

Informe recopilatorio sobre normativa medioambiental de aplicación a los sectores de logística y movilidad del País Vasco

Diciembre 2024

20 years of
globalfactor

www.globalfactor.com



Ref B2929_02





Índice

Introducción	2
1. Nueva normativa con mayor impacto	4
1.1. Empresas, Administraciones portuarias, Terminales marítimas y Almacenamiento y distribución	4
1.2. Transporte ferroviario.....	6
1.3. Transporte aéreo	7
1.4. Transporte por carretera	7
1.5. Transporte marítimo.....	8
Anexo I: Matriz de orientación a la normativa medioambiental.....	13

Introducción

En noviembre de 2019, el Parlamento Europeo declaró la emergencia climática y pidió a la Comisión Europea que alineara todas sus propuestas con los objetivos del **Acuerdo de París** con el fin de limitar el calentamiento global a 1,5 °C. El **Pacto Verde Europeo**, presentado el 11 de diciembre de ese mismo año, es la hoja de ruta que se utilizará en Europa para conseguir ese objetivo alcanzando la neutralidad climática en 2050. Las medidas contempladas suponen una aceleración del ritmo al que la Unión Europea (UE) quiere desplegar políticas y medidas para mitigar el impacto que la actividad económica y social que su ciudadanía genera en el clima.

Dentro del paraguas del Pacto Verde Europeo, en julio de 2021 se presentó el paquete de medidas **«Fit for 55» (Objetivo 55)**, formado por un conjunto de propuestas encaminadas a revisar y actualizar la legislación de la UE en materia de energía y clima y poner en marcha nuevas iniciativas para garantizar que las emisiones de gases de efecto invernadero se reducen en al menos un 55% en 2030 respecto a las de 1990, en línea con el objetivo de neutralidad climática.



Figura 1. Componentes del paquete Fit for 55.
Fuente: Consejo de la Unión Europea (2021).

Además, el estallido de la guerra en Ucrania puso de manifiesto la dependencia que la UE tiene de recursos energéticos foráneos, por lo que la Comisión presentó, en marzo de 2023, el **Plan REPowerEU** para

- ahorrar energía,
- producir energía limpia y
- diversificar los suministros de energía.



Este Plan acelera drásticamente la transición hacia una energía limpia y hacia la independencia energética de Europa de los combustibles fósiles rusos, especialmente el gas.

En este contexto, la **Federación de Logística y Movilidad del País Vasco (BCLM)** contrató el pasado año 2023 los servicios de Global Factor para transmitir a las empresas vinculadas dentro de la Federación una visión general de la normativa que les pueda resultar de aplicación, a través de la elaboración de un informe y una herramienta matricial.

Con el objetivo de dar continuidad a este servicio, **e-BCLM** ha contratado de nuevo los servicios de Global Factor para que sus integrantes estén actualizados de las novedades normativas en materia de medio ambiente, tanto de **ámbito europeo como estatal**, y que les aplique directa o indirectamente.

En particular, el servicio prestado por Global Factor ha consistido en **recopilar normativa para:**

1. Poner en marcha un **Sistema de alertas bimensual**, a través del cual se han hecho llegar mediante correo electrónico a los miembros de la Federación las principales novedades de los últimos 15 días.
2. Elaborar un **Informe recopilatorio semestral** con las normativas más relevantes identificadas en el Sistema de alertas bimensual, junto con la **actualización de la herramienta matricial** creada en el marco de los servicios prestados en 2023.

Por tanto, el presente informe y la herramienta matricial anexada constituyen la segunda parte de los servicios incluidos en este proyecto.

Comentado [N1]: Creo que no es necesario este preámbulo, de cara a la distribución interna hacia nuestros respectivos asociados.



1. Nueva normativa con mayor impacto

En esta sección se recoge la nueva normativa más relevante que ha sido identificada ~~en los envíos quincenales del boletín informativo, desde el 19 de julio de 2024 (primer envío) hasta el 19 de diciembre de 2024 (último envío),~~ y que se considera de mayor impacto para los miembros del BCLM.

~~De igual manera que se estructuró el Informe del servicio de 2023 y se ha estructurado el boletín informativo quincenal,~~ la normativa se ha clasificado según las actividades de los miembros de la federación.

~~Asimismo, se mantiene~~ A través del código de colores empleado ~~en el boletín informativo, de tal manera que se~~ destaca en **azul** la normativa que ya estaba en el informe previo y que ha sido actualizada o ampliada, en **naranja** la normativa que actualiza o amplía normativa ya recogida en el informe de 2023 y en **verde** la nueva normativa identificada.

1.1. Empresas, Administraciones portuarias, Terminales marítimas y Almacenamiento y distribución

- Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono (CBAM)
 - Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1773
- Directiva (UE) 2018/2001 relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (RED II)
 - Directiva (UE) 2023/2413 (RED III)
- Reglamento AFIR
 - Reglamento (UE) 2023/1804
- Directiva (UE) 2024/1760 sobre diligencia debida de las empresas en materia de sostenibilidad
- Directiva (UE) 2023/1791 relativa a la eficiencia energética
 - Recomendación (UE) 2024/2002
 - Recomendación (UE) 2024/2143
- EU ETS
 - Reglamento de Ejecución (UE) 2023/2441
- Orden TED/728/2024 por la que se desarrolla el mecanismo de fomento de biocarburantes y otros combustibles renovables con fines de transporte
- Reglamento EU ETS
 - Nuevas normas de seguimiento para el EU ETS
 - Reglamento de Seguimiento y Notificación del Sistema de Comercio de derechos de Emisión (EU ETS)



El **Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1773**¹ establece las normas de desarrollo del Reglamento (UE) 2023/956 en lo que respecta a las obligaciones de presentación de informes a efectos del **Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono (CBAM)** durante el período transitorio.

La **Directiva (UE) 2023/2413 (RED III)**² modifica la **Directiva (UE) 2018/2001 (RED II)**, el Reglamento (UE) 2018/1999 y la Directiva 98/70/CE en lo que respecta a la promoción de la energía procedente de fuentes renovables. Esta directiva establece un objetivo vinculante de al menos el 32% de consumo final bruto renovable, introduce sistemas de apoyo para las renovables y busca impulsar el autoconsumo de energías renovables, entre otras cosas.

El **Reglamento (UE) 2023/1804**³ marca el comienzo de aplicación, a partir del 13 de abril del 2024, del **Reglamento AFIR** relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos. Entre las principales disposiciones se encuentran la infraestructura de recarga para vehículos eléctricos, la infraestructura de hidrógeno, el suministro de electricidad en puertos y aeropuertos, el pago y acceso, y las metas y fechas clave para la aplicación de la normativa.

La **Directiva (UE) 2024/1760 sobre diligencia debida de las empresas en materia de sostenibilidad**⁴ exige que las empresas aseguren el respeto de los derechos humanos y las obligaciones medioambientales a lo largo de toda su cadena de actividades. En caso de incumplimiento, las empresas deberán adoptar medidas adecuadas para prevenir, mitigar, eliminar o minimizar los efectos adversos resultantes de sus propias actividades, así como las de sus filiales y socios comerciales. Las empresas pueden ser responsables de los daños causados y deberán indemnizar íntegramente a las víctimas afectadas. De momento, aplica a empresas que superen los 1.000 empleados y tengan un volumen de negocios superior a 450 millones de euros.

La **Directiva (UE) 2023/1791 relativa a la eficiencia energética**⁵ modifica el Reglamento (UE) 2023/955 y establece un marco común de medidas para el fomento de la eficiencia energética dentro de la UE a fin de garantizar la consecución de los objetivos de la Unión en materia de eficiencia energética, y crea un marco propicio para mejoras posteriores de eficiencia energética. El objetivo de ahorro energético establecido es de un 11,7% para 2030. Además, la **Recomendación (UE) 2024/2002**⁶ establece directrices para la interpretación del artículo 11 de esta directiva en lo que respecta a los sistemas de gestión de la energía y las auditorías energéticas, mientras que la **Recomendación (UE) 2024/2143**⁷ lo hace para la interpretación del artículo 3 en lo relativo al principio de «primero la eficiencia energética».

El **Reglamento de Ejecución (UE) 2023/2441**⁸ establece normas para la aplicación de la Directiva 2003/87/CE (**EU ETS**) en lo que respecta al contenido y el formato de los planes de neutralidad climática necesarios para que se concedan asignaciones gratuitas de derechos de emisión.

¹ Fuente: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202400917

² Fuente: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32023L2413>

³ Fuente: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32023R1804>

⁴ Fuente: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=OJ%3AL_202401760

⁵ Fuente: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32023L1791>

⁶ Fuente: <http://data.europa.eu/eli/reco/2024/2002/oj>

⁷ Fuente: <http://data.europa.eu/eli/reco/2024/2143/oj>

⁸ Fuente: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=OJ:L_202302441



La **Orden TED/728/2024 por la que se desarrolla el mecanismo de fomento de biocarburantes y otros combustibles renovables con fines de transporte**⁹ establece el modo en que los suministradores de productos petrolíferos deben certificar y contabilizar las cantidades producidas de biocombustibles y combustibles renovables de origen no biológico, a efectos de cumplir los objetivos que tienen establecidos. En el caso del transporte marítimo y aéreo, establece que los combustibles sostenibles computarán a efectos del cumplimiento de los objetivos de venta o consumo de biocarburantes desde 2024 y la cantidad suministrada tendrá un multiplicador 1,2.

El 29 de agosto de 2024, la UE llegó a un acuerdo sobre **Nuevas normas de seguimiento**¹⁰ para el **EU ETS**, incluyendo una calificación de cero emisiones para combustibles renovables no biológicos, reciclados y sintéticos con bajo contenido de carbono, siempre que cumplan con criterios estrictos de sostenibilidad. También se mejoraron las normas sobre la transferencia de CO₂ y se introdujeron nuevos requisitos para el monitoreo de combustibles alternativos de aviación y efectos no relacionados con CO₂.

También enmarcado en el **EU ETS**, la Comisión Europea adoptó una enmienda al **Reglamento Seguimiento y Notificación del Sistema de Comercio de derechos de Emisión**¹¹ que incluye nuevas disposiciones como la exención de emisiones para ciertos combustibles bajos en carbono, los combustibles renovables de origen no biológico y los combustibles sintéticos. Las revisiones también mejoran las reglas para combustibles de biomasa y combustibles sostenibles de aviación, garantizando el cumplimiento de criterios de sostenibilidad y evitando el doble conteo de emisiones. Además, se implementan requisitos para monitorear los efectos no relacionados con CO₂ en la aviación, como los *contrails* (*condensation trails* o estelas de condensación) persistentes y las partículas de NOx, cuyo sistema estará operativo en 2025.

1.2. Transporte ferroviario

- **Reglamento Delegado 2021/2139 sobre criterios técnicos para considerar que una actividad económica contribuye a la mitigación del cambio climático**
 - **Reglamento Delegado (UE) 2023/2485**

El **Reglamento Delegado (UE) 2023/2485**¹² modifica el **Reglamento Delegado 2021/2139** para introducir criterios técnicos adicionales y ajustar los existentes para determinar cuándo una actividad económica contribuye de manera sustancial a la mitigación del cambio climático.

⁹ Fuente: <https://boe.es/boe/dias/2024/07/16/pdfs/BOE-A-2024-14545.pdf>

¹⁰ Fuente: https://climate.ec.europa.eu/news-your-voice/news/new-monitoring-rules-agreed-eu-ets-including-non-co2-emissions-aviation-sector-2024-08-30_en

¹¹ Fuente: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14217-Emissions-trading-system-ETS-Monitoring-and-Reporting-Regulation-amendment-in-response-to-the-ETS-revision_en

¹² Fuente: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:32023R2485>



1.3. Transporte aéreo

- Acuerdo político sobre la aplicación del EU ETS a los vuelos intra-europeos y el Plan CORSIA a los extraeuropeos
 - Reglamento de Ejecución (UE) 2024/622
- ReFuel Aviation
 - Reglamento (UE) 2023/2405
- EU ETS
 - Decisión (UE) 2023/2440 relativa a la cantidad total de derechos de emisión para toda la Unión
 - Reglamento de Ejecución (UE) 2024/2493

El **Reglamento de Ejecución (UE) 2024/622**¹³ establece la lista de estados que se considera que están aplicando el **Plan CORSIA** a efectos de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo respecto a las emisiones de 2023. Esta lista se actualizará anualmente.

El **Reglamento (UE) 2023/2405**¹⁴, referido al **ReFuel Aviation**, establece normas para garantizar condiciones de competencia equitativas en el transporte aéreo y promover la sostenibilidad en este sector. En particular, aborda el uso de combustibles sostenibles, la transparencia y el monitoreo de las emisiones y uso de los combustibles, medidas para garantizar la competencia equitativa, y la adaptación de la legislación a normativa y estándares internacionales (especialmente lo referido al Plan CORSIA).

La **Decisión (UE) 2023/2440, relativa a la cantidad total de derechos de emisión para toda la Unión**¹⁵, establece la cantidad de derechos de emisión en el marco del **EU ETS** que se asignará a los operadores de aeronaves en el marco del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE para 2024.

El **Reglamento de Ejecución (UE) 2024/2493**¹⁶ establece un marco para que los titulares de instalaciones y operadores de aeronaves sigan y notifiquen las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme al **EU ETS**. Destaca la necesidad de procesos exhaustivos y transparentes, asegurando la coherencia, exactitud e integridad de los datos, y evitando errores y la doble contabilización.

1.4. Transporte por carretera

- Reglamento (UE) 2019/1242 por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para vehículos pesados nuevos

¹³ Fuente: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=OJ:L_202400622

¹⁴ Fuente: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32023R2405>

¹⁵ Fuente: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:32023D2440>

¹⁶ Fuente: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2024-81420>

- **Reglamento (UE) 2024/1610**
- **Reglamento Delegado (UE) 2024/1127**
- **Decisión de Ejecución (UE) 2024/2165**
- **Reglamento Delegado 2021/2139 sobre criterios técnicos para considerar que una actividad económica contribuye a la mitigación del cambio climático**
 - **Reglamento Delegado (UE) 2023/2485**
- **EU ETS**
 - **Decisión (UE) 2024/2951**

El **Reglamento (UE) 2024/1610**¹⁷ modifica el **Reglamento (UE) 2019/1242** para reforzar las normas de emisiones de CO₂ para vehículos pesados nuevos y establecer nuevas obligaciones de comunicación. Por otro lado, el **Reglamento Delegado (UE) 2024/1127**¹⁸ establece las normas y criterios de ese mismo reglamento para verificar las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados en circulación. Además, **la Decisión de Ejecución (UE) 2024/2165**¹⁹ establece las emisiones específicas medias de CO₂ para vehículos pesados nuevos en la Unión Europea, según los datos comunicados por los Estados miembros y fabricantes, conforme al Reglamento (UE) 2018/956.

El **Reglamento Delegado (UE) 2023/2485**²⁰ modifica el **Reglamento Delegado 2021/2139** e introduce nuevos criterios técnicos para diversas actividades económicas, incluidas algunas relacionadas con el transporte por carretera, asegurando una mayor contribución a la mitigación del cambio climático.

La **Decisión (UE) 2024/2951**²¹ establece la cantidad de derechos de emisión de gases de efecto invernadero que se emitirán para 2027 en la Unión Europea en el marco del **EU ETS**, incluyendo sectores como los edificios y el transporte por carretera. Esta cantidad disminuirá anualmente según un factor de reducción lineal, lo que significa que los derechos de emisión disponibles disminuirán con el tiempo. Esto afectará especialmente al sector del transporte, al haber menos derechos disponibles para emitir gases, lo que podría aumentar el coste de las emisiones y fomentar la transición hacia opciones más sostenibles. Esta decisión entra en efecto el 23 de diciembre de 2024.

1.5. Transporte marítimo

- **Reglamento (UE) 2023/1805 (Reglamento FuelEU Maritime)**
 - **Reglamento de Ejecución (UE) 2024/2027 relativo a las actividades de verificación**

¹⁷ Fuente: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=OJ:L_202401610

¹⁸ Fuente: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:32024R1127>

¹⁹ Fuente: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/2165/oj

²⁰ Fuente: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:32023R2485>

²¹ Fuente: <http://data.europa.eu/eli/dec/2024/2951/oj>



- Reglamento de Ejecución (UE) 2024/2031 relativo al modelo para los planes de seguimiento
- Resolución de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se establecen exenciones temporales a la aplicación del FuelEU Maritime
- Reglamento de Taxonomía europea
 - Reglamento Delegado 2023/2485
- Reglamento de Ejecución (UE) 2023/2449 por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (UE) 2015/757
- Reglamento 2023/1804 (AFIR)
- EU ETS y MRV
 - Reglamento (UE) 2023/2297 por el que se identifican puertos vecinos de transbordo de contenedores de conformidad con la Directiva 2003/87/CE
 - Borrador del Reglamento Delegado sobre directrices para la aplicación del ETS y el MRV al transporte marítimo
 - Reglamento de Ejecución (UE) 2023/2599 por el que se establecen disposiciones de aplicación de la Directiva 2003/87/CE
 - Decisión de Ejecución 2024/411 sobre la lista de empresas navieras
- Paquete legislativo sobre «seguridad marítima»
- Consulta del Gobierno del Reino Unido sobre el UK ETS y el Transporte Marítimo
- Directiva de contaminación procedente de buques
 - Directiva (UE) 2024/3101

El **Reglamento (UE) 2023/1805 sobre el uso de combustibles renovables y de bajo carbono en el transporte marítimo**²² (**Reglamento FuelEU Maritime**), en vigor desde el 12 de octubre de 2023, establece límites máximos para la intensidad de gases de efecto invernadero (GEI) de los combustibles utilizados por los buques. Los objetivos son reducir la intensidad de GEI de los combustibles en un 2% para 2025, llegando hasta un 80% para 2050. Además, se introducen requisitos de cero emisiones para los buques en puerto, obligando a utilizar fuentes de energía de cero emisiones como el suministro de energía en tierra.

Además, el **Reglamento de Ejecución (UE) 2024/2027**²³ detalla los requisitos para verificar el cumplimiento de las normativas **FuelEU Maritime**. Esto incluye la evaluación de planes de seguimiento, la documentación requerida, la verificación de informes, el análisis de riesgos, y la identificación de inexactitudes e irregularidades. También se definen las competencias y acreditaciones necesarias para los verificadores, así como los roles de auditores y expertos técnicos. Se considera que los verificadores que sigan normas armonizadas publicadas en el Diario Oficial de la UE cumplen con los requisitos del Reglamento.

²² Fuente: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32023R1805>

²³ Fuente: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2027/oj



Por otro lado, el **Reglamento de Ejecución (UE) 2024/2031**²⁴ establece el formato de la plantilla electrónica del plan de seguimiento. Este plan se debe llenar accediendo a la base de datos del **FuelEU Maritime** desde Thetis. De esta manera, la plataforma electrónica Thetis recoge los datos de emisiones relacionados con el reglamento MRV y con el FuelEU Maritime. La fecha límite para completar el plan de seguimiento es el 31 de agosto de 2024, pero dada la tardanza en publicar este reglamento de ejecución, la EMSA ha declarado que aplicarán un enfoque flexible.

Adicionalmente, se ha publicado la **Resolución de la Dirección General de la Marina Mercante**²⁵ que establece exenciones temporales a la aplicación del **FuelEU Maritime** para los siguientes casos:

- Viajes efectuados por buques de pasajeros distintos de los cruceros entre un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro y un puerto de escala bajo jurisdicción del mismo Estado miembro situado en una isla con menos de 200.000 residentes permanentes, y durante la escala en esos puertos. El borrador publica la lista de islas.
- Viajes entre un puerto de escala situado en una región ultraperiférica y otro puerto de escala situado en una región ultraperiférica, así como la energía consumida durante la estancia en esos puertos. El borrador incluye la lista de puertos en la región ultraperiférica (Canarias).
- Buques de pasaje que presten servicios de transporte marítimo en virtud de obligaciones de servicio público o de contratos de servicio público vigentes antes del 12 de octubre de 2023.

El **Reglamento Delegado 2023/2485**²⁶ propone enmiendas al **Reglamento de Taxonomía** europea para definir criterios técnicos de selección posteriores a 2025 para el transporte marítimo, y adopta un enfoque a largo plazo que considera las emisiones de todo el ciclo de vida y no exclusivamente las emisiones directas.

El **Reglamento de Ejecución (UE) 2023/2449**²⁷ establece las disposiciones para la implementación del Reglamento (UE) 2015/757 sobre el seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono del transporte marítimo. Este reglamento introduce nuevos modelos electrónicos para los planes de seguimiento, informes de emisiones, informes parciales y documentos de conformidad, y especifica el contenido y formato de los informes por empresa.

El **Reglamento 2023/1804 (AFIR)**, en lo relativo al transporte marítimo, obliga a la instalación en los puertos de la red TEN-T de la infraestructura OPS necesaria, en línea con la obligación a los buques acordada en el Reglamento FuelEU Maritime.

El **Reglamento (UE) 2023/2297**²⁸ identifica los puertos vecinos de transbordo de contenedores para prevenir el riesgo de escalas evasivas de buques y la reubicación de actividades de transbordo fuera de la UE en el marco del

²⁴ Fuente: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2031/oj

²⁵ Fuente:

https://www.transportes.gob.es/recursos_mfom/audienciainfopublica/recursos/resolucion_exenciones_reglamento_fueeu_audiencia.pdf

²⁶ Fuente: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:32023R2485>

²⁷ Fuente: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2449/spa

²⁸ Fuente: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=OJ:L_202302297



EU ETS. Los puertos identificados son East Port Said en Egipto y Tanger Med en Marruecos. Estos puertos cumplen con los criterios establecidos, como tener una cuota de transbordo superior al 65% y estar situados a menos de 300 millas náuticas de un puerto de la UE.

El **Reglamento de Ejecución (UE) 2023/2599**²⁹ establece disposiciones de aplicación de la Directiva 2003/87/CE (**EU ETS**) respecto a la gestión de las empresas navieras por las autoridades responsables. Este reglamento se enfoca en integrar las emisiones del transporte marítimo en el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión (RCDE) de la UE y busca reducir la carga administrativa para las empresas navieras y asegurar el cumplimiento de las normas de emisión en el sector marítimo, contribuyendo a los objetivos climáticos de la Unión Europea.

La **Decisión de Ejecución 2024/411**³⁰ publica la lista de empresas navieras y la asignación de su autoridad responsable a efectos de cumplimiento del **EU ETS**. A partir de dicha fecha, las empresas navieras disponían de 40 días para solicitar la apertura de la cuenta de haberes de operador marítimo (MOHA). Dado el gran volumen de solicitudes presentado, la administración ha sido flexible con este plazo.

El **Borrador del Reglamento Delegado**³¹ sobre directrices para la aplicación del **ETS y el MRV** al transporte marítimo aclara los requisitos aplicables a los buques de alta mar y actualiza las normas aplicables a los combustibles sostenibles. Lo finalmente adoptado respecto a los buques y lo aplicable a la normativa de combustibles sostenibles es:

- **Buques incluidos en el MRV a partir del 1 de enero de 2025 (buques offshore > 400 GT):** buque de suministro y manejo de anclas; buque de abastecimiento en alta mar; buque de tripulación o abastecimiento; buque transportador de tuberías; buque de abastecimiento de plataforma; buque de perforación; buque flotante de producción, almacenamiento y descarga de petróleo; buque de tratamiento de gas; buque flotante de almacenamiento y descarga de gas; buque flotante de almacenamiento y descarga de petróleo; buque de alojamiento; buque auxiliar de buceo; buque de construcción en alta mar; buque auxiliar en alta mar; buque de enterramiento de tuberías; buque de tendido de tuberías; buque de tendido de tuberías con grúa; buque de prueba de producción; buque de apoyo de seguridad; buque auxiliar de tendido; buque de estimulación de pozos; buque cableado de tendido; buque cableado de reparación; buque minero; buque de instalación de turbinas eólicas; buque de operaciones de servicios de construcción; buque de operaciones de servicios; buque de trabajo o reparación; buque oceanográfico; buque draga; buque gánguil.
- **Normativa aplicable a los combustibles sostenibles:** las empresas no aplicarán las normas establecidas en el anexo I, parte A, del Reglamento (UE) 2015/757 en lo que respecta a la determinación de los factores de emisión de CO₂ cuando la empresa utilice combustibles renovables de origen no biológico,

²⁹ Fuente: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=OJ:L_202302599

³⁰ Fuente: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2024-80156>

³¹ Fuente: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14330-Greenhouse-gas-emissions-from-offshore-ships-and-zero-rating-of-sustainable-fuels-monitoring-and-reporting-update_en



combustible de carbono reciclado o combustible sintético hipocarbónico. En tales casos, el factor de emisión de CO₂ se determinará de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066.

El nuevo **Paquete legislativo sobre «seguridad marítima»**³² adoptado por el Consejo de la UE contiene cuatro nuevas normativas para mejorar la seguridad marítima y proteger el medio ambiente. Estas incluyen la ampliación de la investigación de accidentes a buques pesqueros pequeños, sanciones más estrictas por contaminación, un mejor cumplimiento de las normativas internacionales por parte de los buques y una mejora en las inspecciones de buques extranjeros en puertos. Los Estados miembros tendrán 30 meses para implementarlas.

El Gobierno de Reino Unido ha lanzado una nueva **Consulta sobre el UK ETS y el Transporte Marítimo**³³ centrada en dos aspectos claves: la implementación y el ámbito de aplicación. Los aspectos más destacados son:

- **Extensión a viajes internacionales:** Se propone incluir los viajes entre el Reino Unido y el Espacio Económico Europeo (EEA) en el UK ETS, cubriendo el 50% de sus emisiones. Este porcentaje complementaría el 50% ya cubierto por el EU ETS, resultando en una cobertura total del 100% (mitad para cada sistema).
- **Implementación en el cabotaje:** A partir de 2026, se aplicará a buques de más de 5,000 GT que realicen tráfico de cabotaje, incluyendo emisiones en fondeo, amarre y movimientos dentro de los puertos. Además, hay una propuesta para establecer límites de minimis o exenciones para buques de bajas emisiones.
- **Otros cambios relevantes:** Incorporación de nuevos gases de efecto invernadero como el metano y el óxido nitroso. Por otro lado, inclusión de viajes entre Irlanda del Norte y Gran Bretaña, aunque podría reducirse la cobertura al 50% para evitar fugas de carbono hacia la República de Irlanda.

La **Directiva (UE) 2024/3101**³⁴ modifica la **Directiva de contaminación procedente de buques (Directiva 2005/35/CE)** y actualiza normas sobre contaminación por buques, introduce sanciones, refuerza la integración con estándares internacionales, y establece plazos de implementación hasta 2027. Incluye nuevas disposiciones sobre basura plástica, pérdida de contenedores y datos ambientales, alineándose con el Convenio MARPOL.

³² Fuente: <https://www.consilium.europa.eu/es/press/press-releases/2024/11/18/maritime-safety-council-adopts-new-laws-to-support-safe-clean-and-modern-shipping-in-the-eu/>

³³ Fuente: <https://www.gov.uk/government/consultations/uk-ets-scope-expansion-maritime-sector>

³⁴ Fuente: <https://data.europa.eu/eli/dir/2024/3101/spa>

Anexo I: Matriz de orientación a la normativa medioambiental

	Convenio / Normativa	Empresas, Administraciones portuarias, Terminales marítimas y Almacenamiento y distribución	Transporte ferroviario	Transporte aéreo	Transporte por carretera	Transporte marítimo
EUROPEO	Directiva sobre Instalaciones Portuarias para desechos de buques	<p>Transpuesta por el RD 128/2022, determina que:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Todos los buques que hagan escala en puerto español deberán entregar sus desechos antes de abandonar el puerto, excepto si tiene capacidad de almacenaje para todos los desechos generados y previstos hasta el siguiente puerto. ➤ Los buques pagarán una tarifa fija para el derecho a descargar, sin coste adicional durante los primeros 7 días. ➤ Si un buque entrega una cantidad excesiva de desechos, se puede aplicar una tarifa extra. ➤ Las tarifas varían en función del tipo de buque y se aplica tarifa reducida a los «buques verdes». 				



Taxonomía para facilitar las inversiones sostenibles

<p>Clasifica las actividades en:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ De transición: no existe alternativa de bajas emisiones ni tecnológica ni económicamente viable. ➤ Facilitadoras: permiten a otras actividades realizar una contribución sustancial a objetivos medioambientales. ➤ Sostenibles o bajas en carbono: tiene bajas emisiones de GEI en sentido absoluto. <p>El Reglamento Delegado 2021/2139 define los criterios técnicos de selección aplicables hasta el 31 de diciembre de 2025.</p> <p>El Reglamento Delegado 2021/2178 determina que las empresas deben incluir en su estado no financiero:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ La proporción de su facturación relacionada con actividades económicas medioambientalmente sostenibles. ➤ La proporción de su activo fijo y de sus gastos de explotación asociados a actividades económicas medioambientalmente sostenibles. 	<p>Criterios técnicos aplicables al transporte ferroviario según el Reglamento Delegado 2021/2139, aplicables hasta el 31 de diciembre de 2025:</p> <p>Transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Incluye la adquisición, financiación, alquiler, <i>leasing</i> y explotación de transporte de pasajeros larga distancia, interurbano y explotación de coches-cama o coches-restaurante. ➤ Criterios: <ul style="list-style-type: none"> ○ Trenes y coches de viajeros que tienen cero emisiones directas de CO₂. ○ Trenes y coches de viajeros bimodo. <p>Transporte de mercancías por ferrocarril:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Incluye adquisición, financiación, <i>leasing</i>, alquiler y explotación de transporte de mercancías de larga y corta distancia. ➤ Mismas actividades que en el transporte de pasajeros por ferrocarril. ➤ Reglamento Delegado (UE) 2023/2485: introduce criterios técnicos adicionales y ajusta los existentes para determinar cuándo una actividad económica contribuye de manera 		<p>Criterios técnicos aplicables al transporte por carretera según el Reglamento Delegado 2021/2139, aplicables hasta el 31 de diciembre de 2025:</p> <p>Transporte urbano y suburbano, transporte de viajeros por carretera:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Incluye la adquisición, financiación, <i>leasing</i>, alquiler y explotación de vehículos de transporte urbano y suburbano de pasajeros y de transporte de viajeros por carretera. ➤ Criterios: <ul style="list-style-type: none"> ○ Actividades de transporte urbano o suburbano de pasajeros con cero emisiones directas de CO₂. ○ Hasta el 31 de diciembre de 2025, actividades que proporcionan transporte interurbano de pasajeros por carretera utilizando vehículos clasificados en las categorías M2 y M3 con un tipo de carrocería clasificado como «CA», «CB», «CC» o «CD», y cumplan con la Euro VI más reciente. <p>Transporte por motocicletas, turismos y vehículos comerciales ligeros:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Incluye la adquisición, financiación, alquiler, <i>leasing</i> y explotación de vehículos clasificados en las categorías M1 y N1, que entran en el 	<p>Criterios técnicos aplicables al transporte marítimo según el Reglamento Delegado 2021/2139, aplicables hasta el 31 de diciembre de 2025:</p> <p>Transporte marítimo de mercancías y embarcaciones para operaciones portuarias y actividades auxiliares y Transporte marítimo de pasajeros:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Incluye la adquisición, financiación, fletamento y explotación de buques destinados al transporte de mercancías, transporte combinado de mercancías y pasajeros y transporte de pasajeros. ➤ Criterios: <ul style="list-style-type: none"> ○ Buques con cero emisiones directas de CO₂. ○ Hasta el 31 de diciembre de 2025, buques híbridos y de combustible dual que obtienen al menos el 25% de su energía de combustibles con cero emisiones directas de CO₂ o de electricidad. ○ Hasta el 31 de diciembre de 2025, buques con un EEDI de proyecto 10% inferior al EEDI de referencia aplicable a 1 de abril de 2022. ○ Hasta el 31 de diciembre de 2025, buques que sirvan para propiciar el cambio modal del transporte por carretera al mar, y tengan unas emisiones directas de CO₂,
--	--	--	--	---

Comentado [N2]: Añadir encabezados de columnas



			sustancial a la mitigación del cambio climático.		<p>ámbito de aplicación del Reglamento (CE) 715/2007, o en la categoría L.</p> <p>➤ Criterios:</p> <ul style="list-style-type: none">○ En caso de vehículos categoría M1 y N1, hasta el 31 de diciembre de 2025, los vehículos ligeros de emisiones cero y bajas emisiones; a partir del 1 de enero de 2026, los vehículos de cero emisiones.○ Los vehículos categoría L con emisiones cero. <p>Servicios de transporte de mercancías por carretera:</p> <p>➤ Incluye la adquisición, financiación, <i>leasing</i>, alquiler y explotación de vehículos de las categorías N1, N2 o N3 incluidos en el ámbito de aplicación de la norma EURO VI, etapa E, o su sucesora, para los servicios de transporte de mercancías por carretera.</p> <p>➤ Criterios:</p> <ul style="list-style-type: none">○ Los vehículos de categoría N1 tienen cero emisiones directas de CO₂.○ Los vehículos de las categorías N2 y N3 con una masa máxima en carga técnicamente admisible no superior a 7,5 toneladas son «vehículos pesados de emisión cero».○ Los vehículos de las categorías N2 y N3 con una masa	<p>calculadas utilizando el EEDI de la OMI, un 50% inferiores al valor medio de referencia definido para los vehículos pesados (sólo aplica al transporte de mercancías).</p> <p>Fabricación de tecnologías hipocarbónicas para el transporte:</p> <p>➤ Incluye la fabricación, reparación, mantenimiento, renovación, reconversión y modernización de buques no dedicados al transporte de combustibles fósiles y otros modos de transporte.</p> <p>➤ Se consideran actividades facilitadoras.</p> <p>➤ Criterios: mismos que los anteriores.</p> <p>Renovación de embarcaciones para el transporte marítimo de pasajeros y mercancías:</p> <p>➤ Incluye la renovación y modernización de buques destinados al transporte de mercancías o pasajeros, y embarcaciones para operaciones portuarias y actividades auxiliares.</p> <p>➤ Criterios: buques que no se dedican al transporte de combustibles fósiles y que, tras la renovación, reducen el consumo de combustible al menos un 10% (en g/tpm y milla náutica transportada).</p>
--	--	--	--	--	--	--

	Convenio / Normativa	Empresas, Administraciones portuarias, Terminales marítimas y Almacenamiento y distribución	Transporte ferroviario	Transporte aéreo	Transporte por carretera	Transporte marítimo
					<p>máxima en carga técnicamente admisible superior a 7,5 toneladas son «vehículos pesados de emisión cero» o no es viable desde los puntos de vista tecnológico y económico cumplir con ese criterio.</p>	
	Directiva CSRD	<p>Entró en vigor el 5 de enero de 2023.</p> <p>Las empresas sujetas a la directiva son:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Empresas que cotizan en los mercados regulados (excepto microempresas). Microempresas: 450.000 euros.balance / 900.000 ventas / menos 10 empleados ➤ Grandes empresas europeas y aquellas filiales de empresas no pertenecientes a la UE que operen en su territorio, siendo consideradas como tal: <ul style="list-style-type: none"> ○ Facturación > 40 M€ ○ Balance total 20 M€ ○ > 250 empleados ➤ Empresa de seguros y entidades de crédito. <p>Las primeras declaraciones se deberán publicar:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Desde el 1 de enero de 2024 las compañías con más de 500 empleados sujetas a la NFRD que deberán presentar sus informes en 2025. ➤ Desde el 1 de enero de 2025 las grandes empresas europeas que cumplan las condiciones expuestas más arriba. <p>Desde el 1 de enero de 2026 las entidades de crédito pequeñas y no complejas, las aseguradoras cautivas y las pymes cotizadas, que contarán con una opción de exclusión voluntaria hasta 2028.</p>				



Convenio / Normativa	Empresas, Administraciones portuarias, Terminales marítimas y Almacenamiento y distribución	Transporte ferroviario	Transporte aéreo	Transporte por carretera	Transporte marítimo
Reglamento AFIR	<p>Suministro de energía en tierra (OPS) (antes del 1 de enero de 2030):</p> <ul style="list-style-type: none"> > 90% de las escalas anuales para Portacontenedores >5.000 GT (>100 escalas anuales). > 90% de las escalas anuales para Ro-pax y NVG (pasaje) >5.000 GT (>40 escalas anuales). > 90% de las escalas anuales para Buques de pasaje >5.000 GT (>25 escalas anuales). <p>Combustibles alternativos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Antes del 1 de enero de 2025, los puertos de la RED TEN T designados por los estados miembros dispondrán de un número adecuado de puntos de suministro de metano GNL. <p>Revisión del Reglamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> Antes de diciembre de 2026 se analizará la posibilidad de integrar nuevos tipos de combustible y nuevas categorías de buques. 		<p>En los aeropuertos debe existir suministro de energía para:</p> <ul style="list-style-type: none"> Todos los puestos de aeronaves situados al lado de la terminal para 2025. Todos los puestos de estacionamiento de aeronaves para 2030. <p>Podrán quedar exentos los puestos de estacionamientos de los aeropuertos que operen menos de 10.000 vuelos al año.</p>	<p>Deberá haber estaciones de recarga al menos cada 60 km en las carreteras principales (red básica de la RTE-T):</p> <ul style="list-style-type: none"> Para turismos y camiones de <3,5 toneladas para finales de 2025. Para camiones de >3,5 toneladas para finales de 2030. <p>Deberá haber estaciones de repostaje de hidrógeno:</p> <ul style="list-style-type: none"> Al menos cada 200 km en las carreteras principales (finales de 2030). Al menos una estación de repostaje en cada nodo urbano. Cada estación de repostaje tendrá una capacidad prevista que le permita suministrar 1 tonelada de hidrógeno de 700 bares al día. <p>Deberá haber puntos de repostaje de metano licuado al menos en las carreteras principales</p>	
CBAM	<ul style="list-style-type: none"> Inicialmente abarcará los sectores de siderurgia, cemento, fertilizantes, aluminio y generación de electricidad. En la fase de transición (a partir de 2023) los importadores tendrán que notificar sus emisiones de CO₂ implícitas y, cuando proceda, de N₂O y perfluorocarburos. <p>De 2026 a 2035, se introducirá progresivamente un precio a las importaciones de estos sectores al tiempo que se eliminan gradualmente las asignaciones gratuitas del ETS a los productores europeos.</p> <ul style="list-style-type: none"> Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1773: establece normas de desarrollo del CBAM en lo que respecta a obligaciones de presentación de informes. 				
Directiva sobre diligencia debida en materia de sostenibilidad (Directiva (UE) 2023/1791)	<p>Las empresas deben:</p> <ul style="list-style-type: none"> Realizar evaluaciones periódicas sobre la efectividad de las medidas de diligencia debida suyas, de sus subsidiarias y de las entidades con las que mantiene relaciones comerciales. Incorporar la diligencia debida a sus estrategias. <p>La directiva aplicará a empresas:</p> <ul style="list-style-type: none"> De la UE de más de 500 empleados y 150 M€ de facturación, a partir de 2 años tras su implantación. De más de 250 empleados y 40 M€ de facturación si al menos el 50% de su facturación se produce en sectores de alto impacto, a partir de 5 años tras su implementación. <p>Que no sean de la UE, pero operen aquí y cumplan con los umbrales mencionados.</p>				
EU ETS	Reglamento de Ejecución (UE) 2023/2441		<ul style="list-style-type: none"> Las emisiones de GEI deberán reducirse un 62% para 2030, respecto a 2005. 		<p>Buques a los que aplica:</p> <ul style="list-style-type: none"> Desde 2024, buques > 5.000 GT.



	Convenio / Normativa	Empresas, Administraciones portuarias, Terminales marítimas y Almacenamiento y distribución	Transporte ferroviario	Transporte aéreo	Transporte por carretera	Transporte marítimo
		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Establece normas para la aplicación del EU ETS en lo que respecta al contenido y el formato de los planes de neutralidad climática necesarios para que se concedan asignaciones gratuitas de derechos de emisión <p>Nuevas normas de seguimiento</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Calificación de cero emisiones para combustibles renovables no biológicos, reciclados y sintéticos con bajo contenido de carbono, siempre que cumplan con criterios estrictos de sostenibilidad ➤ Nuevos requisitos para el monitoreo de combustibles alternativos de aviación y efectos no relacionados con CO₂ <p>Reglamento Seguimiento y Notificación del Sistema de Comercio de derechos de Emisión</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Mejora de las reglas para combustibles de biomasa y combustibles sostenibles de aviación, garantizando el cumplimiento de criterios de sostenibilidad y evitando el doble conteo de emisiones. 		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Se aprueba la eliminación progresiva de los EUAs gratuitos de la siguiente manera: 25% para 2024, 50% para 2025 y 100% para 2026. ➤ Se transferirán 5 millones de EUAs del sector de la aviación al Fondo de Innovación. ➤ Reserva de 20 M€ de EUAs, entre el 1 de enero de 2024 y el 31 de diciembre de 2030, para los operadores que incrementen el uso de CAS. <p>Para garantizar el suministro de combustibles CAS:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ En las islas pequeñas, aeropuertos pequeños y regiones ultraperiféricas, se podrá cubrir el 100% de la diferencia de precios entre el queroseno y los combustibles sostenibles con los derechos de emisión de los CAS. ➤ En el resto de aeropuertos, la cobertura será: <ul style="list-style-type: none"> ○ 95% para los combustibles renovables de origen no biológico. ○ 70% para los biocombustibles no avanzados. ○ 50% para otros combustibles contemplados. <p>A partir del 2025, la CE establecerá un marco de seguimiento, notificación y verificación de las emisiones distintas del CO₂.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Tras realizar una evaluación en 2027, se llevará a cabo una 		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Desde 2027, Buques offshore > 400. <p>Gases a los que aplica:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 2024 y 2025: CO₂. ➤ 2026 en adelante: CO₂, CH₄, N₂O. <p>Emisiones:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 100% emisiones en viajes entre puertos EEE. ➤ 100% emisiones en escalas en puertos EEE. ➤ 50% emisiones en viajes entre puertos EEE y un tercer Estado. <p>Porcentajes de las emisiones:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 2024: 40% de las emisiones. ➤ 2025: 70% de las emisiones. ➤ 2026 y sucesivos: 100% de las emisiones. <p>Entrega de los EUAs:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ El 30 de septiembre de cada año. ➤ Primera entrega el 30 de septiembre de 2025, por el 40% de las emisiones de 2024. <p>Reglamento de Ejecución (UE) 2023/2599</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Establece disposiciones de aplicación respecto a la gestión de las empresas navieras por las autoridades responsables <p>Decisión de Ejecución 2024/411</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Publica la lista de empresas navieras y la asignación de su autoridad responsable a efectos de cumplimiento del EU ETS <p>Borrador del Reglamento Delegado sobre directrices para la aplicación del ETS y el MRV</p>



	Convenio / Normativa	Empresas, Administraciones portuarias, Terminales marítimas y Almacenamiento y distribución	Transporte ferroviario	Transporte aéreo	Transporte por carretera	Transporte marítimo
				<p>propuesta legal en 2028 para para incluir estas emisiones en el ámbito del EU ETS.</p> <p>Reglamento de Ejecución (UE) 2024/622</p> <ul style="list-style-type: none">➤ Establece la lista de estados que se considera que están aplicando el Plan CORSIA a efectos de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo respecto a las emisiones de 2023 <p>Decisión (UE) 2023/2440</p> <ul style="list-style-type: none">➤ Establece la cantidad de derechos de emisión en el marco del EU ETS que se asignará a los operadores de aeronaves en el marco del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE para 2024 <p>Reglamento de Ejecución (UE) 2024/2493</p> <ul style="list-style-type: none">➤ Establece un marco para que los titulares de instalaciones y operadores de aeronaves sigan y notifiquen las emisiones de gases de efecto invernadero		<ul style="list-style-type: none">➤ Listado de buques >400 GT incluidos en el MRV a partir del 1 de enero de 2025.➤ Normativa aplicable a los combustibles sostenibles.
	Reglamento MRV					<p>Aplicación a otros buques: desde 2025 se incluirán:</p> <ul style="list-style-type: none">➤ Buques entre 400 GT y 5.000 GT respecto de sus viajes para transportar carga y buques offshore entre 400 y 5.000 GT. Antes del fin de 2026 se analizará su posible inclusión en el EU ETS. <p>Ampliación a otros gases:</p> <ul style="list-style-type: none">➤ Desde 2024, también se hará seguimiento de emisiones de CH₄ y N₂O.



	Convenio / Normativa	Empresas, Administraciones portuarias, Terminales marítimas y Almacenamiento y distribución	Transporte ferroviario	Transporte aéreo	Transporte por carretera	Transporte marítimo
						<p>Modificación del Plan de seguimiento:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Antes del 1 de abril de 2024 para incluir los nuevos gases (CH₄ y N₂O). <p>Informe de emisiones:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Desde 2025, y antes del 31 de marzo de cada año, se presentará el informe de emisiones verificado para cada buque y los datos agregados sobre emisiones para el conjunto de la flota.
EU ETS II		<p>En lo que respecta a edificios, determina:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Las entidades sujetas al régimen son los distribuidores de combustibles utilizados en edificios. ➤ Aplica tanto a edificios comerciales como residenciales. ➤ Los derechos de emisión se subastarán independientes al ETS de 2005 a partir de 2027, pudiendo aplazarse a 2028 si los precios de energía son excepcionalmente altos. ➤ Si el precio del EUA sube de 45€, se libran 20 millones de EUAs adicionales. 			<p>En lo que respecta al transporte por carretera, determina:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Las entidades sujetas al régimen son los proveedores de combustibles. ➤ Aplica tanto a transporte comercial como privado. ➤ Los derechos de emisión se subastarán independientes al ETS de 2005 a partir de 2027, pudiendo aplazarse a 2028 si los precios de energía son excepcionalmente altos. ➤ Si el precio del EUA sube de 45€, se libran 20 millones de EUAs adicionales. 	
Propuesta de Directiva sobre Fiscalidad de la Energía		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Imposición de la energía basada en el contenido energético y su desempeño ambiental, en vez de basada en volumen, como anteriormente. ➤ Creación de un listado de productos energéticos y definiciones aplicables. ➤ Aplica a productos energéticos usados como carburantes o como combustibles para calefacción, y la electricidad. 		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Los niveles de imposición mínima de la navegación aérea dentro de la UE de vuelos que no sean de negocios o de recreo partirán de cero, e irán incrementándose anualmente. ➤ En el caso del biogás y los biocarburantes sostenibles, los combustibles de bajas emisiones de carbono, los combustibles renovables de origen no biológico, el biogás y los 		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Tipos impositivos no inferiores a los establecidos en el Anexo I, para los productos energéticos utilizados como combustible y para la electricidad utilizada para la carga de buques eléctricos. <ul style="list-style-type: none"> ○ Aplicación: buques mercantes (pasaje y/o carga) y buques de pesca en viajes intra-europeos.



	Convenio / Normativa	Empresas, Administraciones portuarias, Terminales marítimas y Almacenamiento y distribución	Transporte ferroviario	Transporte aéreo	Transporte por carretera	Transporte marítimo
				<p>biocarburantes sostenibles avanzados, y la electricidad, se aplicará un tipo impositivo mínimo cero durante todo el período transitorio.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Los productos energéticos y la electricidad que suministran la navegación aérea de vuelos reservados al transporte de mercancías dentro de la UE estarán exentos de imposición. ➤ En el caso de la navegación aérea fuera de la UE, los estados miembros podrán aplicar exenciones o aplicar los mismos niveles de imposición que a la navegación aérea dentro de la UE en función del tipo de vuelo. ➤ Los Estados miembros de la UE podrán aplicar exenciones totales o parciales a la electricidad suministrada a aeronaves estacionadas. 		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Tipo impositivo mínimo cero durante todo el período transitorio (10 años) para el biogás y los biocarburantes sostenibles, los combustibles de bajas emisiones de carbono, los RFNBO, el biogás, los biocarburantes sostenibles avanzados y la electricidad. ➤ En navegación fuera de la UE, se pueden aplicar exenciones. ➤ Los carburantes utilizados en la fabricación, el desarrollo, el ensayo y el mantenimiento de buques, así como los carburantes y la electricidad utilizados en las operaciones de dragado en vías navegables y puertos, estarán sometidos al nivel de imposición previsto en el Anexo I. ➤ La electricidad generada a bordo de un buque estará exenta de impuestos. ➤ Se podrán aplicar exenciones a la electricidad suministrada directamente a los buques atracados en puertos.
	<p>Acuerdo sobre la actualización de la Directiva sobre uso de energía procedente de fuentes renovables (RED II)</p>	<p>Directiva (UE) 2023/2413 (RED III)</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Objetivo de 42,5% de energía renovable en el consumo final bruto para 2030. ➤ Objetivo vinculante de reducción del 14,5% de la intensidad de gases de efecto invernadero o 29% de energía renovable en el transporte mediante el uso de energías renovables de aquí a 2030. ➤ Subobjetivo combinado vinculante del 5,5% para los biocombustibles avanzados y los combustibles renovables de origen no biológico (RFNBOs) (principalmente hidrógeno renovable y combustibles sintéticos a base de hidrógeno) en la cuota de energías renovables suministradas. <ul style="list-style-type: none"> ○ Requisito mínimo del 1% de combustibles renovables de origen no biológico ○ Objetivo mínimo para el sector marítimo de 1,2%. 				
	<p>ReFuel EU Aviation</p>			<ul style="list-style-type: none"> ➤ Los proveedores de combustible deberán aumentar la cantidad de combustible sostenible que suministren de la siguiente manera: <ul style="list-style-type: none"> ○ 2% para 2025 ○ 6% para 2030 		

	Convenio / Normativa	Empresas, Administraciones portuarias, Terminales marítimas y Almacenamiento y distribución	Transporte ferroviario	Transporte aéreo	Transporte por carretera	Transporte marítimo
				<ul style="list-style-type: none"> ○ 20% para 2035 ○ 32% para 2040 ➤ A partir de 2030, un porcentaje mínimo del combustible sostenible deberá ser sintético. ➤ Los proveedores de combustible contarán con un periodo transitorio para cumplir con esto. ➤ Las aerolíneas que salen de la UE estarán obligadas a abastecer sus aviones con combustibles sostenibles. ➤ Las aerolíneas que salen de la UE estarán obligadas a efectuar el repostaje justo para el vuelo, sin excesos, para evitar emisiones por peso. ➤ Los aeropuertos de la UE tendrán que garantizar la infraestructura necesaria para suministrar, almacenar y repostar combustibles de aviación sostenibles <p>Reglamento (UE) 2023/2405</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Establece normas para garantizar condiciones de competencia equitativas en el transporte aéreo y promover la sostenibilidad en este sector ➤ Aborda el uso de combustibles sostenibles, la transparencia y el monitoreo de las emisiones y uso de los combustibles, medidas para garantizar la competencia equitativa, y la adaptación de la legislación a normativa y estándares internacionales (especialmente lo referido al Plan CORSIA) 		



	Convenio / Normativa	Empresas, Administraciones portuarias, Terminales marítimas y Almacenamiento y distribución	Transporte ferroviario	Transporte aéreo	Transporte por carretera	Transporte marítimo
	Reglamento sobre normas de comportamiento en materia de emisiones de CO ₂ para vehículos pesados nuevos				<p>Objetivos de reducción de emisiones:</p> <ul style="list-style-type: none">➤ Para los periodos de comunicación del año 2025 en adelante, una reducción del 15% en comparación con las emisiones de CO₂ del año de referencia.➤ Para los periodos de comunicación del año 2030 en adelante, una reducción del 30% en comparación con las emisiones de CO₂ del año de referencia. <p>Aplica a vehículos pesados de categoría N2 y N3, con las siguientes características:</p> <ul style="list-style-type: none">➤ Camiones rígidos con una configuración de ejes de 4x2 y una masa máxima en carga técnicamente admisible superior a 16 toneladas.➤ Camiones rígidos con una configuración de ejes de 6x2.➤ Tractores con una configuración de ejes de 4x2 y una masa máxima en carga técnicamente admisible superior a 16 toneladas.➤ Tractores con una configuración de ejes de 6x2. <p>Reglamento (UE) 2024/1610</p> <ul style="list-style-type: none">➤ Refuerza las normas de emisiones de CO₂ para vehículos pesados nuevos y establece nuevas obligaciones de comunicación. <p>Reglamento Delegado (UE) 2024/1127</p> <ul style="list-style-type: none">➤ Establece las normas y criterios para verificar las emisiones de CO₂ y el	

	Convenio / Normativa	Empresas, Administraciones portuarias, Terminales marítimas y Almacenamiento y distribución	Transporte ferroviario	Transporte aéreo	Transporte por carretera	Transporte marítimo
					<p>consumo de combustible de los vehículos pesados en circulación.</p> <p>Decisión de Ejecución (UE) 2024/2165</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Establece las emisiones específicas medias de CO₂ para vehículos pesados nuevos en la Unión Europea 	
	<p>Reglamento sobre las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de turismos y furgonetas nuevos</p>				<p>Objetivos de reducción de emisiones:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Entre 2030 y 2034, una reducción de las emisiones de CO₂ del 55% para los turismos nuevos y del 50% para las furgonetas nuevas con respecto a los niveles de 2021. ➤ A partir de 2035, una reducción de las emisiones de CO₂ del 100% tanto para los turismos como para las furgonetas nuevas. ➤ El Reglamento mantiene una excepción para los pequeños fabricantes hasta el final de 2035. <p>Mecanismo normativo de incentivos a los vehículos de emisiones cero y bajas emisiones:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Se pondrá en marcha en 2025 y estará en vigor hasta 2029. ➤ Si un fabricante alcanza determinados niveles de venta de vehículos de emisión cero y de baja emisión, se le podrá recompensar con unos objetivos de emisiones de CO₂ menos estrictos. ➤ El nivel de referencia se fija en el 25% para los turismos y en el 17% para las furgonetas. 	



Convenio / Normativa	Empresas, Administraciones portuarias, Terminales marítimas y Almacenamiento y distribución	Transporte ferroviario	Transporte aéreo	Transporte por carretera	Transporte marítimo
				<p>Sobre <i>e-fuels</i>:</p> <ul style="list-style-type: none">➤ Propuesta de la CE sobre matriculación, después de 2035, de vehículos que funcionen exclusivamente con combustibles neutros en CO₂ de conformidad con el Derecho de la UE.	
Directiva sobre gravámenes a los vehículos por utilización de determinada infraestructura				<ul style="list-style-type: none">➤ En el caso de los vehículos pesados, a partir del 25 de marzo de 2025, se aplicará una tasa por costes externos asociados al impacto de la contaminación atmosférica o acústica generada por el tráfico, salvo en los casos en los que ello suponga el desvío de los vehículos.➤ Hasta el 25 de marzo de 2027, se podrá aplicar peajes o tasas por utilización únicamente a los vehículos pesados con una masa máxima en carga igual o superior a 12 toneladas, cuando consideren que aplicarlos a los de pueda ser perjudicial.➤ A partir del 25 de marzo de 2030, no se aplicarán tasas por utilización a los vehículos pesados en la red transeuropea de transporte, salvo contadas excepciones.➤ Se podrá introducir una tasa por congestión.	
FuelEU Maritime					<p>Alcance objetivo:</p> <ul style="list-style-type: none">➤ Buques > 5.000 GT. Evaluación en 2028 para ampliar a buques más pequeños.➤ Emisiones de CO₂, CH₄ y N₂O.

	Convenio / Normativa	Empresas, Administraciones portuarias, Terminales marítimas y Almacenamiento y distribución	Transporte ferroviario	Transporte aéreo	Transporte por carretera	Transporte marítimo
						<ul style="list-style-type: none"> ➤ 100% energía consumida en viajes entre puertos del EEE y escalas en esos puertos y 50% energía consumida en viajes entre puertos del EEE y puertos de terceros Estados. <p>Reducción de intensidad de carbono:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 2% a partir de 2025 ➤ 6% a partir de 2030 ➤ 14,5% a partir de 2035 ➤ 31% a partir de 2040. ➤ 62% a partir de 2045 ➤ 80% a partir de 2050 <p>Conexión eléctrica:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ A partir de 2030, los portacontenedores y buques de pasaje se conectarán a la red eléctrica en los puertos de la red TEN T para cubrir su consumo eléctrico a bordo. ➤ Desde 2035, se conectarán en todos los puertos que dispongan de los medios para la conexión eléctrica en tierra. Exenciones para determinados casos. <p>Exenciones temporales:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Islas < 200.000 habitantes, regiones ultraperiféricas y zonas muy dependientes económicamente de su conectividad. <p>Fuga de CO₂:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Puertos de transbordo < 300 millas náuticas de la UE no serán puerto de escala. <p>RFNBO:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ La Comisión analizará la cuota de RFNBO en 2031 y, si es inferior al 1%, impondrá una cuota obligatoria del 2% desde 2034. Multiplicador de 2025 a 2034.



	Convenio / Normativa	Empresas, Administraciones portuarias, Terminales marítimas y Almacenamiento y distribución	Transporte ferroviario	Transporte aéreo	Transporte por carretera	Transporte marítimo
						<ul style="list-style-type: none">➤ Multiplicador (x2) para fomentar el uso de RFNBO hasta el 31 de diciembre de 2033. Reglamento de Ejecución (UE) 2024/2027➤ Detalla los requisitos para verificar el cumplimiento de las normativas FuelEU Maritime Reglamento de Ejecución (UE) 2024/2031➤ Establece el formato de la plantilla electrónica del plan de seguimiento
	Directiva de contaminación procedente de buques (Directiva 2005/35/CE)					Directiva (UE) 2024/3101 <ul style="list-style-type: none">➤ Actualiza normas sobre contaminación por buques, introduce sanciones, refuerza la integración con estándares internacionales, y establece plazos de implementación hasta 2027➤ Incluye nuevas disposiciones sobre basura plástica, pérdida de contenedores y datos ambientales, alineándose con el Convenio MARPOL
	Reglamento (UE) 2023/2297					<ul style="list-style-type: none">➤ Determina los puertos de East Port Said en Egipto y Tanger Med en Marruecos como puertos vecinos de transbordo de contenedores para prevenir el riesgo de escalas evasivas de buques y la reubicación de actividades de transbordo fuera de la UE.
	Reglamento de Ejecución (UE) 2023/2449					<ul style="list-style-type: none">➤ Establece las disposiciones para la implementación del Reglamento (UE) 2015/757 sobre el seguimiento, notificación y verificación de las



	Convenio / Normativa	Empresas, Administraciones portuarias, Terminales marítimas y Almacenamiento y distribución	Transporte ferroviario	Transporte aéreo	Transporte por carretera	Transporte marítimo
						emisiones de dióxido de carbono del transporte marítimo
	Paquete legislativo sobre «seguridad marítima»					<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ampliación de la investigación de accidentes a buques pesqueros pequeños ➤ Sanciones más estrictas por contaminación ➤ Mejor cumplimiento de las normativas internacionales por parte de los buques ➤ Mejora en las inspecciones de buques extranjeros en puertos
	Consulta sobre el UK ETS y el Transporte Marítimo					<ul style="list-style-type: none"> ➤ Inclusión de los viajes entre el Reino Unido y el Espacio Económico Europeo (EEA) en el UK ETS, cubriendo el 50% de sus emisiones ➤ Se aplicará a buques de más de 5,000 GT que realicen tráfico de cabotaje, incluyendo emisiones en fondeo, amarre y movimientos dentro de los puertos ➤ Incorporación de nuevos gases de efecto invernadero como el metano y el óxido nítrico
	Directiva (UE) 2023/1791 relativa a la eficiencia energética	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Objetivo vinculante para reducir el consumo final de energía de la UE en un 11.7% para 2030. ➤ Los Estados miembros deben adoptar el principio de que la eficiencia energética es prioritaria. ➤ Recomendación (UE) 2024/2002: establece directrices para la interpretación del artículo 11 de esta directiva en lo que respecta a los sistemas de gestión de la energía y las auditorías energéticas. ➤ Recomendación (UE) 2024/2143: establece directrices para la interpretación del artículo 3 en lo relativo al principio de «primero la eficiencia energética» 				
ESTATAL	Obligación de Cálculo de Huella de Carbono	<p>Las empresas obligadas (a falta de confirmación oficial) a calcular y publicar su huella de carbono a partir de 2023, serían:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ >50 empleados. ➤ Facturación >10 millones €. ➤ Operen de forma parcial o total en Baleares. <p>Pequeñas y medianas que formen parte de la cadena de valor y producción de grandes empresas.</p>				
	RD 1052/2022 sobre ZBE				<ul style="list-style-type: none"> ➤ El proyecto de ZBE deberá incluir medidas encaminadas a impulsar el cambio modal 	

	Convenio / Normativa	Empresas, Administraciones portuarias, Terminales marítimas y Almacenamiento y distribución	Transporte ferroviario	Transporte aéreo	Transporte por carretera	Transporte marítimo
					<p>hacia medios de transporte más sostenibles, priorizando la movilidad activa y el transporte público</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Las Administraciones públicas deberán establecer los objetivos de reducción de emisiones de las ZBE antes del 2030. ➤ Respecto al transporte urbano de mercancías, as entidades locales velarán por potenciar los vehículos cero emisiones, la «ciclogística» y las soluciones de optimización ambiental de los repartos, con el fin de garantizar que dicha actividad es cero emisiones. ➤ Únicamente, y en casos debidamente justificados, se podrán establecer excepciones a las restricciones de las ZBE. 	
	<p>Marco Estratégico del Sistema Portuario de Interés General</p>	<p>Puertos ambientalmente sostenibles. A 2030:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 100% de autoridades portuarias y principales operadores portuarios con ISO 14001. ➤ 50% de autoridades portuarias certificadas con EMAS. ➤ 100% de autoridades portuarias con cumplimiento acreditado debida diligencia ambiental. ➤ Cero no conformidades o superación de umbrales de calidad del aire, agua y suelo. ➤ 100% de residuos generados con recogida separada. ➤ 30% de reducción de consumos de agua y energía, con respecto a 2019. ➤ 100% de puertos que han caracterizado su entorno natural 				



Convenio / Normativa	Empresas, Administraciones portuarias, Terminales marítimas y Almacenamiento y distribución	Transporte ferroviario	Transporte aéreo	Transporte por carretera	Transporte marítimo
	<p>y lo integran en la planificación, desarrollo y explotación portuaria.</p> <p>Puertos eco-proactivos. A 2030:</p> <ul style="list-style-type: none">➤ 100% de las autoridades portuarias con concurrencia de buques, camiones y trenes con excelencia acreditada en su desempeño ambiental.➤ 50% de reducción de costes externos unitarios del transporte concurrente en puerto con respecto a 2019.➤ 50% de energía consumida en el puerto procedente de autogeneración renovable o de combustibles alternativos neutros en carbono.➤ 70% de reducción de la huella de CO2 de las Autoridades Portuarias, con respecto a 2019.➤ 50% de reducción de la huella de CO2 de los puertos, con respecto a 2019.➤ 100% de puertos adaptados al cambio climático (con plan en ejecución).				
Orden TED/728/2024		<ul style="list-style-type: none">➤ Establece el modo en que los suministradores de productos petrolíferos deben certificar y contabilizar las cantidades producidas de biocombustibles y combustibles renovables de origen no biológico.➤ En el caso del transporte marítimo y aéreo, establece que los combustibles sostenibles computarán a efectos del cumplimiento de los objetivos de venta o consumo de biocarburantes desde 2024 y la cantidad suministrada tendrá un multiplicador 1,2.			
Resolución de la Dirección General de la Marina Mercante sobre exenciones temporales la aplicación del FuelEU Maritime					<ul style="list-style-type: none">➤ Viajes efectuados por buques de pasajeros distintos de los cruceros entre un puerto de escala bajo jurisdicción de un Estado miembro y un puerto de escala bajo jurisdicción del mismo Estado miembro situado en una isla con menos de 200.000 residentes permanentes



	Convenio / Normativa	Empresas, Administraciones portuarias, Terminales marítimas y Almacenamiento y distribución	Transporte ferroviario	Transporte aéreo	Transporte por carretera	Transporte marítimo
						<ul style="list-style-type: none">➤ Viajes entre un puerto de escala situado en una región ultraperiférica y otro puerto de escala situado en una región ultraperiférica, así como la energía consumida durante la estancia en esos puertos➤ Buques de pasaje que presten servicios de transporte marítimo en virtud de obligaciones de servicio público o de contratos de servicio público vigentes antes del 12 de octubre de 2023



[Añadir listado de acrónimos](#)

