

España aprueba un marco integral para la descarbonización del transporte hasta 2040

- El Gobierno aprueba un real decreto con objetivos de reducción de emisiones para carretera, navegación, ferrocarril y aviación, e-credits y un sistema de verificación de sostenibilidad.



Descarbonización del transporte

<https://www.renovablesverdes.com/espana-aprueba-un-marco-integral-para-la-descarbonizacion-del-transport...>

Isaac

Viernes, 24 julio 2026

Editor

El Gobierno español ha dado luz verde a un real decreto que, por primera vez, establece un marco regulatorio completo y estable para la descarbonización del sector del transporte, con horizontes fijados hasta el año 2040. La norma, impulsada por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO), busca **enviar señales claras al mercado** para movilizar inversiones y acelerar el despliegue de combustibles renovables, electricidad e hidrógeno de origen renovable. Se trata de un paso más en la estrategia nacional para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y cumplir con los compromisos europeos.

Este decreto complementa otras medidas ya en marcha, como el fomento del transporte público, el cambio modal y la electrificación de la movilidad. La novedad es que aborda específicamente la parte del transporte que seguirá dependiendo de combustibles, estableciendo obligaciones para los proveedores y no para los usuarios finales. Además, transpone al ordenamiento español la Directiva (UE) 2023/2413, conocida como DER III, en lo relativo al transporte, **armonizando así la normativa nacional con la europea**.

Objetivos de reducción de emisiones por modo de transporte

La nueva regulación fija sendas anuales de reducción de GEI adaptadas a cada modo. Para el transporte por carretera, el objetivo es **alcanzar un 17,6% de reducción en 2030 y un 30% en 2040**,

apoyándose en el biodiésel, el bioetanol y los biocarburantes avanzados. Estos últimos, junto con el biogás y los combustibles renovables de origen no biológico (RFNBO), deberán representar conjuntamente el 8% del carburante en 2030 y el 22% en 2040, medido por contenido energético. En la navegación de cabotaje, es decir, entre puertos españoles, la reducción de emisiones será del 9% en 2030 y del 33% en 2040, complementando las obligaciones del reglamento europeo FuelEU Maritime. Por su parte, el ferrocarril no electrificado deberá recortar sus emisiones un 10% en 2030 y un 50% en 2040. En el transporte aéreo, la norma reconoce los objetivos del Reglamento ReFuelEU Aviation, que exigen un 6% de combustibles sostenibles en 2030 y un 34% en 2040, impulsando el uso de combustibles sostenibles de aviación.

Nuevos mecanismos: los e-credits y la flexibilidad

Una de las innovaciones más destacadas es la creación de los e-credits, un sistema que permite contabilizar la electricidad renovable consumida por los vehículos eléctricos. Los operadores de puntos de recarga podrán solicitar certificados por esa energía y venderlos a los proveedores de combustible obligados a cumplir los objetivos de reducción de emisiones. De esta forma, **se genera un incentivo económico adicional para la infraestructura de recarga** y se impulsa la electrificación. Además, el decreto introduce mecanismos de flexibilidad: por ejemplo, el RFNBO consumido en el sector industrial puede computar en el subobjetivo del transporte por carretera, siempre que la contribución a la descarbonización sea equivalente, posicionando al motor de hidrógeno como alternativa real. El incumplimiento de las obligaciones será considerado una infracción muy grave según la Ley de Hidrocarburos. La norma distingue tres tipos de agentes: los sujetos obligados (proveedores de combustible, como los operadores mayoristas de productos petrolíferos), los sujetos habilitados (productores de RFNBO y operadores de recarga, que pueden comercializar certificados) y los sujetos obligados a reportar información estadística (como los administradores de infraestructuras ferroviarias).

Refuerzo de la sostenibilidad y certificación

Para evitar prácticas de publicidad engañosa o greenwashing, el real decreto amplía los sistemas de control y certificación que ya se aplicaban al bioetanol y al biodiésel a todos los combustibles renovables, incluidos el hidrógeno y los RFNBO. Se crea un nuevo Sistema Nacional de Verificación de la Sostenibilidad, que cubre todas las etapas de la cadena de valor, desde el origen de la materia prima hasta la puesta en el mercado. Este sistema funcionará con una trazabilidad paralela a la de los regímenes voluntarios reconocidos por la Unión Europea. Como incentivo reputacional, el MITECO otorgará anualmente el sello distintivo de **"líder en transición energética"** a las entidades que certifiquen el mayor volumen de energía renovable suministrada al transporte.

En definitiva, el nuevo marco normativo español para la descarbonización del transporte establece objetivos claros y vinculantes, introduce herramientas como los e-credits para fomentar la electrificación, refuerza la trazabilidad y la sostenibilidad de los combustibles renovables, y traslada la responsabilidad a los proveedores, todo ello con un horizonte hasta 2040 que busca dar certidumbre a los inversores y acelerar la transición energética en el sector.