

Boletín actualización de normativa medioambiental – 28.07.2025

Empresas, Administraciones portuarias, Terminales marítimas y Almacenamiento y distribución

- Directiva (UE) 2024/1760 sobre diligencia debida de las empresas en materia de sostenibilidad
 - DIRECTIVA (UE) 2025/794 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 14 de abril de 2025 por la que se modifican las Directivas (UE) 2022/2464 y (UE) 2024/1760 en lo que respecta a las fechas a partir de las cuales los Estados miembros deben aplicar determinados requisitos de presentación de información sobre sostenibilidad y de diligencia debida por parte de las empresas. La Directiva 2025/794, modifica las directivas las Directivas (UE) 2022/2464 y (UE) 2024/1760 en cuanto a ampliarse un año el plazo para que los Estados miembros transpongan la Directiva (UE) 2024/1760, a fin de tener en cuenta los retrasos que puedan sufrir en su proceso de transposición a causa de las posibles modificaciones de dicha Directiva. (Fuente: [Directiva - UE - 2025/794 - ES - EUR-Lex](#))
- Reglamento (UE) sobre el Mecanismo de ajuste en frontera por carbono.
 - REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2025/486 DE LA COMISIÓN de 17 de marzo de 2025 por el que se establecen las normas de desarrollo del Reglamento (UE) 2023/956 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los requisitos y procedimientos relativos a la condición de declarante autorizado a efectos del Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono (MAFC). (Fuente: [Reglamento de ejecución - 2025/486 - ES - EUR-Lex](#)): Las nociones básicas de este reglamento son las siguientes:
 - Exención específica para importadores de electricidad: Los importadores de electricidad cubiertos por el artículo 5.4 del Reglamento (UE) 2023/956 se consideran automáticamente declarante autorizado sin necesidad de solicitarlo expresamente
 - Minimización de carga administrativa: Se promueve la automatización y la autodeclaración de información en las solicitudes
- Directiva OMNIBUS I: Paquete de normativas europeas dentro del marco del Pacto Verde Europeo. (Fuente: https://commission.europa.eu/news-and-media/news/commission-proposes-cut-red-tape-and-simplify-business-environment-2025-02-26_es)
 - Busca simplificar varias normativas de sostenibilidad. Afecta principalmente a la CSRD, la CSDDD, el CBAM, y la Taxonomía de la UE. Dentro de estas directivas se realizarán varios cambios que tienen como finalidad:
 - Reducir la carga administrativa sobre las empresas, aligerando el volumen, complejidad y frecuencia de los reportes.

- Aumentar la proporcionalidad normativa estableciendo reglas más adaptadas al tamaño, capacidad operativa y nivel de impacto real de las empresas.
 - Aplazar plazas de aplicación para una implementación más realista.
 - Mayor flexibilidad en los criterios y normativas de aplicación para las empresas sin abandonar los objetivos del Pacto Verde Europeo.
-
- **Real Decreto 91/2025, de 11 de febrero, por el que se establece el mecanismo de gobernanza en materia de energía, cambio climático y calidad del aire.** (Fuente: <https://www.boe.es/eli/es/rd/2025/02/11/91>)
 - En este real decreto se establecen medidas para identificar, seguir y generar políticas y medidas para la reducción de gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos.

 - **Orden TED/197/2025, de 26 de febrero, por la que se establecen las obligaciones de ahorro energético, el cumplimiento mediante Certificados de Ahorro Energético y la aportación mínima al Fondo Nacional de Eficiencia Energética para el año 2025.** (Fuente: <https://www.boe.es/eli/es/o/2025/02/26/ted197>)
 - Se establecen los objetivos de ahorro de energía final del SNOEE.
 - Se establece la voluntariedad de redimir dicho ahorro mediante el sistema CAE.

 - **Real Decreto 214/2025, de 18 de marzo, por el que se crea el registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono y por el que se establece la obligación del cálculo de la huella de carbono y de la elaboración y publicación de planes de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.** (Fuente: <https://www.boe.es/eli/es/rd/2025/03/18/214>)
 - Se crea el registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono.
 - Se establece la obligatoriedad del cálculo de huella de carbono y de la creación de un plan de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.
 - Se incluyen nuevas tipologías de proyectos de absorción y a las huellas de carbono de evento.

Transporte ferroviario

- No se ha encontrado normativa de relevancia.

Transporte aéreo

- **Reglamento FuelEU**
 - **INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO: Mecanismo de flexibilidad de los CAS en virtud del Reglamento ReFuelEU Aviation:** en este informe se hace un seguimiento de la evolución de la producción y el suministro de CAS en el mercado del combustible de aviación de la Unión y una evaluación del reglamento ReFuelEU Aviation. (Fuente: [EUR-Lex - 52025DC0059 - ES - EUR-Lex](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2025/52025DC0059/1/ES)). En cuanto a las mejoras propuestas para este reglamento, se destacan las siguientes:

- *Mejoras a través de los cambios en la base de datos de biocombustibles de la Unión (UDB):* Ampliar el ámbito de aplicación de la base de datos de biocombustibles de la Unión para ampliar la trazabilidad de los CAS a los consumidores finales. Permitir a los operadores económicos diferenciar entre los volúmenes obligatorios y voluntarios de CAS en la UDB. Ampliar el ámbito de aplicación de la UDB para incluir los combustibles certificados por el CORSIA.
- *Pertinencia de un mercado virtual de certificados de sostenibilidad de CAS con arreglo al Reglamento ReFuelEU Aviation.*

Transporte por carretera

- **Reglamento de Ejecución (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo**
 - **REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2025/35 DE LA COMISIÓN, de 13 de enero de 2025, por el que se desarrolla el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo mediante la determinación de los procedimientos de verificación en circulación de las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados.** El presente Reglamento define procedimientos detallados para la verificación en circulación de los vehículos pesados a que se refiere el Reglamento Delegado (UE) 2024/1127. Establece normas detalladas sobre la comunicación de desviaciones detectadas de los valores de emisiones de CO₂ de los vehículos pesados en circulación con respecto a los valores indicados en los certificados de conformidad o de los expedientes de información del cliente.

(Fuente: [Reglamento de ejecución - UE - 2025/35 - ES - EUR-Lex](#))

Transporte marítimo

- **C/2025/1186 DICTAMEN DEL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO: Hacia una Estrategia Marítima de la UE: avanzar hacia el futuro a través de políticas de inversión coordinadas, iniciativas legislativas, el diálogo social y la participación de la sociedad civil.** (Fuente: [EUR-Lex - 52024IE0720 - ES - EUR-Lex](#)).
 - Las medidas coordinadas contribuyen a la sostenibilidad a largo plazo de las zonas marítimas y aumentan la competitividad global de la UE y su sector del transporte marítimo.
 - Se busca garantizar la transición a combustibles alternativos y nuevas tecnologías de forma justa, equitativa y holística.
- **Extensión del ETS al transporte marítimo.** (Fuente: [1bb8387b-bdc4-4489-9d76-7ff30239704d_en](#))
 - Continua implementación en 2025 conforme a la Directiva 2023/959 y reglas MRV revisadas. Evalúa ya emisiones y riesgos de evasión (CO₂, CH₄ y N₂O ya incluidos desde 2024–2026).
- **Designación del mar Mediterráneo como zona de control de las emisiones de óxidos de azufre y materia particulada, SECA.**
 - El Comité de Protección del Medio Marino, MEPC 79 de la OMI modificó la regla 14 del Anexo VI de MARPOL para incluir el mar Mediterráneo como zona de control de las emisiones de óxidos de azufre ('Med SO_x ECA'), reduciendo el contenido máximo de azufre de los combustibles utilizados a bordo del 0,5% al 0,1%.
 - Se aplica desde el 1 de mayo de 2025 a todos los buques que naveguen por la SECA del Mediterráneo.

- **IMO Net Zero Framework.** El 11 de abril, el MEPC 83 de la OMI aprobó el IMO Net Zero Framework, que deberá ser adoptado en una reunión extraordinaria del MEPC en octubre y se empezaría a aplicar en 2028 (primer pago en 2029). Las nuevas normas, están pendientes de adopción en octubre y, si entran en vigor, se aplicarán a todos los buques de 5.000 GT o más, con las siguientes excepciones:
 - Buques que realicen exclusivamente viajes en aguas sujetas a la soberanía o jurisdicción del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar, es decir, buques que operen exclusivamente en las aguas de su Estado de pabellón.
 - Buques no propulsados por medios mecánicos y las plataformas, incluidas las FPSO, las FSU y las plataformas de perforación, independientemente de su propulsión.
 - Buques semisumergibles.

Los buques deberán calcular su Intensidad de GEI y se establecen dos niveles: cumplimiento directo y línea base, que se endurecen con el tiempo

- Los buques que están por debajo de la línea de cumplimiento directo generan Surplus Units.
 - Si utilizan tecnologías o combustibles cero/ net-cero, recibirán una recompense.
 - Los buques que tengan déficit de cumplimiento estarán en el nivel 1 o 2 en función de su balance de intensidad.
 - El precio de las Remedial Units es válido entre 2028 y 2030. Después se revisará.
- **FuelEU Maritime.**
(Fuente: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:32025R0192>)
 - **Reglamento Delegado (UE) 2025/192 relativo a los procedimientos para la acreditación de los verificadores con arreglo al Reglamento (UE) 2023/1805, relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, (DOUE 29 de enero de 2025).** Este reglamento define los procedimientos a seguir para la acreditación de los verificadores bajo el reglamento FuelEU Maritime.
 - **FuelEU Maritime.** (Fuente: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14432-Decarbonising-the-shipping-sector-list-of-neighbouring-container-transshipment-ports_en)
 - **Borrador de lista de puertos de transbordo.** El 14 de enero se publicó el borrador de lista de puertos de transbordo de contenedores, que incluye los puertos de Tanger Med (Marruecos) y East Port Said (Egipto). Esta lista se actualizará cada 2 años. Los criterios de inclusión en la lista son los mismos que en el caso de la directiva EU ETS.
 - **Reglamento (UE) 1257/2013.**
 - **Decisión de Ejecución (UE) 2025/322 que modifica la Decisión de Ejecución (UE) 2016/2323, por la que se establece la lista europea de instalaciones de reciclado de buques con arreglo al Reglamento (UE) 1257/2013.** En conjunto, actualmente la lista la integran 43 instalaciones:
 - 29 astilleros en el EEE: Noruega (7), Dinamarca (5), Francia (4), Países Bajos (4), Lituania (2), España (2), Bélgica, Estonia, Italia, Finlandia e Irlanda (1 en cada país).
 - 14 en terceros países: Turquía (11), Reino Unido (2) y EEUU (1).

- Norma a la que hace referencia la actualización (azul oscuro)
- Norma que actualiza (naranja oscuro)
- Nueva normativa (verde)



Secretaría.
Irun, 18 de agosto de 2025