



Hoy, en Consejo de Ministros

El Gobierno impulsa la descarbonización del transporte con un marco normativo hasta 2040

- Establece sendas de objetivos y obligaciones anuales de reducción de carbono y penetración de renovables a los proveedores de combustibles para transporte por carretera, navegación y ferrocarril no electrificado, así como la senda europea prevista para la aviación
- Fomenta la electrificación con un nuevo sistema (e-credits) y respalda la producción de nuevos combustibles como el hidrógeno renovable
- El marco es adicional a las actuaciones de electrificación del transporte y de cambio modal: supone reducir las emisiones asociadas a la aportación energética proporcionada por combustibles
- Refuerza la sostenibilidad, potenciando la trazabilidad de la cadena de valor y la transparencia, y consolida el régimen sancionador

21 de julio de 2026- El Consejo de Ministros, a petición del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO), ha aprobado hoy el Real Decreto de impulso a la descarbonización del sector del transporte y fomento de los combustibles renovables, y por el que se modifican diversos reales decretos en la materia. La nueva norma establece por primera vez un marco integral y estable hasta el año 2040, con señales claras para asegurar una senda previsible, movilizar la inversión y acelerar el despliegue de combustibles renovables, electricidad e hidrógeno de origen renovable, proporcionando más certidumbre a todos los agentes del sector.

Esta normativa complementa las demás actuaciones del Gobierno para la descarbonización de la movilidad, como el cambio modal, el impulso del transporte público o el fomento de la electrificación, abordando la proporción del transporte que quede cubierto por combustibles en cada momento. A la vez, se fomenta la electrificación gracias al establecimiento de los e-credits, un sistema que permitirá contabilizar la energía renovable consumida por los vehículos eléctricos y que puede proporcionar ingresos adicionales a los operadores de puntos de recarga.



El decreto traspone la Directiva (UE) 2023/2413, conocida como DER III, en lo referente al sector del transporte, estableciendo sendas de objetivos y obligaciones anuales de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y de penetración de energía renovable diferenciadas para los combustibles proporcionados para el transporte por carretera, la navegación de cabotaje y el transporte ferroviario no electrificado, de modo que se fomenta minimizar la huella de carbono.

BAJADA DEL 30% DE LAS EMISIONES DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

En el caso del combustible destinado a transporte por carretera hay una senda de objetivos anuales modales de reducción de GEI, con un 17,6% en 2030 y del 30% en 2040, a la que contribuirán los ahorros de emisiones obtenidos con el biodiésel y el bioetanol, que mantienen su propia regulación. Estos objetivos ambientales globales se complementan con otras sendas de subobjetivos de participación mínima de biocarburantes avanzados, biogás, hidrógeno y combustibles de origen no biológico (RFNBO, por sus siglas en inglés), y bioalcoholes avanzados, medidos en contenido energético. Por ejemplo, los biocarburantes y el biogás avanzados, junto con los RFNBO, deben alcanzar conjuntamente el 8% del carburante en 2030 y el 22% en 2040.

En la navegación se consideran básicamente los volúmenes de combustible destinados a cabotaje, esto es, entre puertos españoles, con una senda anual de objetivos de reducción de GEI que incluye el 9% en 2030 y acaba en el 33% en 2040, de forma complementaria a las obligaciones incluidas en el ReFuelEU. En el ferrocarril no electrificado, la senda fija una reducción de GEI del 10% en 2030 y del 50% en 2040. Y en el transporte aéreo se reconocen los objetivos del Reglamento ReFuelEU Aviation, con un 6% de combustibles sostenibles en 2030 y un 34% en 2040, medido en toneladas.

Se establecen mecanismos de flexibilidad para cumplir los objetivos, siempre que haya una contribución análoga a la descarbonización, de modo que, por ejemplo, el RFNBO consumido en el sector industrial pueda computar en el subobjetivo específico del transporte por carretera. El incumplimiento será considerado una infracción muy grave, según lo dispuesto en la Ley de Hidrocarburos.

TRES TIPOS DE AGENTES EN EL MERCADO

La dinámica de la descarbonización del transporte fijada por la nueva norma reposa en tres tipos de agentes o sujetos del mercado. Los primeros son los sujetos obligados a cumplir los objetivos, suministrando la energía renovable a los



consumidores, es decir, son los proveedores de combustible para los distintos modos de transporte, como los operadores al por mayor de productos petrolíferos y GLP, en el caso del transporte por carretera. De este modo, no se fijan objetivos sobre los usuarios finales, sino sobre los proveedores de combustible, lo cual asegura su disponibilidad para otros actores que tienen obligaciones europeas, como las aerolíneas o las navieras.

Estas obligaciones sobre los proveedores de combustible deben asegurar que sus productos reducen las emisiones, ampliando el mercado a la incorporación de nuevos combustibles, como el hidrógeno, o la electricidad de origen renovable. Además, como la obligación recae directamente sobre sus ventas, no se establecen objetivos sobre el total del consumo.

Junto a estos agentes principales, también habrá sujetos habilitados –básicamente, productores de RFNBO y operadores de puntos de recarga–, que podrán solicitar certificados de combustibles renovables y venderlos a los sujetos obligados para que éstos cumplan sus objetivos de reducción de emisiones. Y finalmente habrá sujetos obligados a reportar información para fines estadísticos sobre la electricidad y los combustibles que sean consumidos en sus instalaciones, como los administradores de infraestructuras ferroviarias.

MAYORES GARANTÍAS DE SOSTENIBILIDAD

La norma regula las características de sostenibilidad de los RFNBO y de otros combustibles, para aportar más seguridad a los consumidores y prevenir prácticas de publicidad engañosa. En este sentido, se refuerzan los actuales sistemas de control y certificación que se aplican a bioetanol y biodiésel, ampliándolos a los demás combustibles de origen renovable.

También crea un nuevo Sistema Nacional de Verificación de la Sostenibilidad, que cubre todas las etapas de la cadena de valor, desde el origen hasta la puesta en el mercado, con un sistema de trazabilidad paralelo a los ofrecidos por los regímenes voluntarios reconocidos por la UE.

Para visibilizar los esfuerzos en descarbonización, se reconocerá anualmente a los sujetos que hayan conseguido certificar el mayor volumen de energía renovable en el transporte, otorgando sellos distintivos de “líder en transición energética”.