (DOMINICAL)

Licenciado en Administración y Dirección de Empresas con Matrícula de Honor por la Universidad de Deusto, especialidad en Finanzas. En el año 2000, inició su carrera profesional en banca de inversión y fusiones y adquisiciones en Goldman Sachs en Londres y posteriormente, en 2002, se unió a ABN AMRO en Madrid. En 2006, se incorporó al Departamento de Inversiones de Corporación Financiera Alba, siendo nombrado Subdirector de Inversiones en 2007, Director de Inversiones en 2012 y Director General en 2020, cargo que ocupa en la actualidad. Actualmente es, en representación de Alba, miembro del Consejo de Administración de CIE Automotive, Ebro Foods, Viscofan y Nord Anglia Education. Anteriormente, fue Consejero, entre otras, de Acerinox, ACS, Dragados, ACS Servicios y Concesiones, Euskaltel, Parques Reunidos, Profand Fishing Holding y Clínica Baviera. Adicionalmente, es Consejero en el vehículo de capital riesgo del grupo y miembro del Comité de Inversiones de dos fondos gestionados por Artá Capital

FRANCISCO JOSÉ RIBERAS MERA - CONSEJERO (DOMINICAL)

Francisco J. Riberas nació en Madrid el 1 de junio de 1964. Es Licenciado en Derecho (1987) y Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales (1988) por la Universidad Pontificia de Comillas (ICADE E-3), Madrid. Comenzó su carrera profesional ocupando diferentes posiciones en el Grupo Gonvarri, como Director de Desarrollo Corporativo y posteriormente como Consejero Delegado. En 1997 creó Gestamp y desde entonces ha sido su Primer Ejecutivo conformando con el tiempo lo que hoy es el Grupo Gestamp. Es miembro de los Consejos de Administració en CIE Automotive y Wallbox. Además, forma parte de los órganos de administración de otras sociedades de Gestamp y de sociedades del holding familiar Acek, entre las que se incluyen sociedades de los grupos Gonvarri e Inmobiliaria Acek. Adicionalmente, copreside, el Consejo Asesor Español España- China.

JUAN MARÍA RIBERAS MERA - CONSEJERO (DOMINICAL)

Jon Riberas nació en Madrid en 1968. Es Licenciado en Derecho (1991) y Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales (1992) por la Universidad Pontificia de Comillas (ICADE E-3). En 1992 inició su carrera profesional en el Grupo Gonvarri en el área de Desarrollo de Negocio, para posteriormente asumir las funciones de Consejero Delegado. En 2010 fue nombrado Presidente Ejecutivo de Gonvarri Industries y Co-Presidente de Corporación ACEK, el holding familiar. En la actualidad, ocupa los cargos de Co-Presidente del holding familiar, Presidente Ejecutivo de Gonvarri Industries, Presidente Ejecutivo de GRI Renewable Industries, Vicepresidente y miembro del Consejo de Administración de Gestamp, y miembro de los Consejos de Administración de CIE Automotive y Global Dominion.

MARÍA TERESA SALEGUI ARBIZU - CONSEJERA (DOMINICAL)

Licenciada en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad de Deusto. Inició su carrera profesional en la empresa de transportes La Guipuzcoana (1988-2002), donde alcanzó el puesto de directora general, puesto que también desempeñó en DHL Express Iberia (2002-2004). En la actualidad es presidenta de Addvalia Capital y Perth Espacio y Orden, y consejera en Baztango.

ABANTI SANKARANARAYANAN - CONSEJERA (DOMINICAL)

Dª. Abanti Sankaranarayanan, de nacionalidad india, lidera las funciones de Asuntos Públicos (India e Internacional), Sostenibilidad y Riesgos dentro del grupo Mahindra & Mahindra Ltd., y es miembro asimismo del Comité Ejecutivo. También es miembro del Consejo Ejecutivo de la Sociedad de Fabricantes de Automóviles de la India (SIAM) y Presidenta del Grupo de Trabajo de Transporte de la CII, así como Copresidenta del Comité de Mediambiente y Cambio Climático de la Federación de Cámaras de Comercio e Industria de la India para 2024. Antes de incorporarse a Mahindra, fue responsable de Estrategia y Asuntos Corporativos de Diageo India y miembro de su Comité Ejecutivo, así como miembro de TATA Administrative Services (TAS), como responsable de distintas marcas dentro de dicho grupo Tata. La aportación de Abanti a los negocios ha sido reconocida por Fortune India (The Most Powerful Women in Business; 2012, 2014, 2015 and 2016), IMPACT (50 Most Influential Women in Media, Marketing and Advertising; 2014, 2015, 2016 and 2017), India Today (India's 25 Most Influential Women, 2013) y Fast Company, New York (100 Most Creative People in Business, 2012). Abanti es economista por el St. Stephen's College, Delhi y MBA por el Indian Institute of Management (IIM), Ahmedabad.

4.1.2 Gestión de impactos, riesgos y oportunidades

4.1.2.1 RD relacionado con NEIS 2 IRO-1 Descripción de los procesos para identificar y evaluar impactos materiales, riesgos y oportunidades

NEIS 2–IRO-1–6	*Cuando describa el proceso para identificar impactos, riesgos y oportunidades materiales relacionados con cuestiones de conducta empresarial, la empresa divulgará todos los criterios pertinentes utilizados en el proceso, incluidos la ubicación, la actividad, el sector y la estructura de la transacción.*

El proceso general seguido para la identificación y evaluación de Impactos, Riesgos y Oportunidades (IROs) relacionados con conducta empresarial, se describen en el apartado NEIS 2 IRO-1 Descripción de los procesos para identificar y evaluar impactos materiales, riesgos y oportunidades.

CIE Automotive cuenta con un marco normativo propio, en materia de gobierno corporativo [Estatutos Sociales, Reglamentos de los Órganos de Gobierno, el Código de Conducta Profesional, el Reglamento Interno de Conducta en el ámbito de los Mercados de Valores y el Manual de Prevención de Riesgos Penales], a partir de los cuales, se han identificado una serie de impactos positivos reales en materia de cultura corporativa, promoviendo la transparencia y la integridad.

Además, la compañía también genera un impacto positivo, a través de las relaciones con proveedores, mediante las políticas y procedimientos que se llevan a cabo.

Por otro lado, se han identificado impactos negativos reales y riesgos asociados a corrupción y soborno, y al incumplimiento del canal ético, y riesgos asociados a seguridad de los datos de los clientes.

También se han registrado oportunidades económicas vinculadas a la promoción de una cultura corporativa que incluya como eje vertebrador el respeto de los Derechos Humanos, las relaciones con proveedores basadas en la transparencia y el trato justo no discriminatorio, y la colaboración con administraciones públicas.

NEIS G1- Conducta empresarial - Impactos, Riesgos y Oportunidades (IROs)

+: impacto positivo // -: impacto negativo // R: riesgo // O: oportunidad

Subtemas	IROs
Cultura corporativa	(+ y R) Alta protección de los datos de clientes, incluyendo la información relativa a moldes de piezas y prototipos.
	(+) Fomento de una cultura corporativa con altos estándares éticos, de transparencia e integridad.
	(+ y O) Promoción de una cultura corporativa que incluya como eje vertebrador el respeto de los DDHH a través de la sensibilización y formación de los profesionales.
Corrupción y soborno	(- y R) Existencia de casos de corrupción, fraude, soborno y blanqueo de capitales, entre otras prácticas ilícitas.
	(-) Ineficacia del canal de ético para la detección y persecución de prácticas ilícitas.
	(- y R) Incumplimiento de los principios del Código de Conduta Profesional y pérdida de la confianza de los grupos de interés de la compañía.
Gestión de las relaciones con proveedores, incluidas las prácticas de pago	(+ y O) Relaciones con los proveedores basadas en la objetividad, la transparencia y el trato justo no discriminatorio.
	(+ y O) Contribución al desarrollo de los procesos de los proveedores mediante el establecimiento de *partnerships.*
Protección de los denunciantes	(-) Coacciones económicas o sociales hacia los trabajadores de la compañía o de la Cadena de Valor ejercidas por figuras de poder de la compañía como consecuencia de quejas presentadas.
Participación política y lobby	(O) Colaboración con las Administraciones Públicas como Grupo de Interés clave para la consecución de la mejora de los servicios para las comunidades. (R) Efectos financieros derivados de la promoción de cuestiones ASG a través de la participación en asociaciones y clúster clave del sector de la automoción.

4.1.2.2 RD G1-1 – Cultura corporativa y políticas de conducta empresarial y cultura corporativa

MDR–P G1-1-7	*La empresa deberá divulgar sus políticas con respecto a asuntos de conducta empresarial y cómo fomenta su cultura corporativa.*

Título	**Código de Conducta Profesional**
Descripción	CIE Automotive desarrolla sus actividades empresariales y profesionales conforme a un Código de Conducta Profesional, que sirve de guía deontológica en todos los niveles de la organización.
Objetivo	Proporcionar una guía deontológica y principios de actuación a todas las personas consejeras, directivas, empleadas y trabajadoras de todas las compañías integrantes del Grupo, determinando los valores y compromisos que deben regir su actividad laboral dentro del mismo. Ha sido elaborado con la finalidad de asumir las exigencias que demandan, tanto los grupos de interés, como la sociedad en general, para continuar siendo dignos receptores del compromiso y la confianza que éstos han depositado en el Grupo.
Impactos, Riesgos y Oportunidades materiales	IROs relacionadas con los subtemas cultura corporativa, corrupción y soborno, gestión de las relaciones con proveedores, incluidas las prácticas de pago, participación política y lobby, y protección de los denunciantes.
Alcance de la política	Este Código de Conducta resulta de obligado cumplimiento para todas las personas integrantes del Grupo sin excepción. Todas las personas tienen la obligación de conocer y cumplir las presentes normas de conducta, y en ninguna jurisdicción la ignorancia de la ley exime de su cumplimiento. Asimismo, CIE Automotive fomentará que sus socios de negocio o empresas asociadas comerciales (*joint ventures*, uniones temporales, empresas proveedoras, clientes, contratistas y empresas colaboradoras), actúen de forma acorde con este Código y apliquen programas éticos

	que sean coherentes con sus estándares. El Grupo tomará las medidas apropiadas en caso de existir la certeza de que no han cumplido con sus políticas o con sus obligaciones contractuales.
Partes interesadas afectadas	Todos los grupos de interés de CIE Automotive.
Zonas geográficas	El Código de Conducta Profesional es de aplicación global.
Cadena de Valor	CIE Automotive fomentará que su Cadena de Valor actúe de forma acorde con este Código de Conducta Profesional, y que aplique programas éticos que sean coherentes con sus estándares. El Grupo tomará las medidas apropiadas en caso de existir la certeza de que no han cumplido con sus políticas o con sus obligaciones contractuales.
Responsable de aplicación	El Consejo de Administración, a través de la Comisión de Auditoría de CIE Automotive, es el máximo responsable de la existencia y aplicación del Código de Conducta Profesional.
Disponibilidad	Documento público en la página web corporativa e intranet corporativa del Grupo.

Política	**Política de Anticorrupción y Fraude**
Descripción	Esta política ha sido elaborada en línea con las principales referencias normativas y mejores prácticas en materia de anticorrupción y fraude. Como consecuencia de la exhaustiva regulación actualmente existente, se han tomado como referencia entre otras disposiciones, la Convención de las Naciones Unidas Contra la Corrupción y su Programa anticorrupción de ética y cumplimiento para las empresas, la Convención para Combatir el Cohecho de Servicios Públicos Extranjeros en Transacciones Comerciales internacionales de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), la Foreign Corrupt Practices Act (FCPA) de los Estados Unidos, la Bribery Act de Reino Unido, el Código Penal español, así como otras normativas internaciones.
Objetivo	Definir las pautas de conducta en materia anticorrupción en consonancia con los principios y pautas de conducta asumidos por CIE Automotive en su Código de Conducta Profesional.
Impactos, Riesgos y Oportunidades materiales	IROs relacionados con los subtemas corrupción y soborno, protección de los denunciantes y cultura corporativa.
Alcance de la política	Esta política es de obligado cumplimiento para todas las personas integrantes del Grupo, sin excepción. Adicionalmente, todas aquellas terceras partes que colaboren, participen, intermedien o actúen por cuenta o en nombre de CIE Automotive en operaciones y negocios, deberán observar las pautas y principios contenidos en la presente política.
Partes interesadas afectadas	Todos los grupos de interés de CIE Automotive.
Zonas geográficas	Esta política es de aplicación global.
Cadena de Valor	Siguiendo el principio general de tolerancia cero frente a cualquier forma de corrupción, CIE Automotive no permite la aceptación de obsequios, dádivas, favores o atenciones de terceras partes, ni en metálico ni en especie, ni cualquier otro objeto de valor, salvo que éstos tengan un valor simbólico y no se realicen con el ánimo de influir en la objetividad que debe regir sus actuaciones.
Responsable de aplicación	El Consejo de Administración, a través de la Comisión de Auditoría de CIE Automotive, es el máximo responsable de la existencia y aplicación de esta política.
Disponibilidad	Documento público en la página web corporativa del Grupo.

Política	**Política de Derechos Humanos**
Descripción	Esta política formaliza, de una manera coherente con el Código de Conducta Profesional y con los diez principios del Pacto Mundial de Naciones Unidas (https://www.pactomundial.org/), su compromiso en esta materia.
Objetivo	Minimizar el riesgo de infringir los derechos humanos, a través del establecimiento de principios y pautas de actuación en materia de diligencia debida con los derechos humanos, que permita identificar, prevenir, mitigar y reparar posibles impactos negativos
Impactos, Riesgos y Oportunidades materiales	IROs relacionados con los subtemas cultura corporativa, anticorrupción y fraude y protección de los denunciantes.
Alcance de la política	Esta política es de obligado cumplimiento para todas las personas integrantes del Grupo, sin excepción. Adicionalmente, todas aquellas terceras partes que colaboren, participen, intermedien o actúen por cuenta o en nombre de CIE Automotive en operaciones y negocios, deberán observar las pautas y principios contenidos en la presente política.
Partes interesadas afectadas	Todos los grupos de interés de CIE Automotive.
Zonas geográficas	La Política de Derechos Humanos de CIE Automotive es de aplicación para todas las actividades del Grupo, con independencia del lugar del mundo en el que se desarrollen.
Cadena de Valor	CIE Automotive difundirá su compromiso con los derechos humanos a lo largo de toda su Cadena de Valor. Asimismo, se compromete a difundir esta política a proveedores, contratistas, empresas colaboradoras y clientes promoviendo e incentivando que los diversos componentes de la Cadena de Valor desarrollen su propia política al respecto, y que, en caso de no disponer con ella, suscriban la del Grupo.
Responsable de aplicación	El Consejo de Administración, a través de la Comisión ASG, es el máximo responsable de la existencia y aplicación de esta política.
Disponibilidad	Documento público en la página web corporativa del Grupo.

G1-1-9 AR 1	*Las divulgaciones requeridas en el párrafo 7 deberán incluir cómo la empresa establece, desarrolla, promueve y evalúa su cultura corporativa.*

Las normas principales que rigen la cultura corporativa son los Estatutos Sociales, los Reglamentos de los Órganos de Gobierno, el Código de Conducta Profesional, el Reglamento Interno de Conducta en el ámbito de los Mercados de Valores y el Manual de Prevención de Riesgos Penales. Estos textos se complementan y desarrollan con todas las políticas corporativas aprobadas por el Consejo de Administración.

CIE Automotive revisa periódicamente esta normativa para adaptarla a los requerimientos y recomendaciones de la Comisión Nacional del Mercado de Valores, la legislación vigente y los más altos estándares en materia de buen gobierno. En 2023, modificó el Reglamento del Canal Ético para facilitar la comunicación de irregularidades y garantizar la confidencialidad de los denunciantes, en consonancia con la nueva legislación y actualizó su Política de Retribuciones de los Miembros del Consejo para adaptarla a la evolución del mercado.

En febrero 2024 finalizó un proyecto para poder cumplir todos los parámetros que Transparencia Internacional España (referente de primer nivel en la materia) propone en los ámbitos de cumplimiento normativo, anticorrupción y buen gobierno, y que comprende la revisión de las siguientes áreas. En 2025, se ha continuado con el despliegue e implantación a nivel global del mismo, detallado a continuación:

- El Sistema y Canal interno a nivel global, en adecuación a la Ley 2/2023 de España y con el objetivo de establecer un cuerpo común para otras sociedades del grupo, sin perjuicio de que establezcan especificidades vía anexo.
- El mapa de riesgos penales y las políticas de prevención de riesgos penales, fraude y anticorrupción.
- Establecimiento de una nueva directriz básica en materia de competencia.
- Identificar recomendaciones de varios tipos en relación con la prevención de las diversas clases de acoso.
- Revisión y en su caso mejora de las políticas de buen gobierno y ASG.

Tanto el marco legal definido por el grupo como el Informe Anual de Gobierno Corporativo y el Informe Anual de Retribuciones de los Consejeros están disponibles en la página web corporativa, siguiendo las especificaciones técnicas y jurídicas establecidas por la Comisión Nacional del Mercado de Valores en su Circular 3/2015, de 23 de junio.

Paralelamente, llevó a cabo una revisión de los controles del sistema de gestión de riesgos, ampliando el mapa de riesgos con la colaboración de un mayor número de personas, y como realiza de manera anual, desplegó su mapa penal en todos los países en los que la compañía está presente con centros productivos.

Formación en el Código de Conducta Profesional

Con el objetivo de trasladar a toda la compañía los cambios tanto en el Código de Conducta Profesional, como en varias de las políticas corporativas que del mismo derivan, dentro de la formación recurrente en materia de ética y cumplimiento, la compañía dispone de formación de ámbito global en dos modalidades: la versión online, para aquellos que disponen de email corporativo, y la versión offline, para aquellas personas para las que en su día a día no requieren de un email corporativo.

A cierre de 2025, más del 95% de las compañías habían lanzado la formación global en esta materia, cumpliendo así con el objetivo marcado dentro del Plan Estratégico ASG.

Participación en Forética

CIE Automotive es miembro del Clúster de Transparencia, Buen Gobierno e Integridad, una plataforma empresarial coordinada por Forética en España, que tiene como objetivo promover un modelo de gobierno corporativo sostenible y abordar distintas temáticas relacionadas con la gestión de los aspectos ASG, trasladando las principales tendencias en esta materia y sirviendo como punto de encuentro en el que las empresas puedan dialogar e intercambiar conocimiento.

La actividad del clúster en 2025 se ha centrado en trabajar en tres temáticas que son clave por su actualidad e impacto en las organizaciones: la gobernanza interna de las organizaciones y en concreto en los Consejos de Administración, centrando el trabajo en la remuneración variable y los incentivos de los consejeros vinculados a objetivos Ambientales, Sociales y de Buen Gobierno (ASG); el nuevo marco de reporte marcado por la Directiva europea de Información Corporativa en Materia de Sostenibilidad (CSRD, por sus siglas en inglés) y las Normas Europeas de Información en materia de Sostenibilidad (NEIS o ESRS, por sus siglas en inglés); y la Taxonomía de la Unión Europea, tras la aprobación de 4 restantes de los 6 objetivos ambientales.

G1-1-10 a)	*Las divulgaciones en el párrafo 7 deberán cubrir los siguientes aspectos relacionados con las políticas de la empresa en asuntos de conducta empresarial:* ***(a) una descripción de los mecanismos para identificar, reportar e investigar preocupaciones sobre comportamientos ilegales o comportamientos que contradigan su código de conducta o reglas internas similares; y si permite reportes de partes interesadas internas y/o externas.***

En el marco de su firme compromiso con la ética y como parte esencial de su estrategia de lucha contra la corrupción, CIE Automotive ha desarrollado y mantenido un conjunto integral de herramientas éticas, incluyendo un Sistema interno de información plenamente conforme con la normativa de la Unión Europea, la correspondiente legislación nacional y los más altos estándares en la materia. Esto incluye, entre otros aspectos, la existencia de un Canal interno de información, conocido como Canal Ético, vehiculizado a través de la correspondiente plataforma online, y la implantación y difusión de un Reglamento de Canal Ético. Estos instrumentos desempeñan un papel fundamental en la promoción de una cultura organizativa basada en la ética, la integridad y la transparencia.

El Canal Ético, disponible a través de la plataforma online accesible desde la página web y la intranet corporativa, está destinado a posibilitar y vehiculizar la transmisión de información sobre eventuales infracciones legales (en materia de derecho europeo, de tipo penal, administrativas y en materia de seguridad y salud laboral), y posibles infracciones de su Código de Conducta Profesional y de la demás normativa interna integrada en su Sistema de Gestión de Compliance. El Canal Ético contempla diversas formas de transmitir la antedicha información, pudiendo optar la persona informante por cualquiera de ellas.

En 2023 CIE Automotive fortaleció el Canal Ético mediante la implantación de una plataforma informática en la web corporativa, que garantiza la seguridad de los procesos de denuncia y simplifica la gestión de cada caso por parte de la empresa. Se trata de un sistema puntero e intuitivo en todos los idiomas de los países donde la compañía está presente, que ofrece la posibilidad de abrir un buzón de comunicación seguro, en el que los usuarios pueden denunciar y aportar información complementaria en diferentes formatos (por escrito, mensajes de voz, etc.). Toda la información es confidencial y, si el denunciante lo desea, anónima.

El nuevo canal digital está implantado conforme a las prescripciones de la Ley 2/2023, de 20 de febrero, de protección de las personas que informen de incumplimientos normativos y de la corrupción y en consonancia con los requerimientos legales internacionales, que derivan de la Directiva (UE) 2019/1937 del Parlamento Europeo y del Consejo.

El cumplimiento de esta nueva ley ha llevado aparejada la modificación del Reglamento del Canal Ético, donde se recogen los principios generales del sistema y su modo de gestión.

Reglamento del Canal Ético:

El Canal Ético puede emplearlo cualquier persona que forma parte de CIE Automotive, es decir, todas las personas profesionalmente relacionadas con la empresa (personas trabajadoras, -cualquiera que fuera el régimen, incluido personal en prácticas-, ya sea por ser accionistas, directivas o miembros del Consejo de Administración, así como aspirantes en procesos de selección, becarios/as, personal en prácticas, jubilados, etc.) pueden transmitir información sobre presuntas infracciones, o plantear consultas, a través del Canal interno, directamente o representados.

También podrán emplearlo los terceros externos, autónomos, empresas proveedoras, contratistas y subcontratistas (y las personas trabajadoras de éstas), siempre que cumplan con los requisitos y procedimiento establecidos.

Después de comunicar la información sobre una presunta infracción, se generará automáticamente un mensaje dirigido al Responsable del Sistema para notificarle la recepción de la información.

De manera similar, la persona informante recibirá automáticamente a través de la plataforma un acuse de recibo. Este acuse de recibo notificará la recepción de la comunicación, proporcionará el número de caso asignado y garantizará el tratamiento de los datos personales con total respeto a la normativa correspondiente. Además, se informará al informante sobre las obligaciones y compromisos en materia de confidencialidad, protección de datos personales y garantía de derechos, que deben respetarse tanto durante la tramitación del expediente como tras el cierre del mismo, en su caso.

La comunicación se registrará en la plataforma y su contenido en una base de datos segura y de acceso restringido en la que se registrarán todas las comunicaciones recibidas. En caso de recibirse diferentes comunicaciones sobre un mismo hecho o sobre hechos total o significativamente vinculados, se podrán acumular los distintos expedientes.

El Responsable del Sistema (con apoyo del Órgano de Compliance) llevará a cabo una evaluación preliminar de la comunicación en el menor plazo posible, especialmente sobre la suficiencia y verosimilitud de la misma y el cumplimiento (o incumplimiento) de los demás requisitos previstos en este Reglamento.

La fase de investigación se abrirá cuando, tras el análisis preliminar el Responsable del Sistema haya optado por admitir la comunicación recibida a través del Canal (Plataforma online).

En función del ámbito, materia, alcance y/o personas presuntamente involucradas, la investigación podrá llevarla a cabo directamente el Responsable del Sistema (sin perjuicio de las consultas o apoyo puntual que pueda requerir de otros departamentos o de asesores externos para su completa sustanciación) o podrá derivarla a otros departamentos específicos para que lleven a cabo dicha investigación (Persona Investigadora), especialmente al de Auditoría interna.

No obstante, el Responsable del Sistema supervisará la investigación de las comunicaciones que no instruya directamente, y les prestará en todo momento su soporte, asistencia y asesoramiento.

La persona designada para llevar a cabo la investigación podrá, previa aprobación del Responsable del Sistema de Información, contratar auditores externos o asesores que le ayuden a investigar y analizar los resultados.

La Persona Investigadora encargada de la investigación estará autorizada para interactuar con la persona informante con el fin de obtener detalles adicionales y facilitar así el desarrollo adecuado y oportuno de la investigación. Esto incluirá la solicitud de información adicional o pruebas relacionadas con los hechos comunicados.

G1-1-10 c)	*Las divulgaciones en el párrafo 7 deberán cubrir los siguientes aspectos relacionados con las políticas de la empresa en asuntos de conducta empresarial: (c) cómo la empresa protege a los denunciantes, incluyendo*: *i. Detalles sobre el establecimiento de canales internos de denuncia, incluyendo si la empresa proporciona información y formación a sus propios trabajadores e información sobre la designación y formación del personal que recibe los informes; y* *ii. Medidas para proteger contra represalias a sus propios trabajadores que son denunciantes de acuerdo con la ley aplicable que transpone la Directiva (UE) 2019/1937 del Parlamento Europeo y del Consejo;*

Formación en el Código de Conducta Profesional

Con el objetivo de trasladar a toda la compañía los cambios tanto en el Código de Conducta Profesional, como en varias de las políticas corporativas que del mismo derivan, dentro de la formación recurrente en materia de ética y cumplimiento, la compañía ha realizado una formación de ámbito global en dos modalidades: la versión online, para aquellos que disponen de email corporativo, y la versión offline, para aquellas personas para las que en su día a día no requieren de un email corporativo.

A cierre de 2025, más del 95% de las compañías habían lanzado la formación global en esta materia, cumpliendo así con el objetivo marcado dentro del Plan Estratégico ASG.

Dentro de esta formación se encuentra el funcionamiento y cómo usar estos mecanismos que la compañía ha habilitado para reportar cualquier infracción de las pautas del Código de Conducta Profesional.

Tal y como se recoge en la Política del Sistema Interno de Información y el Reglamento del Canal Ético, el Responsable del Sistema interno de información (función que recae sobre el Chief Compliance Officer del Grupo), es la persona encargada de gestionar el Sistema Interno de Información y actuará con plena independencia y autonomía, contando con los recursos personales y materiales necesarios para llevar a cabo sus funciones. Todas las denuncias, en función del ámbito, materia, alcance y/o personas presuntamente involucradas, la investigación podrá llevarla a cabo directamente el Responsable del Sistema (sin perjuicio de las consultas o apoyo puntual que pueda requerir de otros departamentos o de asesores externos para su completa sustanciación) o podrá derivarla a otros departamentos específicos para que lleven a cabo dicha investigación (Persona Investigadora), como especialmente al de Auditoría interna. No obstante, el Responsable del Sistema supervisará la investigación de las comunicaciones que no instruya directamente, y les prestará en todo momento su soporte, asistencia y asesoramiento.

Cuando una denuncia recibida lo requiere, todas las personas que forman parte del proceso de investigación interna son formadas en el Reglamento del Canal Ético y en el procedimiento a seguir.

Dentro de las funciones del Chief Compliance Officer, CIE Automotive tiene la obligación de formar a esta persona en el funcionamiento del Canal Ético, que es la vía principal del Sistema de interno de información. Del mismo modo, es el Chief Compliance Officer quien formará e informará a todas las personas que de manera directa o indirecta participen en la gestión del Canal Ético.

Los principios básicos sobre los que se fundamenta el Sistema Interno son los siguientes: comunicación, denuncias anónimas, veracidad, presunción de inocencia, confidencialidad, tutela efectiva, proporcionalidad, imparcialidad, audiencia, igualdad de oportunidades, protección de datos y ausencia de represalias. Para un mayor detalle, se puede consultar el Reglamento en la página web corporativa del Grupo.

Según se indica tanto en el Código de Conducta Profesional como el propio Reglamento, se prohíbe cualquier clase de represalia, directa o indirecta, hacia aquellas personas que hubieren hecho debido uso del Canal Ético, de buena fe, y se sancionarán en definitiva las represalias intentadas o consumadas frente a quienes hubieren informado de buena fe.

La prohibición de represalias no impedirá la adopción de las medidas disciplinarias pertinentes cuando la investigación interna determine que la información comunicada a través del Canal interno es falsa y que la persona informante la ha realizado siendo consciente de su falsedad y actuando con mala fe.

Reglamento del Canal Ético

Medidas de seguridad y confidencialidad

CIE Automotive se asegurará de que se adopten todas las medidas técnicas y organizativas necesarias para preservar la seguridad de los datos recabados al objeto de protegerlos de divulgaciones o accesos no autorizados.

A este respecto, los informantes podrán decidir si identificarse, o no, al efectuar una denuncia. Se admiten, por tanto, las denuncias anónimas. En todo caso, se garantizará la máxima confidencialidad sobre la identidad del informante que desde un inicio o finalmente desee identificarse.

A estos efectos, CIE Automotive ha adoptado medidas apropiadas para garantizar la confidencialidad de todos los datos y se asegurará de que los datos relativos a la identidad de la persona denunciante no sean divulgados al denunciado durante la investigación, respetando en todo caso los derechos fundamentales de la persona, sin perjuicio de las acciones que, en su caso, puedan adoptar las autoridades judiciales competentes. La identidad del denunciante sólo podrá ser revelada a las autoridades administrativas y judiciales, cuando legalmente corresponda, para la adecuada tramitación de cualquier procedimiento administrativo o judicial que se pudiera derivar de la denuncia presentada.
En este sentido, se hace constar que la identidad del denunciante sólo la conocerán las personas encargadas de la gestión del Sistema y de la instrucción de la denuncia, así como a las áreas que resulten estrictamente necesarias para la investigación de los hechos y resolución de las denuncias que se formulen. Por último, las personas que, por razón de las funciones que desempeñen, tengan conocimiento de las denuncias que se formulen, están personalmente obligadas a guardar secreto sobre toda la información a la que accedan.

Evitar prácticas discriminatorias

Desde 2020, CIE Automotive dispone de un Protocolo de Prevención y Tratamiento de Situaciones de Acoso, de cumplimiento obligatorio en todas las instalaciones del grupo. Este protocolo aborda la prevención del acoso moral (*mobbing*), sexual, discriminatorio (por razón de sexo, género u otros motivos discriminatorios), actos de violencia en el trabajo y el ciberacoso.

Incluye diversas medidas preventivas, como la tolerancia cero al acoso, la corresponsabilidad de todos los empleados en la vigilancia de los comportamientos laborales y la implementación de programas de comunicación. El documento completo del protocolo está disponible en la página web corporativa.

Número de denuncias recibidas en 2025

En 2025 se recibieron 163 denuncias a través del canal ético, 72 más que en 2024, si bien un total de 102 de las mismas (63% del total) fueron archivadas al no encontrarse evidencia que las justificara durante las investigaciones internas realizadas.

Las denuncias recibidas en 2025 estaban relacionadas con:

- Acoso moral: 89 casos de actitud incorrecta de superiores jerárquicos con personal de planta. Del total de 89 casos reportados, 62 (un 70% del total) fueron archivados sin acciones a realizar, al no encontrarse durante la investigación interna evidencia que las justificara.
- La gestión de las personas en la planificación del trabajo en el día a día de las fábricas: 19 denuncias, de las que nueve (un 47% del total) fueron archivadas sin acciones a realizar, al no encontrarse durante la investigación interna evidencia que las justificase.
- Soborno y corrupción: 16 casos reportados por malas prácticas en varias plantas por parte de personas del departamento de Compras y del departamento de RRHH, al incumplir en beneficio propio las condiciones generales de compra de CIE Automotive. Si bien las cantidades no eran significativas, ni la cuantía de los contratos con las empresas proveedoras relacionadas afectaba de manera material a los resultados económicos de las plantas implicadas, su existencia afectaba a la imagen y compromiso ético del grupo. Es de destacar que ocho de los casos denunciados (un 50% del total) fueron archivados al no arrojar la investigación interna evidencia suficiente que justificara la denuncia.
- Acoso discriminatorio: 13 casos reportados ante la situación discriminatoria recibida, de los que el 100% del total fueron archivados al no arrojar la investigación interna evidencia suficiente que justificara las denuncias.

- Gestión del negocio: 12 casos relacionados con la operativa de la empresa con sus grupos de interés. De ese total, cinco fueron archivados (un 42% del total) sin acciones a realizar, al no encontrarse durante la investigación interna evidencia que los justificase.
- Acoso sexual: seis casos de actitud incorrecta de superiores jerárquicos con personal de planta, de los que uno de los casos fue archivado al no encontrarse durante la investigación interna evidencia que los justificase.
- Incumplimiento del Código de Conducta Profesional: cuatro casos en total por incumplimiento de las pautas de conducta por parte de algunas personas empleadas. En este caso también, dos de los casos reportados (50% del total) fueron archivados ante la falta de evidencias.
- Conflicto de interés: tres denuncias recibidas, de las que dos fueron archivadas (66% del total) ante la falta de evidencias que los justificase.
- Fraude: un caso reportado por el uso de servicios de transporte de la empresa para beneficio propio.

En 2024 en cambio, las denuncias estaban relacionadas con la gestión de las personas en la planificación del trabajo en el día a día de las fábricas (40), el acoso laboral (26), la gestión del negocio (10), el soborno y la corrupción (cuatro), fraude (cuatro), el incumplimiento de las pautas de conducta del Código de Conducta Profesional (tres), acoso sexual (dos), acoso discriminatorio (una) y conflicto de interés (una).

En todos los casos denunciados en 2025 y comunicados a la Comisión ASG, se tomaron las acciones oportunas para realizar su estudio, seguimiento y resolución o cierre de las mismas.

Dentro de las acciones se pueden incluir planes de formación específicos, medidas conciliadoras, expedientes sancionadores y también despidos. En este último caso, son 14 las personas despedidas como consecuencia de las acciones tomadas tras las investigaciones internas pertinentes: nueve personas relacionadas con los casos de acoso moral, tres con casos de acoso sexual, una persona relacionada con los casos de corrupción y una persona relacionada con la denuncia de conflicto de interés.

A fecha de cierre del ejercicio 2025, 19 denuncias siguen pendientes de cerrarse al estar en curso la investigación requerida.

En 2024, fueron 10 las personas despedidas como consecuencia de las acciones tomadas: tres personas relacionadas con los casos de acoso moral, dos con denuncias de incumplimiento del Código de Conducta Profesional, dos con casos de acoso sexual, dos con los casos de gestión de personas y una persona relacionada con la denuncia de conflicto de interés.

Asimismo, se contó con la mediación de personal del Equipo Directivo y de los departamentos de RRHH correspondientes para solucionar los casos de acoso moral, sexual y discriminación denunciados, y evitar que vuelvan a darse, mediante una mayor formación de la plantilla en los valores de la compañía y las pautas del Código de Conducta Profesional. Del mismo modo, se contó con ayuda de profesionales externos que realizaron investigaciones detalladas en aquellos casos así requeridos.

G1-1-10 e)	*Las divulgaciones en el párrafo 7 deberán cubrir los siguientes aspectos relacionados con las políticas de la empresa en asuntos de conducta empresarial*: ***(e) más allá de los procedimientos para dar seguimiento a los informes de denunciantes de acuerdo con la ley aplicable que transpone la Directiva (UE) 2019/1937, si la empresa tiene procedimientos para investigar incidentes de conducta empresarial, incluidos incidentes de corrupción y soborno, de manera rápida, independiente y objetiva.***

Tal y como se recoge en el Reglamento del Canal Ético, CIE Automotive dispone de procedimientos para investigar casos relacionados con la conducta empresarial, incluidos los casos de corrupción y soborno, con prontitud, independencia y objetividad.

Procedimiento de gestión de las informaciones recibidas

1. Recepción y análisis preliminar de la comunicación

Después de comunicar la información sobre una presunta infracción, se generará automáticamente un mensaje dirigido al Responsable del Sistema de Información (en adelante, Sistema) para notificarle la recepción de la información. De manera similar, la persona informante recibirá automáticamente a través de la plataforma un acuse de recibo. Este acuse de recibo notificará la recepción de la comunicación, proporcionará el número de caso asignado y garantizará el tratamiento de los datos personales con total respeto a la normativa correspondiente. Además, se informará al informante sobre las obligaciones y compromisos en materia de confidencialidad, protección de datos personales y garantía de derechos, que deben respetarse tanto durante la tramitación del expediente como tras el cierre del mismo, en su caso. La comunicación se registrará en la plataforma y su contenido en una base de datos segura y de acceso restringido en la que se registrarán todas las comunicaciones recibidas. En caso de recibirse diferentes comunicaciones sobre un mismo hecho o sobre hechos total o significativamente vinculados, se podrán acumular los distintos expedientes.
Cuando se considere que la información recibida es total o parcialmente confusa o insuficiente, se podrá solicitar a través de la plataforma las ampliaciones o aclaraciones correspondientes. El Responsable del Sistema (con apoyo del Órgano de Compliance) llevará a cabo una evaluación preliminar de la comunicación en el menor plazo posible, especialmente sobre la suficiencia y verosimilitud de la misma y el cumplimiento (o incumplimiento) de los demás requisitos previstos en este Reglamento.

2. Decisión sobre la admisión o inadmisión a trámite

Después del análisis preliminar, el Responsable del Sistema tomará una de las siguientes decisiones, las cuales serán registradas en acta:
a. Admitir a trámite la comunicación e iniciar la investigación de acuerdo con lo establecido posteriormente.
b. Inadmitir la comunicación en los siguientes casos:
- Cuando los hechos relatados no constituyan una Infracción según lo establecido en este Reglamento.
- Cuando no se haya aportado ninguna prueba que pueda corroborar mínimamente los hechos.
- Cuando los hechos relatados carezcan de verosimilitud o manifiestamente carezcan de fundamento.
- Cuando se tenga indicios racionales para creer que la información, pruebas o principios de prueba aportadas se hayan obtenido ilícitamente.
- Cuando la información comunicada ya sea de conocimiento público o el Responsable del Sistema ya tenga conocimiento previo y no haya considerado que exista infracción (a menos que haya nuevas circunstancias, pruebas o principios de prueba relevantes que lo justifiquen).

Tanto la decisión de no admitir la comunicación de información, como la decisión de admisión a trámite serán comunicadas a la persona informante a través de la Plataforma (o por email en caso de haber hecho uso del email que existía previo a la plataforma). La persona informante podrá seguir la evolución del expediente si así lo desea mediante el empleo del código exclusivo facilitado (número del caso) y su clave en la mensajería de la plataforma.

3. Investigación

3.1. Apertura

La fase de investigación se abrirá cuando, tras el análisis preliminar el Responsable del Sistema haya optado por admitir la comunicación recibida a través del Canal Ético (Plataforma online). Asimismo, el Responsable podrá asimismo abrir "de oficio" esta fase en el supuesto de que llegase a su conocimiento, por otras fuentes o vías distintas al Canal Ético, hechos que pudieren ser constitutivos de infracción y que, según su libre pero leal saber y entender, aconsejen la apertura de una investigación. Estos casos serán asimismo consignados en el Sistema de Gestión de la Información, anotándose expresamente que se han abierto "de oficio".

3.2. Designación del órgano que realiza la investigación

En función del ámbito, materia, alcance y/o personas presuntamente involucradas, la investigación podrá llevarla a cabo directamente el Responsable del Sistema (sin perjuicio de las consultas o apoyo puntual que pueda requerir de otros departamentos o de asesores externos para su completa sustanciación) o podrá derivarla a otros departamentos específicos para que lleven a cabo dicha investigación (Persona Investigadora), como especialmente al de Auditoría interna. No obstante, el Responsable del Sistema supervisará la investigación de las comunicaciones que no instruya directamente, y les prestará en todo momento su soporte, asistencia y asesoramiento.

La persona designada para llevar a cabo la investigación podrá, previa aprobación del Responsable del Sistema de Información, contratar auditores externos o asesores que le ayuden a investigar y analizar los resultados. La Persona Investigadora encargada de la investigación estará autorizada para interactuar con la persona informante con el fin de obtener detalles adicionales y facilitar así el desarrollo adecuado y oportuno de la investigación. Esto incluirá la solicitud de información adicional o pruebas relacionadas con los hechos comunicados.

Además, tendrá la facultad de requerir a otras direcciones, áreas o departamentos de la organización la documentación e información que considere necesaria. Asimismo, podrá llevar a cabo entrevistas con las personas que determine como pertinentes para verificar la veracidad de los hechos comunicados. Se garantizará el derecho de las personas afectadas a ser informadas sobre los hechos que se les atribuyen, así como la oportunidad de ser escuchadas y ejercer su derecho a la defensa de manera adecuada.

En ningún caso se revelará la identidad del informante ni se proporcionará acceso a la comunicación recibida a las personas afectadas. La comunicación con las personas afectadas se llevará a cabo, si es necesario, en el momento y de la manera que se considere apropiada para asegurar el éxito de la investigación. La identidad del informante solo se divulgará a la Autoridad Judicial, al Ministerio Fiscal o a la autoridad administrativa competente en el contexto de una investigación penal, disciplinaria o sancionadora.

3.3. Informe de investigación

La fase de investigación tiene por objeto la práctica de las diligencias que se estimen estrictamente necesarias para contrastar la realidad de los hechos comunicados y su posible calificación provisional (infracción penal, etc.), por ejemplo, declaración de las personas afectadas/investigadas; realizar cuestionarios y entrevistas confidenciales con testigos, etc.

En todas las entrevistas que se lleven a cabo, el Responsable del Sistema o bien la Persona Investigadora tomará nota por escrito de los hechos relevantes de la misma y se incorporarán a un acta, que deberá firmarse por los comparecientes y, en su caso, los asesores externos. Asimismo, se procederá a informar en todas ellas de los extremos que exige la legislación vigente en materia de protección de datos.

Una vez finalizadas todas las diligencias de investigación, el Responsable del Sistema o bien la Persona Investigadora elaborará un Informe de investigación en el que se incluirá documentación detallada de todo el procedimiento de investigación desarrollado.

El Informe contendrá una breve descripción de los siguientes elementos:

- Naturaleza de la contingencia: Se identificarán, en la medida de lo posible, los sujetos intervinientes, la naturaleza de los hechos, la fecha, el lugar y las circunstancias en que supuestamente sucedieron, los preceptos legales o la normativa interna infringida o puesta en peligro.
- Personas que hubieren colaborado en la investigación: Se identificará debidamente a la persona o personas componentes del equipo de trabajo que hayan colaborado con la investigación.
- Relación de los hechos y descubrimientos relevantes: Se relatarán los hechos más relevantes recabados a lo largo del procedimiento de investigación diferenciando entre aquéllos obtenidos de la documentación, de la información proporcionada por la persona informante o de las entrevistas mantenidas con las personas afectadas y con los testigos.
- Conclusiones y valoración de los hechos: Se especificarán las conclusiones extraídas, así como su valoración de los hechos relatados. Estas pueden ser:
    - El archivo de la comunicación: cuando, tras la oportuna investigación, considere que no hayan quedado suficientemente acreditados los hechos comunicados, o éstos no sean constitutivos de una Infracción.
    - Propuesta de continuación del procedimiento: si se considera que de las diligencias practicadas se estima que convergen indicios racionales de que se han podido cometer por la persona o personas afectadas alguna de las Infracciones.

El Responsable del Sistema deberá revisar el informe de investigación recibido antes de su remisión a la Comisión de Auditoría y Cumplimiento (en adelante, CAC), haya sido o no el órgano que ha realizado la investigación.

3.4. Traslado del expediente y resolución final

El Responsable del Sistema será el encargado de remitir el Informe de investigación a la CAC. La CAC decidirá (previamente se podrá conceder un último trámite de audiencia a las personas afectadas, si se considerase estrictamente necesario), si archiva el expediente o si, por el contrario, acuerda la iniciación de un expediente disciplinario.

La resolución de la CAC se remitirá:

- A la Dirección de Recursos Humanos del Grupo en caso de sea necesaria la adopción de medidas disciplinarias.
- A la Secretaría de Consejo, como responsables de la asesoría jurídica del Grupo, si fuera necesario interponer acciones legales.
- Al departamento encargado de tramitar la acción de respuesta frente a una persona denunciada externa a la Sociedad.
- Al Órgano de Compliance en caso de que sea necesario reforzar algún aspecto concreto del Sistema de Gestión de Compliance.
- Al Responsable del Sistema Interno para su archivo, gestión y seguimiento de las medidas adoptadas.

Se informará en todo caso a la persona informante y personas afectadas de la resolución adoptada. Con carácter general, la CAC deberá dictar resolución dentro de los plazos indicados en cada legislación local donde la compañía tenga presencia y se haya tramitado la investigación.

Por normal general, el plazo máximo es de tres meses desde el acuse de recibo de la comunicación por parte de la persona informante (si no se ha enviado un acuse de recibo por los motivos señalados en este protocolo, el plazo de tres meses comenzará a partir del transcurso de siete días hábiles tras el siguiente a recibirse la comunicación). Sin embargo, en casos de investigación compleja (por la materia, por las diligencias a practicar, etc.), podrá ampliarse el plazo en otros tres meses de forma motivada

G1-1-10 g)	*Las divulgaciones en el párrafo 7 deberán cubrir los siguientes aspectos relacionados con las políticas de la empresa en asuntos de conducta empresarial:* ***(g) la política de la empresa para la formación dentro de la organización sobre conducta empresarial, incluyendo el público objetivo, la frecuencia y la profundidad de la cobertura.***

CIE Automotive desea que todas las personas interioricen la política de tolerancia cero con el delito con la cual se ha comprometido. Al efecto, llevará a cabo las acciones de formación que sean precisas y con la frecuencia necesaria, siendo la frecuencia mínima una vez en cada ejercicio.

La formación continua puede incluirse como parte del despliegue del modelo de Compliance penal, como parte de las Jornadas ASG que realiza la compañía, como mera comunicación interna en su revista corporativa, así como parte de programas específicos de formación, como el realizado en 2024 sobre el nuevo Código de Conducta Profesional.

Formación en el Código de Conducta Profesional

Con el objetivo de trasladar a toda la compañía los cambios tanto en el Código de Conducta Profesional, como en varias de las políticas corporativas que del mismo derivan, dentro de la formación recurrente en materia de ética y cumplimiento, la compañía dispone de formación de ámbito global en dos modalidades: la versión online, para aquellos que disponen de email corporativo, y la versión offline, para aquellas personas para las que en su día a día no requieren de un email corporativo.

A cierre de 2025, más del 95% de las compañías habían lanzado la formación global en esta materia, cumpliendo así con el objetivo marcado dentro del Plan Estratégico ASG.

Dentro de esta formación se encuentra el funcionamiento y cómo usar estos mecanismos que la compañía ha habilitado para reportar cualquier infracción de las pautas del Código de Conducta Profesional.

G1-1-10 h)	*Las divulgaciones en el párrafo 7 deberán cubrir los siguientes aspectos relacionados con las políticas de la empresa en asuntos de conducta empresarial:* ***(h) las funciones dentro de la empresa que están más en riesgo con respecto a la corrupción y el soborno***

La corrupción es un fenómeno social, político y económico complejo que afecta a todos los países. La corrupción socava instituciones democráticas, disminuye el ritmo del desarrollo económico y contribuye a la inestabilidad gubernamental.

CIE Automotive se compromete a combatir la corrupción mediante el establecimiento de principios que deben guiar el comportamiento de todas las personas que forman el Grupo. Por ello, CIE Automotive está adherido a los diez principios recogidos en el Pacto Mundial de Naciones Unidas (http://www.pactomundial.org/), pacto de iniciativa voluntaria, por el cual las empresas se comprometen a alinear sus estrategias y operaciones con diez principios universalmente aceptados en cuatro áreas temáticas: derechos humanos, estándares laborales, medio ambiente y anticorrupción.

En concreto y conforme a lo previsto en el décimo principio, CIE Automotive tiene un compromiso de tolerancia cero ante aquellas conductas que sean susceptibles de ser consideradas como actos de corrupción o soborno, tanto en lo referente a su vertiente pública como privada. En consecuencia, CIE Automotive asume el compromiso de luchar contra la corrupción en todas sus formas, incluidas la extorsión y el soborno, y desarrollar políticas concretas referentes a este tema.

Todas las personas consejeras, directivas, empleadas y trabajadoras de todas las compañías integrantes de CIE Automotive, deben comportarse con integridad y transparencia en las relaciones comerciales, evitando y condenando aquellas conductas que sean susceptibles de ser consideradas como actos de corrupción o soborno tanto con el sector público, como con el privado.

No obstante, en base a la experiencia acumulada, así como a las denuncias recibidas en el canal interno habilitado para ello (Canal Ético), las áreas de negocio donde mayor probabilidad de darse este tipo de situación son aquellas relacionadas con la gestión y compra de suministros.

G1-1-11	*Las empresas que están sujetas a requisitos legales bajo la ley nacional que transpone la Directiva (UE) 2019/1937, o a requisitos legales equivalentes con respecto a la protección de denunciantes, pueden cumplir con la divulgación especificada en el párrafo 10 (d) indicando que están sujetas a esos requisitos legales.*

El Sistema Interno de información de CIE Automotive, siendo el Canal Ético uno de sus elementos principales, está implantado en conforme a las prescripciones de la Ley 2/2023, de 20 de febrero, de protección de las personas que informen de incumplimientos normativos y de la corrupción y en consonancia con los requerimientos legales internacionales, que derivan de la Directiva (UE) 2019/1937 del Parlamento Europeo y del Consejo.

El cumplimiento de esta nueva ley ha llevado aparejada la modificación del Reglamento del Canal Ético, donde se recogen los principios generales del sistema y su modo de gestión.

4.1.2.3 RD G1-2 – Gestión de las relaciones con proveedores

G1-2-14 *AR 2 y AR 3*	*La empresa deberá proporcionar una descripción de su política para prevenir pagos atrasados, específicamente a las pymes.*

CIE Automotive dispone de una Política de Compras Sostenibles y un Manual de la Cadena de Suministro Global, donde la compañía se compromete a asegurar unas condiciones de pago justas y concurrentes a los proveedores, promoviendo la transparencia y el precio óptimo garantizado por el cumplimiento de las leyes y normativas vigentes.

Además, tal y como recogen las Condiciones de Compra del Grupo, se trata de forma justa y transparente a todos los proveedores, sean pymes o grandes empresas, sin discriminación de cualquier tipo.

G1-2-15 a) AR 2 y AR 3	*La empresa cuando proporcione información sobre la gestión de sus relaciones con sus proveedores y sus impactos en su cadena de suministro deberá incluir la siguiente información*: ***(a) el enfoque de la empresa hacia sus relaciones con sus proveedores, teniendo en cuenta los riesgos para la empresa relacionados con su cadena de suministro y los impactos en asuntos de sostenibilidad.***

Responsabilidad común, beneficios compartidos

Renovación de la certificación de compras y aprovisionamientos sostenibles En 2025, CIE Automotive renovó la certificación en Compras y Aprovisionamientos sostenibles ISO 20400, manteniéndose como la única compañía española del sector en poseer este sello de calidad. La renovación anual se produjo después de una rigurosa auditoría realizada por la Asociación Española de Profesionales de Compras, Contratación y Aprovisionamientos bajo los requerimientos de compra sostenible que rige la IFPSM (*International Federation of Purchasing and Supply Management*). En esta auditoría se comprobó que la compañía había cumplido los requisitos formulados el año anterior. CIE Automotive ratificaba de esta forma la excelencia en las operaciones del Área de Compras y la contribución de esta a las políticas de sostenibilidad y responsabilidad social de la empresa. Para conseguir la acreditación, que se fundamenta en la norma UNE-15896 sobre Gestión de Compras de Valor Añadido, se tuvieron en cuenta los siguientes parámetros:

- Política de Compras Sostenibles,
- Selección y seguimiento de los proveedores,
- Procesos de compras, exigencias Ambientales, Sociales y de Buen Gobierno en las compras y aprovisionamientos de todo el grupo,
- Formación de compradores,
- Gestión del riesgo, especificaciones de compra y organización interna,
- Alineamiento con la nueva normativa y sus exigencias en materia de Debida Diligencia, Taxonomía, Diversidad e Inclusión.

Más allá del reconocimiento que implica la certificación, representa también un desafío para los equipos de compras, ya que no solo requiere el cumplimiento de las directrices de la ISO 20400 por parte de la compañía, sino también el cumplimiento de los estándares ASG por parte de los proveedores, impidiendo que se produzcan adquisiciones sin una evaluación positiva de su gestión. La certificación ISO 20400 refuerza así las políticas de sostenibilidad, al extenderlas a toda la cadena de suministro, y sienta las bases para conseguir nuevos avances en materia ASG:

- Garantizar la seguridad de la cadena de suministro.
- Evitar riesgos financieros, ambientales y reputacionales.
- Infundir confianza al inversor, clientes y resto de grupos de interés.
- Fomentar el bienestar del empleado y contribuir a la apertura de nuevos mercados para productos y servicios.
- Estar preparados para conseguir los objetivos de descarbonización que CIE Automotive se ha marcado, siendo la cadena de suministro en su alcance 3 el principal generador de emisiones

CIE Automotive es la única compañía española del sector de componente de automoción que posee la Certificación ISO 20400.

G1-2-15 b) AR 2 y AR 3	*La empresa cuando proporcione información sobre la gestión de sus relaciones con sus proveedores y sus impactos en su cadena de suministro deberá incluir la siguiente información*: ***(b) si toma en cuenta y cómo toma en cuenta criterios sociales y ambientales para la selección de sus proveedores.***

Tal y como se recoge en el Manual Global de la Cadena de Suministro (*Global Supply Chain Manual*), CIE Automotive dispone un Portal de Proveedores ASG (Ambiental, Social y Buen Gobierno) para la selección de sus proveedores.

El Portal de Proveedores ASG es una plataforma enfocada únicamente en la gestión ASG, su inscripción en la misma es requerida a toda la cadena de suministro para cumplir con los requerimientos y compromisos del Grupo en este ámbito. Todo proveedor que se registre ha de superar positivamente la evaluación ASG para los proveedores productivos o directos, así como los no productivos o indirectos con volumen de compra superior a 0,5M€/año.

La plataforma es gratuita y accesible en la siguiente dirección web: https://supplychain.cieautomotive.com/Home/Login, y dispone de un soporte técnico con los siguientes datos de contacto: Tel: +34 910 770 157 y correo electrónico: ciesupplierportal@cieautomotive.com

Esta plataforma, a su vez canal de interacción, está diseñado para cumplir dos objetivos:

1. Facilitar el registro de las empresas interesadas en trabajar con CIE Automotive estandarizando la evaluación necesaria antes de su incorporación al panel de proveedores.
2. Proporcionar una herramienta de consulta para los gerentes de compras en todo el mundo.

Una vez registrados en la misma, los proveedores deben responder cuatro cuestionarios que cubren las siguientes áreas:

- Gestión empresarial
- Gestión ambiental
- Gestión ASG
- Gestión de minerales en conflicto

CIE Automotive asegura que sus procesos de adquisición están estandarizados, enmarcados por los criterios de objetividad, imparcialidad e igualdad de oportunidades. El registro a través del Portal de Proveedores ASG, verificado y renovado cada cuatro años, se convierte en un requisito necesario para estos proveedores productivos que trabajan con CIE Automotive, y traerá múltiples beneficios a su empresa:

- Unirse al panel de proveedores de CIE Automotive a nivel mundial.
- Facilitar de manera ágil la documentación mínima requerida para ser proveedor de CIE Automotive.
- Herramienta fácil para gestionar actualizaciones de los datos y usuarios de su empresa.

Además, la firma del Compromiso ASG de los Proveedores es obligatorio tanto para los proveedores frecuentes, ya que forman parte del panel de proveedores de CIE Automotive, como para los nuevos proveedores. El 100% de los proveedores han firmado o aceptan tácitamente a través de las Condiciones Generales de Compra el Código de Conducta a Proveedores, esta información se verifica por un auditor acreditado y externo (AERCE).

Toda esta información ha sido detallada a lo largo de este informe dando respuesta a los siguientes indicadores: *S2–4–32 a) AR 38, NEIS 2-GOV-5-36 a) AR 11, NEIS 2-SBM-2-45 a) ii-iv AR 16, S2–SBM–2-9, S2-1-17 b), S2-4-31* y *S2–4–32 a) AR 38*.

4.1.2.4 RD G1-3 – Prevención y detección de corrupción y soborno

G1-3-18 a) AR 5 y AR 6	*La divulgación requerida en el párrafo 16 (proporcionar información sobre su sistema para prevenir y detectar, investigar y responder a denuncias o incidentes relacionados con la corrupción y el soborno), incluyendo la formación relacionada, deberá incluir la siguiente información*: ***(a) una descripción de los procedimientos establecidos para prevenir, detectar y abordar denuncias o incidentes de corrupción y soborno***.

CIE Automotive está comprometido en la lucha contra el fraude y la corrupción en todas sus formas, incluidas la extorsión y el soborno, y en el desarrollo de políticas concretas referentes a esa área. Este compromiso queda patente en su adhesión a los diez principios recogidos en el Pacto Mundial de Naciones Unidas.

Además de contar con el Código de Conducta Profesional, en cuyas pautas se insta a la lucha contra el fraude y la corrupción, dispone de una Política de Anticorrupción y Fraude, donde se indica que la relación con personal funcionario y autoridades debe sustentarse sobre los principios de transparencia, integridad, objetividad, imparcialidad y legalidad.

En el marco de su firme compromiso con la ética y como parte esencial de su estrategia de lucha contra la corrupción, CIE Automotive ha desarrollado y mantenido un conjunto integral de herramientas éticas, incluyendo un Sistema interno de información plenamente conforme con la normativa de la Unión Europea y los más altos estándares en la materia. Esto incluye, entre otros aspectos, la existencia de un Canal interno de información, conocido como Canal Ético, vehiculizado a través de la correspondiente plataforma online, y la implantación y difusión de un Reglamento de Canal Ético.

Estos instrumentos desempeñan un papel fundamental en la promoción de una cultura organizativa basada en la ética, la integridad y la transparencia.

El Canal Ético, disponible a través de la plataforma online accesible desde la página web y la intranet corporativa, está destinado a posibilitar y vehiculizar la transmisión de información sobre eventuales infracciones legales (en materia de derecho europeo, de tipo penal, administrativas y en materia de seguridad y salud laboral), y posibles infracciones de su Código de Conducta Profesional y de la demás normativa interna integrada en su Sistema de Gestión de Compliance, incluida aquella información para prevenir, detectar y abordar denuncias o incidentes de corrupción y soborno. El Canal Ético contempla diversas formas de transmitir la antedicha información, pudiendo optar la persona informante por cualquiera de ellas.

La compañía es políticamente neutral y no financia, directa ni indirectamente, ni en España ni en el extranjero, a partidos políticos ni a sus representantes o candidatos.

El departamento de Auditoría Interna tiene como parte de sus funciones, supervisar que las compañías del grupo operen conforme a los valores corporativos y siempre de acuerdo con la legalidad.

Al igual que en 2024, durante 2025 no han existido casos jurídicos públicos relacionados con la corrupción interpuestos contra la organización o sus personas empleadas.

Medidas para prevenir la corrupción y el soborno

Como se hace manera anual, en 2025 se realizó el despliegue del mapa en todos los países donde la compañía tiene actividad. Para cada uno de estos países existe un manual de Prevención de Riesgos Penales específico, en línea con el corporativo. Además, en cada uno de los países en los que se despliega el mapa penal se realiza una formación en materia penal, dando a conocer las políticas y documentación interna, reforzando en las plantas el conocimiento de la legislación local que les aplica.

En 2025, en línea con la actualización de la legislación local donde la compañía tiene presencia, se ha procedido a considerar nuevos delitos y a actualizar aquellos donde ha sido necesario.

Competencia leal

CIE Automotive, S.A. se compromete a cumplir rigurosamente la legislación en materia de defensa de la competencia. Asimismo, el grupo se compromete a alcanzar sus objetivos empresariales por medios éticos, legítimos, y legalmente irreprochables, y a aplicar un régimen de competencia justo y equitativo, cumpliendo siempre las normas jurídicas que le sean de aplicación. En el transcurso del ejercicio, CIE Automotive no recibió multas relacionadas con la defensa de la competencia, ni derivadas de actividades de cártel, fijación de precios, contratos de exclusividad, prácticas monopolísticas y otras actividades que pueden tener un efecto limitador de la competencia en el mercado

Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales

El grupo cuenta desde 2015 con un Modelo de Prevención de Riesgos Penales, que se actualiza de manera continua. La compañía se apoya en este modelo como medida para luchar contra el blanqueo de capitales, además de la formación en el Código de Conducta Profesional y la aplicación de las políticas corporativas.

Con el objetivo de impedir o reducir al máximo la probabilidad de que se produzcan prácticas de carácter irregular y asegurar, en cuanto se detecten, el cese de estas y la exigencia de responsabilidades, CIE Automotive cuenta desde 2021 con una Política de Compliance y Prevención de Riesgos de Compliance.

G1-3-18 b)	*La divulgación requerida en el párrafo 16 (proporcionar información sobre su sistema para prevenir y detectar, investigar y responder a denuncias o incidentes relacionados con la corrupción y el soborno), incluyendo la formación relacionada, deberá incluir la siguiente información*: ***(b) si los investigadores o el comité de investigación están separados de la cadena de gestión involucrada en el asunto.***

El Canal Ético está destinado a posibilitar y vehiculizar la transmisión de información sobre eventuales infracciones legales, y posibles infracciones de su Código de Conducta Profesional, incluidas las relacionadas con corrupción y soborno.

Las comunicaciones de presuntas infracciones como las preguntas planteadas en la plataforma se transmiten automáticamente al Chief Compliance Officer como Responsable del Sistema interno de información de manera confidencial o anónima según la opción elegida. La persona informante podrá acceder a la mensajería de la plataforma para conocer el estado de su denuncia y comunicarse con el Chief Compliance Officer mediante el "número de caso" proporcionado y la clave creada.

Por razones de seguridad y para preservar la confidencialidad, no será posible recuperar el "número de caso" ni su clave. Por lo tanto, en caso de olvido, se requerirá que la persona informante inicie un nuevo proceso de comunicación a través de la plataforma.

Tal y como se recoge en el Reglamento del Canal Ético dentro del apartado de designación del órgano que realiza la investigación, en función del ámbito, materia, alcance y/o personas presuntamente involucradas, la investigación podrá llevarla a cabo directamente el Responsable del Sistema (sin perjuicio de las consultas o apoyo puntual que pueda requerir de otros departamentos o de asesores externos para su completa sustanciación) o podrá derivarla a otros departamentos específicos para que lleven a cabo dicha investigación (Persona Investigadora), como especialmente al de Auditoría interna.

No obstante, el Responsable del Sistema supervisará la investigación de las comunicaciones que no instruya directamente, y les prestará en todo momento su soporte, asistencia y asesoramiento.

La persona designada para llevar a cabo la investigación podrá, previa aprobación del Responsable del Sistema de Información, contratar auditores externos o asesores que le ayuden a investigar y analizar los resultados. La Persona Investigadora encargada de la investigación estará autorizada para interactuar con la persona informante con el fin de obtener detalles adicionales y facilitar así el desarrollo adecuado y oportuno de la investigación. Esto incluirá la solicitud de información adicional o pruebas relacionadas con los hechos comunicados.

Además, tendrá la facultad de requerir a otras direcciones, áreas o departamentos de la organización la documentación e información que considere necesaria. Asimismo, podrá llevar a cabo entrevistas con las personas que determine como pertinentes para verificar la veracidad de los hechos comunicados.

Se garantizará el derecho de las personas afectadas a ser informadas sobre los hechos que se les atribuyen, así como la oportunidad de ser escuchadas y ejercer su derecho a la defensa de manera adecuada. En ningún caso se revelará la identidad del informante ni se proporcionará acceso a la comunicación recibida a las personas afectadas. La comunicación con las personas afectadas se llevará a cabo, si es necesario, en el momento y de la manera que se considere apropiada para asegurar el éxito de la investigación. La identidad del informante solo se divulgará a la Autoridad Judicial, al Ministerio Fiscal o a la autoridad administrativa competente en el contexto de una investigación penal, disciplinaria o sancionadora.

G1-3-18 c)	*La divulgación requerida en el párrafo 16 (proporcionar información sobre su sistema para prevenir y detectar, investigar y responder a denuncias o incidentes relacionados con la corrupción y el soborno), incluyendo la formación relacionada, deberá incluir la siguiente información*: ***(c) el proceso, si lo hay, para informar los resultados a los órganos administrativos, de gestión y de supervisión***.

Según recoge el Reglamento del Canal Ético, el Responsable del Sistema será el encargado de remitir el Informe de investigación a la Comisión de Auditoría y Cumplimiento (en adelante, CAC). La CAC decidirá (previamente se podrá conceder un último trámite de audiencia a las personas afectadas, si se considerase estrictamente necesario), si archiva el expediente o si, por el contrario, acuerda la iniciación de un expediente disciplinario. La resolución de la CAC se remitirá:

- A la Dirección de Recursos Humanos del Grupo en caso de sea necesaria la adopción de medidas disciplinarias.
- A la Secretaría de Consejo, como responsables de la asesoría jurídica del Grupo, si fuera necesario interponer acciones legales.
- Al departamento encargado de tramitar la acción de respuesta frente a una persona denunciada externa a la compañía.
- Al Órgano de Compliance en caso de que sea necesario reforzar algún aspecto concreto del Sistema de Gestión de Compliance.
- Al Responsable del Sistema Interno para su archivo, gestión y seguimiento de las medidas adoptadas.

Se informará en todo caso a la persona informante y personas afectadas de la resolución adoptada. Con carácter general, la CAC deberá dictar resolución dentro de los plazos indicados en cada legislación local donde la compañía tenga presencia y se haya tramitado la investigación. Por normal general, el plazo máximo es de tres meses desde el acuse de recibo de la comunicación por parte de la persona informante (si no se ha enviado un acuse de recibo por los motivos señalados en el protocolo, el plazo de tres meses comenzará a partir del transcurso de siete días hábiles tras el siguiente a recibirse la comunicación). Sin embargo, en casos de investigación compleja (por la materia, por las diligencias a practicar, etc.), podrá ampliarse el plazo en otros tres meses de forma motivada.

G1-3-20	*La información exigida en el apartado 16 incluirá datos sobre la forma en que la empresa comunica sus políticas a las personas para quienes son pertinentes, a fin de garantizar que la política sea accesible y que comprendan sus implica.*

Formación en el Código de Conducta Profesional

Con el objetivo de trasladar a toda la compañía los cambios tanto en el Código de Conducta Profesional, como en varias de las políticas corporativas que del mismo derivan, dentro de la formación recurrente en materia de ética y cumplimiento, la compañía dispone de formación de ámbito global en dos modalidades: la versión online, para aquellos que disponen de email corporativo, y la versión offline, para aquellas personas para las que en su día a día no requieren de un email corporativo.

A cierre de 2025, más del 95% de las compañías habían lanzado la formación global en esta materia, cumpliendo así con el objetivo marcado dentro del Plan Estratégico ASG.

Dentro de esta formación se encuentra el funcionamiento y cómo usar estos mecanismos que la compañía ha habilitado para reportar cualquier infracción de las pautas del Código de Conducta Profesional.

Comunicación interna

CIE Automotive desea que todas las personas interioricen la política de tolerancia cero con el delito con la cual se ha comprometido. Es por ello que, ante la actualización de todo el marco normativo y su aprobación en Consejo de Administración en febrero 2024, la compañía realizó tanto campañas específicas de lanzamiento de emails a los equipos directivos y Alta Dirección, así como comunicaciones globales a todos sus grupos de interés, incluidas las personas que forman el Grupo, vía la revista corporativade frecuencia semestral.

Además, esta comunicación se complementa con la formación continua en materia del Código de Conducta Profesional donde se citan y concretan las políticas corporativas de la compañía, incluida la Política de Anticorrupción y Fraude.

G1-3-21 a)	*La divulgación requerida por el párrafo 16 (proporcionar información sobre su sistema para prevenir y detectar, investigar y responder a denuncias o incidentes relacionados con la corrupción y el soborno) deberá incluir información sobre lo siguiente con respecto a la formación****: (a) la naturaleza, el alcance y la profundidad de los programas de formación en contra de la corrupción y el soborno ofrecidos o requeridos por la empresa.***

Formación en el Código de Conducta Profesional

Con el objetivo de trasladar a toda la compañía los cambios tanto en el Código de Conducta Profesional, como en varias de las políticas corporativas que del mismo derivan, dentro de la formación recurrente en materia de ética y cumplimiento, la compañía dispone de formación de ámbito global en dos modalidades: la versión online, para aquellos que disponen de email corporativo, y la versión offline, para aquellas personas para las que en su día a día no requieren de un email corporativo.

A cierre de 2025, más del 95% de las compañías habían lanzado la formación global en esta materia, cumpliendo así con el objetivo marcado dentro del Plan Estratégico ASG.

Dentro de esta formación se encuentra el funcionamiento y cómo usar estos mecanismos que la compañía ha habilitado para reportar cualquier infracción de las pautas del Código de Conducta Profesional.

Medidas para prevenir la corrupción y el soborno

Como se hace manera anual, en 2025 se realizó el despliegue del mapa en todos los países donde la compañía tiene actividad. Para cada uno de estos países existe un manual de Prevención de Riesgos Penales específico, en línea con el corporativo. Además, en cada uno de los países en los que se despliega el mapa penal se realiza una formación en materia penal, dando a conocer las políticas y documentación interna, reforzando en las plantas el conocimiento de la legislación local que les aplica.

En 2025, en línea con la actualización de la legislación local donde la compañía tiene presencia, se ha procedido a considerar nuevos delitos y a actualizar aquellos donde ha sido necesario.

G1-3-21 b) *AR 4*	*La divulgación requerida por el párrafo 16 (proporcionar información sobre su sistema para prevenir y detectar, investigar y responder a denuncias o incidentes relacionados con la corrupción y el soborno) deberá incluir información sobre lo siguiente con respecto a la formación*: ***(b) el porcentaje de funciones en riesgo cubiertas por programas de formación.***

CIE Automotive cuenta con un plan de formación en materia de prevención de riesgos penales destinado a sus empleados clave. Este plan de formación es gestionado por el Departamento de RRHH en colaboración con el Órgano de Compliance.

La asistencia a los cursos de formación en materia de prevención de riesgos penales es obligatoria debiendo dejar los empleados clave constancia por escrito de su asistencia y realizar un test de evaluación de los conocimientos adquiridos.

Se insistirá en los planes de formación en el conocimiento por parte de los empleados del Código de Conducta Profesional. Todo el personal deberá confirmar una vez recibida la formación oportuna su pleno conocimiento y conformidad, comprometiéndose a cumplir los principios, las reglas y los procedimientos contenidos en este documento durante la realización de cualquier actividad llevada a cabo en interés o provecho de CIE Automotive.

Dado el alcance global tanto de la formación como del despliegue del Modelo de Compliance Penal, la compañía considera que el 100% de funciones en riesgo cubiertas por programas de formación.

El Sistema de Gestión de Riesgos (SGR) Penales, que forma parte del Modelo de Compliance Penal, se integra dentro del SGR de CIE Automotive, sistema establecido en su Política de Control y Gestión de Riesgos, que sigue la metodología ISO 31000, y permite asegurar razonablemente que todos los delitos significativos, incluidos los de corrupción y soborno, son identificados, evaluados, prevenidos y sometidos a un seguimiento continuo. Dichos riesgos penales son aprobados por el Consejo de Administración y gestionados en función de los niveles de apetito y tolerancia a los mismos.

Este proceso está coordinado por el Órgano de Compliance y el resultado se presenta a la Comisión de Auditoría y Cumplimiento para su supervisión y aprobación, y posteriormente, ésta informa al Consejo de Administración.

Los riesgos penales evaluados en 2025 son el resultado del benchmarking regulatorio sobre la normativa de aplicación en la jurisdicción de cada país. Para realizar este mapa se tuvo en cuenta el Modelo desarrollado e implantado en España, los requerimientos de obligado cumplimiento bajo las normativas locales, las áreas de negocio locales y corporativas susceptibles de tener mayor probabilidad de ocurrencia de estos delitos, las mejores prácticas nacionales e internacionales y las sugerencias de mejora propuestas para las diferentes jurisdicciones.

El Modelo de Compliance Penal, que está operativo en todos los países en los que el Grupo tiene actividad, contempla la formación en materia penal, para así dar a conocer las políticas y documentación interna, reforzando en las plantas el conocimiento de la legislación local que les aplica.

G1-3-21 c)	*La divulgación requerida por el párrafo 16 (proporcionar información sobre su sistema para prevenir y detectar, investigar y responder a denuncias o incidentes relacionados con la corrupción y el soborno) deberá incluir información sobre lo siguiente con respecto a la formación*: ***(c) el grado en que se brinda formación a los miembros de los órganos administrativos, de gestión y de supervisión***.

Todos los órganos administrativos, de gestión y supervisión recibieron la formación en 2024 relativa al Código de Conducta Profesional y las políticas corporativas que del mismo derivan. La formación fue realizada de manera online en una plataforma exclusiva dedicada a ello, y sigue disponible y en vigor en 2025.

Dentro de esta formación se encuentra el funcionamiento y cómo usar estos mecanismos que la compañía ha habilitado para reportar cualquier infracción de las pautas del Código de Conducta Profesional.

El Consejo de Administración aprobó en febrero de 2024 la actualización del marco ético y normativo de la compañía, donde se encuentran, entre otras, la nueva Política de Anticorrupción y Fraude.

En materia de Prevención de Riesgos Penales, CIE Automotive dispone de un Modelo de Compliance Penal que está operativo en todos los países en los que el Grupo tiene actividad, que contempla la formación en materia penal, para así dar a conocer las políticas y documentación interna, reforzando en las plantas el conocimiento de la legislación local que les aplica.

Para cada uno de estos países existe un manual de Prevención de Riesgos Penales específico, en línea con el corporativo. Además, en cada uno de los países en los que se despliega el mapa penal se realiza una formación en materia penal, dando a conocer las políticas y documentación interna, entre ellas la Política de Anticorrupción y Fraude, reforzando en las plantas el conocimiento de la legislación local que les aplica.

4.1.3 Métricas y objetivos

4.1.3.1 RD G1-4 Incidentes confirmados de corrupción y soborno

G1-4-24 a)	*La empresa deberá divulgar*: ***(a) el número de condenas y la cantidad de multas por violación de las leyes anticorrupción y antisoborno.***

Al igual que en 2024, en 2025 no se ha registrado ninguna condena ni tampoco ninguna multa por violación de las leyes de anticorrupción y soborno. Del mismo modo, en el transcurso del ejercicio, CIE Automotive no recibió multas relacionadas con la defensa de la competencia, ni derivadas de actividades de cártel, fijación de precios, contratos de exclusividad, prácticas monopolísticas y otras actividades que pueden tener un efecto limitador de la competencia en el mercado.

G1-4-24 b)	*La empresa deberá divulgar*: ***(b) cualquier acción tomada para abordar las infracciones en los procedimientos y estándares de anticorrupción y antisoborno.***

El Modelo de Compliance Penal, que está operativo en todos los países en los que el Grupo tiene actividad, contempla la formación en materia penal, para así dar a conocer las políticas y documentación interna, reforzando en las plantas el conocimiento de la legislación local que les aplica.

Para cada uno de estos países existe un manual de Prevención de Riesgos Penales específico, en línea con el corporativo. Además, en cada uno de los países en los que se despliega el mapa penal se realiza una formación en materia penal, dando a conocer las políticas y documentación interna, entre ellas la Política de Anticorrupción y Fraude, reforzando en las plantas el conocimiento de la legislación local que les aplica.

CIE Automotive cuenta con un sistema de control interno basado en el modelo de las tres líneas de defensa, que abarca desde la identificación de riesgos hasta la labor de Auditoría Interna. El Órgano de Compliance, dentro de la segunda línea de defensa, asume la responsabilidad de la revisión y mejora continua del sistema de control interno, tanto en aspectos financieros como no financieros. Además, vela por el cumplimiento de normativas internas y externas, así como de políticas y procedimientos diseñados para mitigar los eventuales riesgos, incluidos los relacionados con anticorrupción y soborno.

La supervisión y gestión de riesgos se lleva a cabo mediante los módulos de Risk Management y Process Control de la herramienta SAP GRC, que opera globalmente en todos los centros productivos, indistintamente de si estos tienen un sistema de planificación de recursos del entorno SAP o no. Para cada riesgo, se establecen controles específicos, muchos de ellos de naturaleza automática, asignados a diferentes responsables y, en caso de incidencias, se establecen planes de acción con trazabilidad en el tiempo.

En total, el Órgano de Compliance supervisa de manera anual el cumplimiento de más de 250 controles, de aplicación a cada planta productiva, división de negocio u oficina corporativa, bajo su Sistema de Control Interno de Información Financiera (SCIIF) y Sistema de Control Interno de Información No Financiera (SCIINF), donde también se encuentran controles de ámbito ASG (Ambiental, Social y de Buen Gobierno), penal, de Compliance, de tecnologías de la información y de protección de datos bajo el RGPD.

Los resultados se someten a revisión en el Plan Anual de Auditoría del departamento de Auditoría Interna, además de someterse a revisión y aprobación de la Alta Dirección.

Todo el trabajo de auditoría interna se gestiona a través del módulo Audit Management de SAP GRC, operativo para los diferentes departamentos de auditoría interna locales en Brasil, México, India, China y Europa, con lo que al estar integrados en una misma herramienta de control (la ya mencionada SAP GRC) tanto la gestión de riesgos como de controles y de auditoría interna, la sinergia obtenida permite hacer más eficiente el trabajo y aportar un mayor valor a las divisiones de negocio, al compartir experiencias y casos de éxito.

Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales

El Grupo cuenta desde 2015 con un Modelo de Prevención de Riesgos Penales, actualizado en febrero 2024. La compañía se apoya en este modelo como medida para luchar contra el blanqueo de capitales, además de la formación en el Código de Conducta Profesional y la aplicación de las políticas corporativas.

Con el objetivo de impedir o reducir al máximo la probabilidad de que se produzcan prácticas de carácter irregular y asegurar, en cuanto se detecten, el cese de estas y la exigencia de responsabilidades, CIE Automotive cuenta desde 2021 con una Política de Compliance y Prevención de Riesgos de Compliance.

G1-4-25 a)	*La empresa deberá divulgar*: ***(a) el número total y la naturaleza de los incidentes confirmados de corrupción o soborno.***

En 2025 han sido 16 el total de incidentes denunciados de corrupción o soborno, de los cuales ocho han sido confirmados tras realizar la correspondiente investigación interna, tal y como indica el Reglamento del Canal Ético, y los otros ocho han sido archivados al no encontrarse evidencia suficiente durante las mismas. Además, se ha registrado una denuncia por fraude, que a fecha de cierre de ejercicio 2025 sigue la investigación interna en curso.

Los casos reportados por corrupción son debidos a malas prácticas en varias plantas por parte de personas de departamentos tales como el departamento de Compras, departamento de Calidad y departamento de RRHH, al incumplir en beneficio propio las condiciones generales de compra de CIE Automotive. Si bien las cantidades no eran significativas, ni la cuantía de los contratos con las empresas proveedoras relacionadas afectaba de manera material a los resultados económicos de las plantas implicadas, su existencia afectaba a la imagen y compromiso ético del grupo.

La denuncia por fraude se debe a las malas prácticas por parte de personas del departamento de Recursos Humanos, si bien las cuantías no eran significativas.

G1-4-25 b)	*La empresa deberá divulgar*: ***(b) el número de incidentes confirmados en los que los propios trabajadores fueron despedidos o disciplinados por incidentes relacionados con la corrupción o el soborno.***

En 2025 se despidió a una persona trabajadora relacionada con uno de los 16 incidentes de soborno y corrupción denunciados, de los que ocho (el 50% del total) fueron archivados ante la falta de evidencia encontrada durante la investigación interna realizada.

En 2024 en cambio, no se realizaron despidos de la plantilla de CIE Automotive en relación a denuncias de soborno y corrupción.

G1-4-25 c)	*La empresa deberá divulgar:* ***c) el número de incidentes confirmados relacionados con contratos con socios comerciales que fueron terminados o no renovados debido a violaciones relacionadas con la corrupción o el soborno.***

En 2025 no se han rescindido o no fueron renovados contratos comerciales a debido a debido a infracciones relacionadas con la corrupción o el soborno.

G1-4-25 d)	*La empresa deberá divulgar:* ***(d) detalles de casos legales públicos relacionados con corrupción o soborno presentados contra la empresa y sus propios trabajadores durante el período de informe y los resultados de dichos casos. Esto incluye casos que se iniciaron en años anteriores donde el resultado solo se estableció en el período de informe actual.***

CIE Automotive confirma que no existen casos legales públicos relacionados con corrupción o soborno que se hayan iniciado o finalizado en 2025.

4.1.3.2 RD G1-5 – Influencia política y actividades de los grupos de presión

G1-5-29 a)	*La divulgación requerida por el párrafo 27 (proporcionar información sobre las actividades y compromisos relacionados con ejercer su influencia política, incluidas sus actividades de los grupos de presión relacionadas con sus impactos, riesgos y oportunidades materiales) deberá incluir:* ***(a) si corresponde, el(los) representante(s) responsable(s) en los órganos administrativos, de gestión y supervisión para la supervisión de estas actividades.***

La compañía es políticamente neutral y no financia, directa ni indirectamente, ni en España ni en el extranjero, a partidos políticos ni a sus representantes o candidatos, por lo que no se incluye mención a los representantes administrativos, de gestión o de supervisión de estas.

G1-5-29 b)	*La divulgación requerida por el párrafo 27 (proporcionar información sobre las actividades y compromisos relacionados con ejercer su influencia política, incluidas sus actividades de los grupos de presión relacionadas con sus impactos, riesgos y oportunidades materiales) deberá incluir:* ***(b) para contribuciones políticas financieras o en especie:*** ***i. el valor monetario total de las contribuciones políticas financieras y en especie realizadas directa e indirectamente por la empresa, agregadas por país o área geográfica relevante, así como el tipo de destinatario/beneficiario;*** ***ii. cuando sea apropiado, cómo se estima el valor monetario de las contribuciones en especie.***

La compañía es políticamente neutral y no financia, directa ni indirectamente, ni en España ni en el extranjero, a partidos políticos ni a sus representantes o candidatos, por lo que no se incluye mención a los representantes administrativos, de gestión o de supervisión de estas.

En 2025, al igual que en 2024, el valor monetario total de las contribuciones políticas financieras y en especie realizadas directa e indirectamente por la empresa ha sido 0 euros.

G1-5-29 c)	*La divulgación requerida por el párrafo 27 (proporcionar información sobre las actividades y compromisos relacionados con ejercer su influencia política, incluidas sus actividades de los grupos de presión relacionadas con sus impactos, riesgos y oportunidades materiales) deberá incluir:* ***(c) los temas principales cubiertos por sus actividades de los grupos de presión y las principales posiciones de la empresa sobre estos. Esto deberá incluir explicaciones sobre cómo esto interactúa con sus impactos materiales, riesgos y oportunidades identificados en su evaluación de materialidad según NEIS 2.***

La compañía es políticamente neutral y no financia, directa ni indirectamente, ni en España ni en el extranjero, a partidos políticos ni a sus representantes o candidatos, por lo que no se incluye mención a los representantes administrativos, de gestión o de supervisión de estas. Por ello, no se producen interacciones con los impactos materiales, riesgos y oportunidades identificados en el análisis de doble materialidad realizado.

G1-5-29 d)	*La divulgación requerida por el párrafo 27 (proporcionar información sobre las actividades y compromisos relacionados con ejercer su influencia política, incluidas sus actividades de los grupos de presión relacionadas con sus impactos, riesgos y oportunidades materiales) deberá incluir:* ***(d) si la empresa está registrada en el Registro de Transparencia de la UE o en un registro de transparencia equivalente en un Estado Miembro, el nombre de dicho registro y su número de identificación en el registro.***

A cierre del ejercicio 2025, CIE Automotive no está registrada en el Registro de Transparencia de la UE o en un registro de transparencia equivalente en un Estado Miembro.

G1-5-30	*La divulgación también deberá incluir información sobre el nombramiento de cualquier miembro de los órganos administrativos, de gestión y supervisión que haya ocupado un puesto comparable en la administración pública (incluidos los reguladores) en los 2 años anteriores a dicho nombramiento en el período de informe actual.*

A cierre del ejercicio 2025, CIE Automotive no ha designado ningún miembro de los órganos de gobierno y/o supervisión que haya ocupado una posición de carácter similar en la administración pública dos años antes.

4.1.3.3 RD G1-6 – Prácticas de pago

G1-6-33 a)	*La divulgación según el párrafo 31 (proporcionar información sobre sus prácticas de pago, especialmente con respecto a los pagos atrasados a pequeñas y medianas empresas (PYMEs)) deberá incluir:* ***(a) el tiempo promedio que la empresa tarda en pagar una factura desde la fecha en que comienza a calcularse el plazo de pago contractual o legal, en número de días.***

CIE Automotive ha evaluado la capacidad de recopilar información relativa al tiempo promedio que la empresa tarda en pagar una factura desde la fecha en que comienza a calcularse el plazo de pago contractual o legal, en número de días, aplicando un enfoque basado en el principio de esfuerzo razonable, que tiene en cuenta tanto el nivel de influencia, como la disponibilidad de recursos, asegurando un balance adecuado entre la calidad de la información reportada y la viabilidad del esfuerzo de recopilación de datos.

En este segundo año de aplicación de la directiva, sólo se reportará el dato de España, incluido en la Nota 15 de las Cuentas Anuales Consolidadas de CIE Automotive S.A. de cierre del ejercicio de 2025. La compañía está trabajando para poder incluir esta información para el resto de países en futuros reportes.

G1-6-33 b)	*La divulgación según el párrafo 31 (proporcionar información sobre sus prácticas de pago, especialmente con respecto a los pagos atrasados a pequeñas y medianas empresas (PYMEs)) deberá incluir:* ***(b) una descripción de los términos de pago estándar de la empresa en número de días por categoría principal de proveedores y el porcentaje de sus pagos alineados con estos términos estándar.***

CIE Automotive ha evaluado la capacidad de recopilar información relativa a la descripción de los términos de pago estándar de la empresa en número de días por categoría principal de proveedores y el porcentaje de sus pagos alineados con estos términos estándar, aplicando un enfoque basado en el principio de esfuerzo razonable, que tiene en cuenta tanto el nivel de influencia, como la disponibilidad de recursos, asegurando un balance adecuado entre la calidad de la información reportada y la viabilidad del esfuerzo de recopilación de datos.

En este segundo año de aplicación de la directiva, no se reportará información asociada a la descripción de los términos de pago estándar de la empresa en número de días por categoría principal de proveedores y el porcentaje de sus pagos alineados con estos términos estándar, y únicamente reportará el dato de España, incluido en la Nota 15 de las Cuentas Anuales Consolidadas de CIE Automotive S.A. de cierre del ejercicio de 2025.

G1-6-33 c)	*La divulgación según el párrafo 31 (proporcionar información sobre sus prácticas de pago, especialmente con respecto a los pagos atrasados a pequeñas y medianas empresas (PYMEs) deberá incluir:* ***(c) el número de procedimientos legales actualmente pendientes por pagos atrasados.***

CIE Automotive confirma que a cierre de 2025 no existen procedimientos legales pendientes por pagos atrasados.

G1-6-33 d)	*La divulgación según el párrafo 31 (proporcionar información sobre sus prácticas de pago, especialmente con respecto a los pagos atrasados a pequeñas y medianas empresas (PYMEs)) deberá incluir:* ***(d) información complementaria necesaria para proporcionar suficiente contexto. Si la empresa ha utilizado un muestreo representativo para calcular la información requerida en el punto (a), deberá indicar ese hecho y describir brevemente la metodología utilizada.***

CIE Automotive ha evaluado la capacidad de recopilar información relativa a la información complementaria necesaria para proporcionar suficiente contexto. Si la empresa ha utilizado un muestreo representativo para calcular la información requerida en el punto (a), deberá indicar ese hecho y describir brevemente la metodología utilizada, aplicando un enfoque basado en el principio de esfuerzo razonable, que tiene en cuenta tanto el nivel de influencia, como la disponibilidad de recursos, asegurando un balance adecuado entre la calidad de la información reportada y la viabilidad del esfuerzo de recopilación de datos.

En este segundo año de aplicación de la directiva, no se reportará información asociada a la información complementaria necesaria para proporcionar suficiente contexto.

5. Indicadores de la Ley 11/2018 no recogidos en las Normas Europeas de Información en materia de Sostenibilidad

El análisis incluido a continuación hace referencia a los requisitos de la Ley 11/2018 que no están explícitamente incluidos en los requisitos de las NEIS. Sin embargo, podría darse el caso de que, al menos algunos, pudieran quedar cubiertos con desgloses adicionales en el marco de aplicación de las NEIS por resultar relevantes para la entidad que reporta.

Información sobre cuestiones sociales y relativas al personal:

- Distribución de empleados por clasificación profesional:

2024	Hombres			Total hombres	Mujeres			Total mujeres	TOTAL
	>30	30-50	<50		>30	30-50	<50		
Comité de Dirección		1	5	6		4		4	10
Directivos	17	589	279	885	10	90	26	126	1.011
Titulados	1.317	3.532	951	5.800	381	725	179	1.285	7.085
Oficiales	3.018	7.228	2.101	12.347	819	2.262	796	3.877	16.224
Total	4.352	11.350	3.336	**19.038**	1.210	3.081	1.001	**5.292**	**24.330**

2025	Hombres			Total hombres	Mujeres			Total mujeres	TOTAL
	<30	30-50	>50		<30	30-50	>50		
Comité de Dirección		1	5	6		4		4	10
Directivos	25	643	286	954	6	93	25	124	1.078
Titulados	1.358	3.615	1.013	5.986	378	745	203	1.326	7.312
Oficiales	4.129	7.120	2.242	13.491	822	2.319	859	4.000	17.491
Total	5.512	11.379	3.546	**20.437**	1.206	3.161	1.087	**5.454**	**25.891**

Modalidades de contratos	2024	2025
Contrato indefinido	21.323	21.378
Contrato temporal	3.007	4.513
Total	**24.330**	**25.891**
Jornada completa	24.209	25.736
Jornada parcial	121	155
Total	**24.330**	**25.891**

- Las remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor (no se incluye la remuneración del Consejero Delegado en esta tabla al no haber figura trabajadora en una clasificación profesional comparable):

	Sexo		Edad			Clasificación profesional		
	Hombres	Mujeres	< 30 años	30-50 años	> 50 años	Directivos	Titulados	Oficiales
2024	19.103	16.565	10.539	18.132	30.814	60.931	22.604	14.177
2025	19.225	17.156	10.683	18.372	31.050	60.548	23.210	14.221

- La remuneración media de los consejeros y directivos, incluyendo la retribución variable, dietas, indemnizaciones, el pago a los sistemas de previsión de ahorro a largo plazo y cualquier otra percepción desagregada por sexo:

2024	Total personas	Hombres	Remuneración media €	Mujeres	Remuneración media €
Consejeros*	6	3	2.516.991	3	110.000
Alta Dirección	9	5	1.131.455	4	391.150

**Consejeros con remuneración: dos ejecutivos, tres independientes y el presidente.*

2025	Total personas	Hombres	Remuneración media €	Mujeres	Remuneración media €
Consejeros*	6	3	3.295.341	3	110.000
Alta Dirección	9	5	1.114.527	4	392.889

**Consejeros con remuneración: dos ejecutivos, tres independientes y el presidente.*

- Accidentes de trabajo, en particular su frecuencia y gravedad, enfermedades profesionales, desagregado por sexo.:

	2024			2025		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Accidentes	291	70	**361**	322	95	**417**
Enfermedades profesionales	16	7	**23**	14	4	**18**

	2024	2025
Índice de frecuencia	6,74	7,57
Índice de gravedad	0,14	0,13

- Número de despidos por sexo, edad y clasificación profesional:

2024	Hombres			Total hombres	Mujeres			Total mujeres	TOTAL
	>30	30-50	<50		>30	30-50	<50		
Directivos	1	22	19	42	1	5	0	6	48
Titulados	82	173	51	306	42	59	11	112	418
Oficiales	298	333	79	710	94	148	52	294	1.004
Total	381	528	149	**1.058**	137	212	63	**412**	**1.470**

2025	Hombres			Total hombres	Mujeres			Total mujeres	TOTAL
	<30	30-50	>50		<30	30-50	>50		
Directivos	0	11	9	20	0	1	1	2	22
Titulados	132	260	77	469	67	66	14	147	616
Oficiales	455	576	173	1.204	212	292	82	586	1.790
Total	587	847	259	**1.693**	279	359	97	**735**	**2.428**

Nota: El incremento de las salidas de empleados en 2025 se debe principalmente a ajustes puntuales de plantilla derivados de cambios organizativos y productivos a lo largo del ejercicio.

- Número de horas de absentismo:

	2024	2025
Horas perdidas	2.466.085	3.278.193
% absentismo	5,4%	5,8%

- La cantidad total de horas de formación por categorías profesionales:

Horas	2024	2025
Directivos	82.396	77.316
Titulados	220.340	266.042
Oficiales	504.357	502.950

Información relativa a la lucha contra la corrupción y el soborno, e información sobre la sociedad:

En su Política de Acción social, CIE Automotive se compromete a aportar soluciones a las dificultades y necesidades existentes en las comunidades donde opera, mediante tres tipos de acciones:

- Donaciones: apoyos económicos puntuales a organizaciones no gubernamentales u organizaciones similares para el desarrollo de sus actividades sociales.
- Patrocinio y mecenazgo: llevadas a cabo bien a nivel grupo o bien a nivel compañía individual local, en línea con los principios indicados en esta política.
- Inversiones en las comunidades: inversiones a largo plazo tendentes a la mejora de las comunidades donde está presente.

	2024	2025
Total en €	957.634	933.493
Nº empleados que han participado en las actividades	5.142	4.579
Nº estimado de beneficiarios	62.542	17.066
Nº horas trabajo personal dedicadas a actividades	7.212	3.104

En el marco de su actividad, CIE Automotive se relaciona con distintas administraciones públicas. Estas interacciones se producen siempre en el marco estricto de la legalidad y de la máxima transparencia, de acuerdo con los principios del Código de Conducta Profesional.

La compañía no se vincula a ningún tipo de opción política, ni en España ni en otros países, y prohíbe la realización de cualquier tipo de contribución a partidos políticos y a sus representantes o candidatos, en nombre y por cuenta de la compañía, que constituya, o pueda llegar a constituir, implicaciones políticas. Por ello, al igual que en 2024, en 2025 la compañía confirma que es políticamente neutral y no financia, directa ni indirectamente, ni en España ni en el extranjero, a partidos políticos ni a sus representantes o candidatos.

Otros:

- Información fiscal: los beneficios obtenidos país por país, los impuestos sobre beneficios pagados y las subvenciones públicas recibidas

	2024		2025	
Jurisdicción fiscal	**Beneficios/(pérdidas) antes de impuesto sobre sociedades**	**Impuesto sobre sociedades pagado (criterio de caja)**	**Beneficios/(pérdidas) antes de impuesto sobre sociedades**	**Impuesto sobre sociedades pagado (criterio de caja)**
India	98,9	19,4	98,6	23,4
México	95,8	25,8	94,1	30,9
Brasil	84,0	10,7	89,4	16,7
Territorio foral vasco	14,7	0,1	50,6	0,0
China	44,2	7,3	37,7	6,2
Territorio común español	29,1	7,4	25,4	4,8
Eslovaquia	9,4	2,0	16,9	1,9
Rumania	6,8	1,2	12,5	1,5
Francia	4,1	1,7	9,8	0,9
Alemania	13,1	1,7	9,5	0,6
Chequia	6,4	1,7	9,4	1,5
Lituania	7,9	1,3	8,4	1,2
EE. UU.	7,1	0,7	7,6	0,2
Italia	13,7	3,7	6,7	2,1
Territorio foral navarro	1,4	0,3	1,2	0,2
Portugal	1,1	0,2	1,2	0,0
Corea del Sur	0,2	0,1	0,1	0,0
Barbados	0,0	0,0	0,0	0,0
Países bajos	0,0	0,0	-0,0	0,0
Marruecos	0,2	0,0	-0,1	0,0
Rusia	0,0	0,0	-0,4	0,0
Hungría	-1,5	0,0	-3,4	0,0
Total (millones de €)	**436,6**	**85,3**	**475,2**	**92,1**

La información incluida en este cuadro se presenta en el Modelo 231. Declaración Informativa de la Diputación Foral de Bizkaia, modelo que sigue la Directiva (UE) 2016/881 del Consejo, de 25 de mayo de 2016, que modifica la Directiva 2011/16/UE en lo que respecta al intercambio automático obligatorio de información en el ámbito de la fiscalidad, que regula el informe país por país que los «grupos de empresas multinacionales» deben de facilitar cada año y para cada territorio fiscal en el que operen, y que será de utilidad para evaluar con carácter global el riesgo de precios de transferencia, siendo su objetivo principal el proporcionar la información necesaria para la realización de análisis de riesgo de las operaciones vinculadas, facilitando así la labor de las administraciones tributarias, que podrán recurrir a él para valorar otros riesgos relacionados con la erosión de la base imponible y el traslado de beneficios.

En adaptación a esta Directiva, la obligación de presentar la información país por país, se ha regulado en los apartados 10 y 11 del artículo 43 de la Norma Foral 11/2013, de 5 de diciembre, del Impuesto sobre Sociedades, artículo 21bis del Decreto Foral de la Diputación Foral de Bizkaia 203/2013, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Impuesto sobre Sociedades.

En 2025 CIE Automotive ha recibido 1,8 millones de euros de subvenciones de explotación, 0,5 millones de euros más que en 2024. Del total recibido, 1,4 millones se han recibido en España y 0,4 millones entre China, Italia y Hungría.

6. Tabla de trazabilidad de indicadores derivados de los requerimientos de la Ley 11/2018 y de la Directiva (UE) 2022/2464 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre Información Corporativa en Materia de Sostenibilidad

Ámbito	Indicador	Material	Criterios seleccionados NEIS / GRI	Página
Modelo de negocio	Breve descripción del modelo de negocio del grupo (entorno empresarial y organización)	SÍ	NEIS 2 GOV-1 NEIS 2 GOV-2 NEIS 2 SBM-1 G1-1	8-14 14-22 32-41 297-308
	Mercados en los que opera	SÍ	NEIS 2 SBM-1 G1-1	32-41 297-308
	Objetivos y estrategias de la organización	SÍ	NEIS 2 SBM-1	32-41
	Principales factores y tendencias que pueden afectar a su futura evolución	SÍ	NEIS 2 SBM-2 NEIS 2 SBM-3 NEIS 2 IRO-1 NEIS 2 MDR-M	41-44 44-50 51-52 62
Materialidad	Principio de materialidad	SÍ	NEIS 2 SBM-2 NEIS SBM-3 NEIS 2 IRO-1 NEIS 2 IRO-2	41-44 44-50 51-52 52-61
Enfoque de gestión	Enfoque de gestión: Políticas y riesgos	SÍ	NEIS 2 SBM-3 NEIS 2 MDR-P NEIS 2 IRO-1 NEIS 2 IRO-2 E1-2 E2-1 E3-1 E5-1 G1-1 S1-1 S2-1	44-50 61 51-52 52-61 89-91 124-127 145-148 162-165 297-308 196-205 251-260
Gestión medioambiental	Efectos actuales y previsibles de las actividades de la empresa en el medio ambiente y en su caso, la salud y la seguridad	SÍ	NEIS 2 IRO-1	51-52
	Procedimientos de evaluación o certificación ambiental	Sí	NEIS 2 MDR-A E1-3 E2-2 E3-2 E5-2	61-62 91-101 127-136 148-156 166-177
	Recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales	SÍ	NEIS 2 SBM-3 NEIS 2 MDR-A E1-3 E1-9 E2-2 E3-2 E5-2	44-50 61-62 91-101 119-121 127-136 148-156 166-177
	Aplicación del principio de precaución	SÍ	NEIS 2 MDR-A E1-3 E1-9 E2-2 E3-2 E5-2	61-62 91-101 119-121 127-136 148-156 166-177
	Cantidad de provisiones y garantías para riesgos ambientales	SÍ	NEIS 2 MDR-A E1-3 E1-9 E2-2 E3-2	61-62 91-101 119-121 127-136 148-156

Ámbito	Indicador	Material	Criterios seleccionados NEIS / GRI	Página
			E5-2	166-177
Contaminación	Medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones de carbono que afectan gravemente el medio ambiente (incluye también ruido y contaminación lumínica)	Sí	NEIS 2 MDR-T NEIS 2 MDR-A E2-2 E2-3	62 61-62 127-136 136-141
Economía circular y prevención y gestión de residuos	Medidas de prevención, reciclaje, reutilización, otras formas de recuperación y eliminación de desechos	Sí	NEIS 2 MDR-A E5-2 E5-5	61-62 166-177 186-189
	Acciones para combatir el desperdicio de alimentos	No	N/A	N/A
Uso sostenible de los recursos	Consumo de agua y suministro de agua de acuerdo con las limitaciones locales	Sí	E3-4	158-159
	Consumo de materias primas y medidas adoptadas para mejorar la eficiencia de su uso	Sí	NEIS 2 MDR-A E5-2 E5-4	61-62 166-177 183-185
	Consumo, directo e indirecto, de energía	Sí	E1-5	108-110
	Medidas tomadas para mejorar la eficiencia energética	Sí	NEIS 2 MDR-A E1-3	61-62 91-101
	Uso de energías renovables	Sí	E1-5	108-110
Cambio climático	Elementos importantes de las emisiones de gases de efecto invernadero generados como resultado de las actividades de la empresa, incluido el uso de los bienes y servicios que produce	Sí	E1-6	110-118
	Medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático;	Sí	NEIS 2 MDR-A NEIS 2 SBM-3 E1-1 E1-3	61-62 44-50 69-74 91-101
	Metas de reducción establecidas voluntariamente a medio y largo plazo para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y los medios implementados para tal fin.	Sí	NEIS 2 MDR-T E1-1 E1-4	62 69-74 102-108
	Taxonomía	Sí	Metodología propia basada en el cumplimiento del Reglamento EU 2020/852, de 22 de junio.	63-68
Protección de la biodiversidad	Medidas tomadas para preservar o restaurar la biodiversidad	No	N/A	N/A
	Impactos causados por las actividades u operaciones en áreas protegidas	No	N/A	N/A
Empleo	Número total y distribución de empleados atendiendo a criterios representativos de la diversidad (sexo, país, cat. profesional...)	Sí	S1-6 S1-9 GRI 405-1	228-232 235 320
	Número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo	Sí	S1-6 S1-9 GRI 2-7	228-232 235 320
	Promedio anual de contratos indefinidos, de contratos temporales y de contratos a tiempo parcial por sexo, edad y clasificación profesional	Sí	S1-6 GRI 2-7	No se produjeron variaciones significativas de la plantilla a lo largo del año, por lo que se reportan datos exclusivamente a cierre de ejercicio.

Ámbito	Indicador	Material	Criterios seleccionados NEIS / GRI	Página
	Número de despidos por sexo, edad y clasificación profesional	Sí	S1-6 GRI 401-1	228-232 321
	Las remuneraciones medias y su evolución desagregados por sexo, edad y clasificación profesional o igual valor	Sí	S1-16 GRI 3-3	241-242 320
	Brecha salarial, la remuneración puestos de trabajo iguales o de media de la sociedad	Sí	S1-16 GRI 405-2	241-242
	La remuneración media de los consejeros y directivos, incluyendo la retribución variable, dietas, indemnizaciones y el pago a los sistemas de previsión de ahorro a largo plazo y cualquier otra percepción desagregada por sexo	Sí	GRI 2-19 GRI 2-20 GRI 3-3	321
	Implantación de políticas de desconexión laboral	Sí	NEIS 2 MDR-P S1-1	61 196-205
	Empleados con discapacidad	Sí	S1-12	237
Organización del trabajo	Organización del tiempo de trabajo	Sí	NEIS 2 MDR-P S1-1	61 196-205
	Número de horas de absentismo	Sí	GRI 3-3 S1-14	321 238-240
	Medidas destinadas a facilitar el disfrute de la conciliación y fomentar el ejercicio corresponsable de estos por parte de ambos progenitores	Sí	NEIS 2 MDR-A NEIS 2 MDR-T S1-4 S1-15	61-62 62 216-224 241
Salud y seguridad	Condiciones de salud y seguridad en el trabajo	Sí	S1-1 S1-11 S1-14	196-205 236 238-240
	Accidentes de trabajo, en particular su frecuencia y gravedad, así como las enfermedades profesionales; desagregado por sexo	Sí	S1-14	238-240 321
Relaciones sociales	Organización del diálogo social, incluidos procedimientos para informar y consultar al personal y negociar con ellos	Sí	S1-2	205-210
	Mecanismo y procedimiento con los que cuenta la empresa para promover la implicación de los trabajadores en la gestión de la compañía, en términos de información, consulta y participación	Sí	S1-1 S1-3	196-205 210-216
	Porcentaje de empleados cubiertos por convenio colectivo por país	Sí	S1-8 S1-15	233-234 241
	El balance de los convenios colectivos, particularmente en el campo de la salud y la seguridad en el trabajo	Sí	S1-8	233-234
Formación	Políticas implementadas en el campo de la formación	Sí	NEIS 2 MDR-P S1-1	61 196-205
	Cantidad total de horas de formación por categorías profesionales.	Sí	S1-13 GRI 3-3	237-238 322
Accesibilidad universal de las personas con discapacidad	Medidas físicas para garantizar la accesibilidad de todos los individuos a las instalaciones de la compañía.	Sí	NEIS 2 MDR-P S1-1	61 196-205
Igualdad	Medidas adoptadas para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres	Sí	NEIS 2 MDR-T NEIS 2 MDR-A S1-4 S1-5	62 61-62 216-224 224-227
	Planes de igualdad (Capítulo III de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres), medidas adoptadas para promover el empleo, protocolos contra el acoso sexual y	Sí	NEIS 2 MDR-P S1-1	61 196-205

Ámbito	Indicador	Material	Criterios seleccionados NEIS / GRI	Página
	por razón de sexo, la integración y la accesibilidad universal de las personas con discapacidad			
	La política contra todo tipo de discriminación y, en su caso, de gestión de la diversidad	Sí	NEIS 2 MDR-P S1-1	61 196-205
Información sobre el respeto de los derechos humanos	Aplicación de procedimientos de diligencia debida en materia de derechos humanos; prevención de los riesgos de vulneración de derechos humanos y, en su caso, medidas para mitigar, gestionar y reparar posibles abusos cometidos	Sí	NEIS 2 MDR-P S1-1 S1-3 S2-4	61 196-205 210-216 264-275
	Denuncias por casos de vulneración de derechos humanos	Sí	S1-17	242-244
	Promoción y cumplimiento de las disposiciones de los convenios fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo relacionadas con el respeto por la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva; la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación; la eliminación del trabajo forzoso u obligatorio; la abolición efectiva del trabajo infantil	Sí	NEIS 2 MDR-P S1-1 S2-1	61 196-205 251-260
Información relativa a la lucha contra la corrupción y el soborno	Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno	Sí	S1-3 G1-3	210-216 310-315
	Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales	Sí	S1-3 G1-3	210-216 310-315
	Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro	Sí	GRI 2-28	322
Compromisos de la empresa con el desarrollo sostenible	Impacto de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local	No	N/A	N/A
	Impacto de la actividad de la sociedad en las poblaciones locales y en el territorio	No	N/A	N/A
	Relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades del diálogo con estos	No	N/A	N/A
	Acciones de asociación o patrocinio	No	N/A	N/A
Subcontratación y proveedores	Inclusión en la política de compras de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales	Sí	NEIS 2 MDR-P S2-1 S2-4 G1-1 G1-2	61 251-260 264-275 297-308 308-310
	Consideración en las relaciones con proveedores y subcontratistas de su responsabilidad social y ambiental	Sí	NEIS 2 SBM-1 NEIS 2 MDR-P S2-1 S2-4 G1-1 G1-2	32-41 61 251-260 264-275 297-308 308-310
	Sistemas de supervisión y auditorías y resultados de las mismas	Sí	GRI 2-6	272-273
Consumidores	Medidas para la salud y la seguridad de los consumidores	No	N/A	N/A
	Sistemas de reclamación, quejas recibidas y resolución de las mismas	No	N/A	N/A

Ámbito	Indicador	Material	Criterios seleccionados NEIS / GRI	Página
Información fiscal	Beneficios obtenidos país por país	Sí	GRI 3-3 GRI 207-4	323
	Impuestos sobre beneficios pagados (país por país)	Sí	GRI 3-3 GRI 207-4	323
	Subvenciones públicas recibidas	Sí	GRI 3-3	323

CIE Automotive, S.A. y sociedades dependientes

Informe de Verificación limitada emitido por un verificador sobre el Estado de Información no Financiera (EINF) Consolidado e Información sobre Sostenibilidad

31 de diciembre de 2025

KPMG Auditores, S.L.
Paseo de la Castellana, 259C
28046 Madrid

Informe de Verificación limitada emitido por un verificador sobre el Estado de Información no Financiera Consolidado e Información sobre Sostenibilidad de CIE Automotive, S.A. y sociedades dependientes del ejercicio 2025

A los accionistas de CIE Automotive, S.A.

Conclusión de verificación limitada

De acuerdo con el artículo 49 del Código de Comercio hemos realizado la verificación limitada del Estado de Información No Financiera Consolidado adjunto (en adelante EINF) correspondiente al ejercicio anual finalizado el 31 de diciembre de 2025 de CIE Automotive, S.A. (en adelante la entidad) y sociedades dependientes (en adelante el Grupo) que forma parte del informe de gestión consolidado del Grupo.

El contenido del EINF incluye información adicional a la requerida por la normativa mercantil vigente en materia de información no financiera, en concreto incluye la Información sobre Sostenibilidad preparada por el Grupo correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2025 (en adelante, la información sobre sostenibilidad) siguiendo lo establecido en la Directiva (UE) 2022/2464 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2022, sobre Información Corporativa en Materia de Sostenibilidad (CSRD, por sus siglas en inglés). Dicha información sobre sostenibilidad también ha sido objeto de verificación limitada.

Basándonos en los procedimientos realizados y en las evidencias que hemos obtenido, no ha llegado a nuestro conocimiento ninguna cuestión que nos lleve a pensar que:

a) el Estado de Información no Financiera del Grupo correspondiente al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2025 no ha sido preparado, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios seleccionados de las Normas Europeas de Información sobre Sostenibilidad (NEIS o ESRS, por sus siglas en inglés), así como aquellos otros criterios descritos de acuerdo a lo mencionado para cada materia en la tabla "6. Tabla de trazabilidad de indicadores derivados de los requerimientos de la Ley 11/2018 y de la Directiva (UE) 2022/2464 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre Información Corporativa en Materia de Sostenibilidad" del citado Estado;

b) la información sobre sostenibilidad en su conjunto no ha sido preparada, en todos los aspectos significativos, de conformidad con el marco de información sobre sostenibilidad aplicado por el Grupo y que se identifica en la nota "1.1.1.1 RD BP-1: Base general para la elaboración del estado de sostenibilidad" adjunta, incluyendo:

   - Que la descripción proporcionada del proceso para identificar la información sobre sostenibilidad incluida en la nota "1.1.4.1 Información sobre el proceso de evaluación de materialidad" es coherente con el proceso implantado y que permite

KPMG Auditores S.L., sociedad española de responsabilidad limitada y firma miembro de la organización global de KPMG de firmas miembro independientes afiliadas a KPMG International Limited, sociedad inglesa limitada por garantía.
Todos los derechos reservados.
Paseo de la Castellana, 259C 28046 Madrid

Reg. Mer Madrid, T. 11.961, F. 90, Sec. 8, H. M-188.007, Inscrip. 9
N.I.F. B-78510153

identificar la información material a ser revelada según las prescripciones de las NEIS.

- El cumplimiento de las NEIS.
- El cumplimiento de los requisitos de divulgación, incluidos en la subsección "2.1 Divulgaciones de conformidad con el artículo 8 del Reglamento 2020/852 (Reglamento sobre taxonomía)" de la sección sobre medio ambiente de la información sobre sostenibilidad con lo establecido en el artículo 8 del Reglamento (UE) 2020/852, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020, relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles.

Fundamento de la conclusión

Hemos realizado nuestro encargo de verificación limitada de conformidad con las normas profesionales de general aceptación aplicables en España y específicamente con las pautas de actuación contenidas en las Guías de Actuación 47 Revisada y 56 Revisada emitidas por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España sobre encargos de verificación de información no financiera y considerando el contenido de la nota publicada por el ICAC en fecha 18 de diciembre de 2024 (en adelante, normas profesionales de general aceptación).

La extensión de los procedimientos aplicados en un encargo de verificación limitada es menor en comparación con los que se requieren en un encargo de verificación razonable. En consecuencia, el grado de seguridad que se obtiene en un encargo de verificación limitada es menor que el grado de seguridad que se hubiera obtenido si se hubiera realizado un encargo de seguridad razonable.

Nuestras responsabilidades de acuerdo con dicha normativa se describen con más detalle en la sección *Responsabilidades del verificador* de nuestro informe.

Hemos cumplido con los requerimientos de independencia y demás requerimientos de ética del Código Internacional de Ética para Profesionales de la Contabilidad (incluidas las normas internacionales de independencia) del Consejo de Normas Internacionales de Ética para Profesionales de la Contabilidad (Código de ética del IESBA por sus siglas en inglés) que está basado en los principios fundamentales de integridad, objetividad, competencia y diligencia profesionales, confidencialidad y comportamiento profesional.

Nuestra firma aplica la Norma Internacional de Gestión de la Calidad (NIGC) 1, que requiere que se diseñe, implante y opere un sistema de gestión de la calidad que incluya políticas y procedimientos relativos al cumplimiento de los requerimientos de ética, normas profesionales y requerimientos legales y reglamentarios aplicables.

Consideramos que la evidencia que hemos obtenido es suficiente y adecuada para proporcionar una base sobre la que sustentar nuestra conclusión.

Responsabilidades de los administradores

La formulación del EINF incluido en el informe de gestión consolidado del Grupo, así como el contenido del mismo, es responsabilidad de los Administradores de CIE Automotive, S.A. El EINF se ha preparado de acuerdo con los contenidos recogidos en la normativa mercantil vigente y siguiendo los criterios de las NEIS seleccionados, así como aquellos otros criterios descritos de acuerdo con lo mencionado para cada materia en la tabla "6. Tabla de trazabilidad de indicadores derivados de los requerimientos de la Ley 11/2018 y de la Directiva (UE) 2022/2464 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre Información Corporativa en Materia de Sostenibilidad" del citado Estado.

Esta responsabilidad incluye asimismo el diseño, la implantación y el mantenimiento del control interno que se considere necesario para permitir que el EINF esté libre de incorrección material, debida a fraude o error.

Los administradores de CIE Automotive, S.A. son también responsables de definir, implantar, adaptar y mantener los sistemas de gestión de los que se obtiene la información necesaria para la preparación del EINF.

En relación con la información sobre sostenibilidad, los administradores de la entidad son responsables de desarrollar e implantar un proceso para identificar la información que se debe incluir en la información sobre sostenibilidad de conformidad con el contenido de la CSRD, de las NEIS y con lo establecido en el artículo 8 del Reglamento (UE) 2020/852, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020 y de divulgar información sobre este proceso en la propia información sobre sostenibilidad en la nota "1.1.4.1 Información sobre el proceso de evaluación de materialidad". Dicha responsabilidad incluye:

- conocer el contexto en el que se desarrollan las actividades y relaciones de negocio del Grupo, así como sus grupos de interés, en relación con los impactos que tiene el Grupo sobre las personas y el medio ambiente;
- identificar los impactos reales y potenciales (tanto negativos como positivos), así como los riesgos y oportunidades que podrían afectar, o de los que razonablemente se podría esperar que afecten, a la situación financiera, los resultados financieros, los flujos de efectivo, el acceso a la financiación o el coste de capital del Grupo en el corto, medio o largo plazo;
- evaluar la materialidad de los impactos, riesgos y oportunidades identificados;
- realizar hipótesis y estimaciones que sean razonables en función de las circunstancias.

Los administradores son asimismo responsables de la preparación de la información sobre sostenibilidad, que incluya la información identificada por el proceso, de conformidad con el marco de información sobre sostenibilidad aplicado, incluyendo el cumplimiento de la CSRD, el cumplimiento de las NEIS y el cumplimiento de los requisitos de divulgación, incluidos en la subsección "2.1 Divulgaciones de conformidad con el artículo 8 del Reglamento 2020/852 (Reglamento sobre taxonomía)" de la sección sobre medio ambiente de la información sobre sostenibilidad con el artículo 8 del Reglamento (UE) 2020/852, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020, relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles.

Esta responsabilidad incluye:

- Diseñar, implantar y mantener el control interno que los administradores consideren relevante para permitir la preparación de la información sobre sostenibilidad que esté libre de incorreciones materiales, debidas a fraude o error.
- Seleccionar y aplicar métodos apropiados para la presentación de información sobre sostenibilidad y la realización de asunciones y estimaciones que sean razonables, considerando las circunstancias, sobre las divulgaciones específicas.

Limitaciones inherentes en la preparación de la información

De acuerdo con las NEIS, los administradores de la entidad están obligados a preparar información prospectiva sobre la base de asunciones e hipótesis, que han de incluirse en la información sobre sostenibilidad, acerca de hechos que pueden ocurrir en el futuro, así como posibles acciones futuras

que, en su caso, podría tomar el Grupo. El resultado real puede diferir de forma significativa del estimado, ya que se refiere al futuro y los acontecimientos futuros frecuentemente no ocurren como se esperaba.

Para determinar las revelaciones de la información sobre sostenibilidad, los administradores de la entidad interpretan términos legales y de otro tipo que no se encuentran claramente definidos que pueden ser interpretados de forma diferente por otras personas, incluyendo la conformidad legal de dichas interpretaciones y, en consecuencia, están sujetas a incertidumbre.

Responsabilidades del verificador

Nuestros objetivos son planificar y realizar el encargo de verificación con el fin de obtener una seguridad limitada sobre si el EINF y la información sobre sostenibilidad están libres de incorrección material, ya sea debida a fraude o error, y emitir un informe de verificación limitada que contiene nuestras conclusiones al respecto. Las incorrecciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influirán en las decisiones que los usuarios toman basándose en esta información.

Como parte de un encargo de verificación limitada, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante todo el encargo. También:

- Diseñamos y aplicamos procedimientos para evaluar si el proceso para identificar la información que se incluye tanto en el EINF como en la información sobre sostenibilidad es congruente con la descripción del proceso seguido por el Grupo y permite, en su caso, identificar la información material a ser revelada según las prescripciones de las NEIS.
- Aplicamos procedimientos sobre el riesgo, incluido obtener un conocimiento de los controles internos relevantes para el encargo con el fin de identificar la información a revelar en la que es más probable que surjan incorrecciones materiales, debido a fraude o error, pero no con la finalidad de proporcionar una conclusión acerca de la eficacia del control interno del Grupo.
- Diseñamos y aplicamos procedimientos que responden a las divulgaciones contenidas tanto en el EINF como en la información sobre sostenibilidad en las que es probable que surjan incorrecciones materiales. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionalmente erróneas o la elusión del control interno.

Resumen del trabajo realizado

Un encargo de verificación limitada incluye la realización de procedimientos para obtener evidencia que sirva de base para nuestras conclusiones. La naturaleza, momento de realización y extensión de los procedimientos seleccionados depende del juicio profesional, incluida la identificación de la información a revelar en que es probable que surjan incorrecciones materiales, debido a fraude o error, en el EINF y en la información sobre sostenibilidad.

Nuestro trabajo ha consistido en indagaciones ante la dirección, así como a las diversas unidades y componentes del Grupo que han participado en la elaboración del EINF e información sobre sostenibilidad, en la revisión de los procesos para recopilar y validar la información presentada en el EINF e información sobre sostenibilidad y en la aplicación de ciertos procedimientos analíticos y pruebas de revisión por muestreo, que se describen a continuación:

En relación con el proceso de verificación del EINF:

- Reuniones con el personal del Grupo para conocer el modelo de negocio, las políticas y los enfoques de gestión aplicados, los principales riesgos relacionados con esas cuestiones y obtener la información necesaria para la revisión externa.
- Análisis del alcance, relevancia e integridad de los contenidos incluidos en el EINF del ejercicio 2025 en función del análisis de materialidad realizado por el Grupo y descrito en los apartados "1.1.4.1 Información sobre el proceso de evaluación de materialidad", considerando contenidos requeridos en la normativa mercantil en vigor.
- Análisis de los procesos para recopilar y validar los datos presentados en el EINF del ejercicio 2025.
- Revisión de la información relativa a los riesgos, las políticas y los enfoques de gestión aplicados en relación con los aspectos materiales presentados en el EINF del ejercicio 2025.
- Comprobación, mediante pruebas, en base a la selección de una muestra, de la información relativa a los contenidos incluidos en el EINF del ejercicio 2025 y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información.

En relación con el proceso de verificación de la información sobre sostenibilidad:

- Realización de indagaciones ante el personal del Grupo:
  - para conocer el modelo de negocio, las políticas y los enfoques de gestión aplicados, los principales riesgos relacionados con estas cuestiones y obtener información necesaria para la revisión externa.
  - con el fin de conocer el origen de la información utilizada por la dirección (por ejemplo, la interacción con los grupos de interés, los planes de negocio y los documentos de estrategia); y la revisión de la documentación interna del Grupo sobre su proceso.
- Obtención, a través de indagaciones ante el personal del Grupo, del conocimiento de los procesos de la entidad de recopilación, validación y presentación de información relevantes para la elaboración de su información sobre sostenibilidad.
- Evaluación de la concordancia de la evidencia obtenida de nuestros procedimientos sobre el proceso implantado por el Grupo para la determinación de la información que debe incluirse en la información sobre sostenibilidad con la descripción del proceso incluida en dicha información, así como evaluación de si el citado proceso implantado por el Grupo permite identificar la información material a ser revelada según las prescripciones de las NEIS.
- Evaluación de si toda la información identificada en el proceso implantado por el Grupo para la determinación de la información que debe incluirse en la información sobre sostenibilidad está efectivamente incluida.
- Evaluación de la concordancia de la estructura y la presentación de la información sobre sostenibilidad con lo dispuesto en las NEIS y el resto del marco normativo de información sobre sostenibilidad aplicado por el Grupo.
- Realización de indagaciones al personal pertinente y procedimientos analíticos sobre información divulgada en la información sobre sostenibilidad considerando aquella en la que es probable que surjan incorrecciones materiales, debido a fraude o error.

- Realización, en su caso, de procedimientos sustantivos por muestreo sobre información divulgada en la información sobre sostenibilidad seleccionada considerando aquella en la que es probable que surjan incorrecciones materiales, debido a fraude o error.
- Obtención, en su caso, de los informes emitidos por terceros independientes acreditados anexos al informe de gestión consolidado en respuesta a exigencias de la normativa europea y, en relación con la información a la que se refieren y de acuerdo con las normas profesionales de general aceptación, comprobación, exclusivamente, de la acreditación del verificador y de que el alcance del informe emitido se corresponde con el exigido por la normativa europea.
- Obtención, en su caso, de los documentos que contengan la información incorporada por referencia, los informes emitidos por auditores o verificadores sobre dichos documentos y, de acuerdo con normas profesionales de general aceptación, comprobación, exclusivamente, de que, en el documento al que se refiere la información incorporada por referencia, se cumplen las condiciones descritas en las NEIS para poder incorporar información por referencia en la información sobre sostenibilidad.
- Obtención de una carta de manifestaciones de los Administradores y la Dirección en relación con el EINF y la información sobre sostenibilidad.

Otra información

Los administradores de CIE Automotive, S.A. son responsables de la otra información. La otra información comprende las cuentas anuales consolidadas y resto de la información incluida en el informe de gestión consolidado, pero no incluye ni el informe de auditoría de las cuentas anuales consolidadas ni los informes de verificación emitidos por terceros independientes acreditados exigidos por el derecho de la Unión Europea sobre divulgaciones concretas contenidas en la información sobre sostenibilidad y que figuran como anexo del informe de gestión consolidado.

Nuestro informe de verificación no cubre la otra información y no expresamos ningún tipo de conclusión de verificación sobre esta.

En relación con nuestro encargo de verificación de la información sobre sostenibilidad, nuestra responsabilidad consiste en leer la otra información identificada anteriormente y, de este modo, considerar si la otra información presenta incongruencias materiales con la información sobre sostenibilidad o con el conocimiento que hemos adquirido durante el encargo de verificación que pudieran ser indicativas de la existencia de incorrecciones materiales en la información sobre sostenibilidad.

KPMG Auditores, S.L.

77403242P SILVANA ALFAYA (R: B78510153)

Digitally signed by 77403242P SILVANA ALFAYA (R: B78510153)
Date: 2026.02.25 13:52:58 +01'00'

Este informe se corresponde con el sello distintivo nº 01/26/00503 emitido por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España

CIE AUTOMOTIVE, S.A.

FORMULACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS E INFORME DE GESTIÓN CONSOLIDADO DEL EJERCICIO 2025

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 253 de la vigente Ley de Sociedades de Capital, los administradores que componen al día de la fecha la totalidad de miembros del Consejo de Administración de CIE AUTOMOTIVE, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES, han formulado las cuentas anuales consolidadas y el informe de gestión consolidado de CIE AUTOMOTIVE, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES correspondientes al ejercicio de 2025, todo ello extendido e identificado en las hojas de papel timbrado indicadas en la última página de este documento.

Asimismo, en cumplimiento de lo dispuesto en el mencionado artículo 253, asumen la presente declaración de responsabilidad y declaran firmados de su puño y letra todos y cada uno de los citados documentos, mediante la suscripción de los folios de papel timbrado del Estado de la clase 8ª, números 0P4504720 y 0P4504721.

Asimismo, los Administradores de la Sociedad manifiestan que, hasta donde alcanza su conocimiento, las cuentas anuales elaboradas con arreglo a los principios de contabilidad aplicables ofrecen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados del emisor y de las empresas comprendidas en la consolidación tomados en su conjunto, y que el informe de gestión incluye un análisis fiel de la evolución y los resultados empresariales y de la posición del emisor y de las empresas comprendidas en la consolidación tomadas en su conjunto, junto con la descripción de los principales riesgos e incertidumbres a que se enfrentan.

En Bilbao, a 25 de febrero de 2026

CIE AUTOMOTIVE, S.A.

FORMULACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS E INFORME DE GESTIÓN CONSOLIDADO DEL EJERCICIO 2025

FIRMANTES

Don Antonio María Pradera Jáuregui *(Presidente)* _____

Don Fermín del Río Sanz de Acedo *(Vicepresidente)* _____

Don Jesús María Herrera Barandiarán *(Consejero Delegado)* _____

Doña Elena María Orbegozo Laborde *(Vocal)* _____

Doña María Eugenia Girón Dávila *(Vocal)* _____

Don Francisco José Riberas Mera *(Vocal)* _____

Don Juan María Riberas Mera *(Vocal)* _____

Don Javier Fernández Alonso *(Vocal)* _____

Doña María Teresa Salegui Arbizu *(Vocal)* _____

Doña Arantza Estefanía Larrañaga *(Vocal)* _____

Don Íñigo Barea Egaña *(Vocal)* _____

CIE AUTOMOTIVE, S.A.

FORMULACIÓN DE LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS E INFORME DE GESTIÓN CONSOLIDADO DEL EJERCICIO 2025

FIRMANTES

Doña Abanti Sankaranarayanan *(Vocal)* _____