

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

Diciembre 2025

globalfactor 

www.globalfactor.com





Índice

Acrónimos	2
1. Introducción.....	3
2. Nueva normativa con mayor impacto	5
2.1. Empresas, Administraciones portuarias, Terminales marítimas y Almacenamiento y distribución	5
2.2. Transporte ferroviario.....	10
2.3. Transporte aéreo	10
2.4. Transporte por carretera	11
2.5. Transporte marítimo.....	13
Anexo I: Matriz de orientación a la normativa medioambiental.....	17



Acrónimos

BCLM	Federación de Movilidad y Logística del País Vasco
CAS	Combustible de Aviación Sostenible
CBAM	Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono
CE	Comisión Europea
CORSIA	Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional
EEE	Espacio Económico Europeo
EU ETS	Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la Unión Europea
MRV	Monitoreo, Reporte y Verificación
OMI/IMO	Organización Marítima Internacional / International Maritime Organization
RD	Real Decreto
UE	Unión Europea



1. 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.

Tras 2 años realizando este servicio el 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:

1. Poner en marcha un **Sistema de alertas trimestral**, a través del cual se han hecho llegar mediante correo electrónico a los miembros de la Federación las principales novedades de los últimos 3 meses.
2. Elaborar un **Informe recopilatorio anual** 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 cuarta parte de los servicios incluidos en este proyecto.



2. Nueva normativa con mayor impacto

En esta sección se recoge la nueva normativa más relevante que ha sido identificada en los envíos bimensuales del boletín informativo, desde el 30 de julio de 2025 (primer envío) hasta el 25 de noviembre de 2025 (último envío), y que se considera de mayor impacto para los miembros del BCLM.

En este nuevo año de envíos el boletín informativo se ha estructurado de manera bimensual, la normativa se ha clasificado según las actividades de los miembros de la federación.

Asimismo, se mantiene el 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 amplia normativa ya recogida en el informe de 2024 y en **verde** la nueva normativa identificada.

2.1. 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.
- 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).
- Directiva OMNIBUS I: Paquete de normativas europeas dentro del marco 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.
- 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
- 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.



- Reglamento (UE) 2024/1735 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, por el que se establece un marco de medidas para reforzar el ecosistema europeo de fabricación de tecnologías de cero emisiones netas y se modifica el Reglamento (UE) 2018/1724.
 - Decisión de Ejecución (UE) 2025/1100 de la Comisión, de 23 de mayo de 2025, por la que se adoptan directrices para la aplicación de determinados criterios de selección de proyectos estratégicos de cero emisiones netas establecidos en el artículo 13 del Reglamento (UE) 2024/1735 del Parlamento Europeo y del Consejo.
 - Reglamento de Ejecución (UE) 2025/1178 de la Comisión, de 23 de mayo de 2025, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (UE) 2024/1735 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la lista de productos finales de tecnologías de cero emisiones netas y sus principales componentes específicos a efectos de evaluar la contribución a la resiliencia.
- Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO2 de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011
 - Reglamento (UE) 2025/1214 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2025, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 para incluir una mayor flexibilidad en lo que respecta al cálculo del cumplimiento por parte de los fabricantes de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO2 de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos en los años civiles de 2025 a 2027.
- Reglamento (UE) 2023/956 – CBAM
- Real Decreto 486/2025, de 17 de junio, por el que se aprueban las estrategias marinas de segundo ciclo.
- Decisión (UE) 2025/1904 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de septiembre de 2025, sobre la aprobación por la Unión del Acuerdo sobre la interpretación y aplicación del Tratado sobre la Carta de la Energía.
- Reglamento (UE) 2019/1242 Del Parlamento Europeo y Del Consejo de 20 de junio de 2019 por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO2 para vehículos pesados nuevos y se modifican los Reglamentos (CE) n.o 595/2009 y (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 96/53/CE del Consejo.
 - Decisión de Ejecución (UE) 2025/1786 de la Comisión, de 9 de septiembre de 2025, relativa a la publicación de una lista en la que se indican determinados valores de las emisiones de CO2 por fabricante, así como las emisiones específicas medias de CO2 de todos los vehículos pesados nuevos matriculados en la Unión, con arreglo al Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo en el período de comunicación del año 2023 [notificada con el número C (2025) 5985]



- Decisión de Ejecución (UE) 2021/1402 de la Comisión de 25 de agosto de 2021 relativa a las normas armonizadas para los contadores de gas y otros instrumentos de medida elaboradas en apoyo de la Directiva 2014/32/UE del Parlamento Europeo y del Consejo
 - Decisión de Ejecución (UE) 2025/1939 de la Comisión, de 24 de septiembre de 2025, por la que se modifica la Decisión de Ejecución (UE) 2021/1402 en lo que concierne a las normas armonizadas sobre los contadores de energía térmica establecidas en apoyo de la Directiva 2014/32/UE del Parlamento Europeo y del Consejo
- DIRECTIVA (UE) 2024/1275 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 24 de abril de 2024 relativa a la eficiencia energética de los edificios
 - Reglamento Delegado (UE) 2025/1511 de la Comisión, de 30 de junio de 2025, por el que se completa la Directiva (UE) 2024/1275 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta al establecimiento de un marco metodológico comparativo para calcular los niveles óptimos de rentabilidad de los requisitos mínimos de eficiencia energética aplicables a los edificios y elementos de edificios.
- Real Decreto 413/2014, de 6 de junio, por el que se regula la actividad de producción de energía eléctrica a partir de fuentes de energía renovables, cogeneración y residuos.
 - Real Decreto 917/2025, de 15 de octubre, por el que se modifica el Real Decreto 413/2014, de 6 de junio, por el que se regula la actividad de producción de energía eléctrica a partir de fuentes de energía renovables, cogeneración y residuos

La Directiva 2025/794¹, modifica 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

Reglamento De Ejecución (UE) 2025/486² asienta las nociones básicas del Reglamento (UE) sobre el Mecanismo de ajuste en frontera por carbono, En concreto, establece una 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. Además, minimiza la carga administrativa: Se promueve la automatización y la autodeclaración de información en las solicitudes

La Directiva OMNIBUS I: Paquete de normativas europeas dentro del marco del Pacto Verde Europeo³ Busca simplificar varias normativas de sostenibilidad. Afecta principalmente a la CSRD, la CSDDD, el CBAM, y la Taxonomía de la UE. Sus finalidades principales son, entre otras, reducir la carga administrativa sobre las empresas aligerando el volumen, complejidad y frecuencia de los reportes. Además, aumentará la

¹ Fuente: [Directiva - UE - 2025/794 - ES - EUR-Lex](#)

² Fuente: [Reglamento de ejecución - 2025/486 - ES - EUR-Lex](#)

³Fuente:https://commission.europa.eu/news-and-media/news/commission-proposes-cut-red-tape-and-simplify-business-environment-2025-02-26_es



proporcionalidad normativa estableciendo reglas mas adaptadas al tamaño, capacidad operativa y nivel de impacto real de las empresas. Y establecerá mas flexibilidad en los criterios y normativas de aplicación.

El **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**⁴ 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.

La **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**⁵ establece los objetivos de ahorro de energía final de la SNOEE y la voluntariedad de redimir dicho ahorro mediante sistema CAE.

La **Decisión de Ejecución (UE) 2025/1100 de la Comisión, de 23 de mayo de 2025, por la que se adoptan directrices para la aplicación de determinados criterios de selección de proyectos estratégicos de cero emisiones netas establecidos en el artículo 13 del Reglamento (UE) 2024/1735 del Parlamento Europeo y del Consejo.**⁶

Siguiendo con el **reglamento 2024/1735** en esta nueva decisión se adoptan directrices para la aplicación de determinados criterios de selección de proyectos de cero emisiones netas.

El Reglamento de Ejecución (UE) 2025/1178 de la Comisión, de 23 de mayo de 2025, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (UE) 2024/1735 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la lista de productos finales de tecnologías de cero emisiones netas y sus principales componentes específicos a efectos de evaluar la contribución a la resiliencia⁷ En relación con la Decisión de Ejecución anterior, la comisión presenta el Reglamento de ejecución 2025/1178, donde se establece la lista de productos finales de tecnologías de cero emisiones netas y sus principales componentes específicos. Dicho Reglamento entrará en vigor el 30 de diciembre de 2025.

Reglamento (UE) 2025/1214 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2025, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 para incluir una mayor flexibilidad en lo que respecta al cálculo del cumplimiento por parte de los fabricantes de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO2 de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos en los años civiles de 2025 a 2027.⁸ Este nuevo reglamento modifica **Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo** y se flexibilizan el cumplimiento de los objetivos de CO2 de los vehículos en relación con el periodo 2025 a 2027.

También enmarcado en el **CBAM**, la Comisión Europea adoptó Reglamento (UE) 2023/956⁹ en 2023 la comisión Europea en base a la información de los importadores de mercancías CBAM recopilada desde octubre de 2023, ha estableciendo un nuevo umbral de 50 toneladas de masa acumulada de mercancías CBAM (excepto para la

⁴ Fuente: <https://www.boe.es/eli/es/rd/2025/02/11/91>

⁵ Fuente: <https://www.boe.es/eli/es/o/2025/02/26/ted197>

⁶ Fuente: [Decisión de ejecución - 2025/1100 - ES - EUR-Lex](#)

⁷ Fuente: [Reglamento de ejecución - UE - 2025/1178 - ES - EUR-Lex](#)

⁸ 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

⁹ Fuente: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/es/ALL/?uri=CELEX:32023R0956>



electricidad y el hidrógeno) por importador y año. Esta medida supone una exención de las obligaciones CBAM a todos los importadores que no superen dicho umbral.

La Decisión (UE) 2025/1904 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de septiembre de 2025, sobre la aprobación por la Unión del Acuerdo sobre la interpretación y aplicación del Tratado sobre la Carta de la Energía¹⁰ realiza ciertas correcciones y aclaraciones a la Carta de Energía. Tales como, que el artículo 26 no sirve de base para los procedimientos de arbitraje en el interior de la Unión y que el artículo 47, apartado 3, del Tratado sobre la Carta de la Energía no produce efectos jurídicos en las relaciones en el interior de la Unión.

Decisión de Ejecución (UE) 2025/1786 de la Comisión, de 9 de septiembre de 2025, relativa a la publicación de una lista en la que se indican determinados valores de las emisiones de CO2 por fabricante, así como las emisiones específicas medias de CO2 de todos los vehículos pesados nuevos matriculados en la Unión, con arreglo al Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo en el período de comunicación del año 2023 [notificada con el número C (2025) 5985].¹¹ En esta decisión la UE presenta una lista de valores de emisión de CO2, centrándose en vehículos pesados de nueva matriculación en la Unión.

Decisión de Ejecución (UE) 2025/1939 de la Comisión, de 24 de septiembre de 2025, por la que se modifica la Decisión de Ejecución (UE) 2021/1402 en lo que concierne a las normas armonizadas sobre los contadores de energía térmica establecidas en apoyo de la Directiva 2014/32/UE del Parlamento Europeo y del Consejo.¹² En esta nueva decisión se añaden las referencias de las normas armonizadas EN 1434-1:2022, EN 1434-2:2022, EN 1434-4:2022, EN 1434-5:2022 y EN 1434-6:2022 en el anexo I de la Decisión de Ejecución (UE) 2021/1402 para que todas las normas aparezcan en un único acto.

Reglamento Delegado (UE) 2025/1511 de la Comisión, de 30 de junio de 2025, por el que se completa la Directiva (UE) 2024/1275 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta al establecimiento de un marco metodológico comparativo para calcular los niveles óptimos de rentabilidad de los requisitos mínimos de eficiencia energética aplicables a los edificios y elementos de edificios.¹³ Este nuevo reglamento establece un marco metodológico comparativo que han de utilizar los Estados miembros para calcular los niveles óptimos de rentabilidad de los requisitos mínimos de eficiencia energética aplicable a edificios, teniendo en cuenta la meta de un parque inmobiliario descarbonizado en 2050.

Real Decreto 917/2025, de 15 de octubre, por el que se modifica el Real Decreto 413/2014, de 6 de junio, por el que se regula la actividad de producción de energía eléctrica a partir de fuentes de energía renovables, cogeneración y residuos.¹⁴ En este Real Decreto se modifican diferentes artículos del Real Decreto anterior (RD 413/2014). Mas concretamente, se determinan diferentes niveles de instalaciones de producción de fuentes de energía renovables, cogeneración y residuos según su potencia nominal y se establecen, además, servicios de

¹⁰ Fuente: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202501904

¹¹ Fuente: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202501786

¹² Fuente: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202501939

¹³ Fuente: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202501511

¹⁴ Fuente: <https://www.boe.es/boe/dias/2025/10/16/pdfs/BOE-A-2025-20694.pdf>



ajuste de control del factor de potencia para dichas instalaciones, y por ultimo las retribuciones y liquidaciones de las actividades realizadas.

2.2. Transporte ferroviario

- No se ha encontrado normativa de relevancia.

2.3. 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
- Decisión (UE) 2025/2090 del Consejo, de 10 de octubre de 2025, sobre la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en la Organización de Aviación Civil Internacional con respecto a la notificación de diferencias entre el Derecho de la Unión y la segunda edición de las Normas y métodos recomendados internacionales, Protección del medio ambiente — Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)
- Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.
 - Ley 8/2025, de 29 de septiembre, por la que se modifican la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

- El Informe De La Comisión Al Parlamento Europeo Y Al Consejo: Mecanismo de flexibilidad de los CAS en virtud del Reglamento ReFuelEU Aviation¹⁵ 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. 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.

¹⁵ Fuente: [EUR-Lex - 52025DC0059 - ES - EUR-Lex](#)



- Pertinencia de un mercado virtual de certificados de sostenibilidad de CAS con arreglo al Reglamento ReFuelEU Aviation.

La Decisión (UE) 2025/2090 del Consejo, de 10 de octubre de 2025, sobre la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en la Organización de Aviación Civil Internacional con respecto a la notificación de diferencias entre el Derecho de la Unión y la segunda edición de las Normas y métodos recomendados internacionales, Protección del medio ambiente — Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)¹⁶

La Ley 8/2025, de 29 de septiembre, por la que se modifican la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.¹⁷ En esta Ley, que modifica la normativa aeroportuaria vigente, se crea en cada aeropuerto de competencia estatal una única comisión ambiental con participación de la Administración General del Estado, las comunidades autónomas y los ayuntamientos; se atribuye a dichas comisiones la emisión de informes previos y preceptivos sobre las servidumbres acústicas y los proyectos sometidos a evaluación ambiental; se establece un régimen de servidumbres aeronáuticas y acústicas con límites de ruido y restricciones de usos del suelo en el entorno aeroportuario; y se refuerza la protección ambiental en la planificación de los aeropuertos, incluyendo la reserva de espacios para instalaciones de energías renovables destinadas al autoconsumo.

2.4. 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.
- Reglamento de Ejecución (UE) 2025/2161 de la Comisión, de 27 de octubre de 2025, por el que se aplica el Reglamento (CE) n.o 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los requisitos técnicos de los dispositivos de monitorización a bordo del consumo de combustible y energía y del kilometraje de determinados vehículos pesados, y para la determinación y registro de su carga útil o su peso total.
- Resolución de 18 de enero de 2024, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, por la que se establece la metodología de cálculo del ajuste a realizar en la retribución anual de las empresas de transporte y distribución de energía eléctrica por el empleo de la fibra óptica en la realización de actividades diferentes al transporte y la distribución de electricidad.
 - Resolución de 10 de septiembre de 2025, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, por la que se modifica la de 18 de enero de 2024, por la que se establece la

¹⁶ Fuente: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202502090

¹⁷ Fuente: <https://www.boe.es/boe/dias/2025/09/30/pdfs/BOE-A-2025-19339.pdf>



metodología de cálculo del ajuste a realizar en la retribución anual de las empresas de transporte y distribución de energía eléctrica por el empleo de la fibra óptica en la realización de actividades diferentes al transporte y la distribución de electricidad.

- Extracto de la Resolución de 8 de octubre de 2025 de la Sociedad Estatal de Promoción Industrial y Desarrollo Empresarial, Entidad Pública Empresarial, por la que se modifica la convocatoria de concesión de ayudas a proyectos para el impulso a la cadena de valor del vehículo eléctrico y conectado dentro del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia en el año 2025.

El **Reglamento De Ejecución (UE) 2025/35 De La Comisión**¹⁸ 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

El **Reglamento de Ejecución (UE) 2025/2161 de la Comisión, de 27 de octubre de 2025, por el que se aplica el Reglamento (CE) n.o 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los requisitos técnicos de los dispositivos de monitorización a bordo del consumo de combustible y energía y del kilometraje de determinados vehículos pesados, y para la determinación y registro de su carga útil o su peso total.**¹⁹ establece los requisitos técnicos de los dispositivos de monitorización a bordo para registrar durante toda la vida útil de determinados vehículos pesados su consumo de combustible y/o energía, su kilometraje y su carga útil o peso total, de modo que estos datos puedan compararse con los valores determinados en la fase de homologación y servir para verificar el cumplimiento de los objetivos de emisiones de CO₂.

La **Resolución de 10 de septiembre de 2025, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, por la que se modifica la de 18 de enero de 2024, por la que se establece la metodología de cálculo del ajuste a realizar en la retribución anual de las empresas de transporte y distribución de energía eléctrica por el empleo de la fibra óptica en la realización de actividades diferentes al transporte y la distribución de electricidad.**²⁰

Extracto de la Resolución de 8 de octubre de 2025 de la Sociedad Estatal de Promoción Industrial y Desarrollo Empresarial, Entidad Pública Empresarial, por la que se modifica la convocatoria de concesión de ayudas a proyectos para el impulso a la cadena de valor del vehículo eléctrico y conectado dentro del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia en el año 2025.²¹ En esta Orden, que modifica la anterior sobre ayudas para fábricas más eficientes y descarbonizadas del PERTE de Descarbonización Industrial, se ajustan las bases de las subvenciones a los nuevos fondos europeos REPowerEU, se amplía quién puede pedir las ayudas (incluyendo más tipos de empresas y agrupaciones), se refuerza la exigencia de que los proyectos reduzcan claramente las

¹⁸ Fuente: [Reglamento de ejecución - UE - 2025/35 - ES - EUR-Lex](#)

¹⁹ Fuente: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202502161

²⁰ Fuente: <https://www.boe.es/boe/dias/2025/09/22/pdfs/BOE-A-2025-18736.pdf>

²¹ Fuente: <https://www.boe.es/boe/dias/2025/10/25/pdfs/BOE-A-2025-21531.pdf>



emisiones y respeten el medio ambiente, y se aclaran mejor el origen del dinero, los plazos y qué organismos se encargan de gestionar y controlar las ayudas.

2.5. 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.
- la Directiva 2023/959
 - Extensión del ETS al transporte marítimo
- Designación del mar Mediterráneo como zona de control de las emisiones de óxidos de azufre y materia particulada, SECA.
- IMO Net Zero Framework
- FuelEU Maritime
 - 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).
 - Borrador de lista de puertos de transbordo
- 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.
- Hong Kong Convention
- Estrategia Marítima de España 2025–2050
- Reglamento (UE) 2023/1805 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de septiembre de 2023 relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE
 - Reglamento De Ejecución (UE) 2025/1127 De La Comisión de 6 de junio de 2025 por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (UE) 2023/1805 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la identificación de puertos vecinos de transbordo de contenedores.
- Reglamento Delegado (UE) 2019/1124 de la Comisión, de 13 de marzo de 2019, por el que se modifica el Reglamento Delegado (UE) 2019/1122 en lo que respecta al funcionamiento del Registro de la Unión a efectos del Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo
 - Reglamento Delegado (UE) 2025/1253 de la Comisión, de 11 de febrero de 2025, por el que se modifica el Reglamento Delegado (UE) 2019/1122, que completa la Directiva 2003/87/CE



del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta al funcionamiento del Registro de la Unión

- Decisión (UE) 2025/1285 del Consejo, de 20 de junio de 2025, relativa a la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en su 110.º período de sesiones con respecto a la adopción de enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de 1974, al Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad de 1994 (Código NGV de 1994) y al Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad de 2000 (Código NGV de 2000)
- Resolución de 9 de octubre de 2025, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se adoptan medidas sobre el transporte de mezclas de biocombustibles en buques petroleros que presten servicio portuario de suministro de combustible en puertos españoles.

El **Dictamen C/2025/1186 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.**²² 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. Con este reglamento, se busca garantizar la transición a combustibles alternativos y nuevas tecnologías de forma justa, equitativa y holística.

La **Extensión del ETS al transporte marítimo**²³ 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).

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.

El 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,²⁴ por el que se modifica la **Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo**, (DOUE 29 de enero de 2025). Define los procedimientos a seguir para la acreditación de los verificadores bajo el reglamento FuelEU Maritime.

Adicionalmente, se ha publicado la **Borrador de lista de puertos de transbordo**.²⁵ El 14 de enero se publicó el borrador de lista de puertos de transbordo de contenedores, que incluye los puertos de Tanger Med (Marruecos)

²² Fuente: [EUR-Lex - 52024IE0720 - ES - EUR-Lex](#)

²³ Fuente: [1bb8387b-bdc4-4489-9d76-7ff30239704d_en](#)

²⁴ Fuente: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:32025R0192>

²⁵ Fuente: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14432-Decarbonising-the-shipping-sector-list-of-neighbouring-container-transhipment-ports_en



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.

La 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) 1257/2013²⁶ 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).

En la **Hong Kong Convention** ²⁷ iniciada en 2009, ha entrado en vigor en junio de 2025, tras cumplirse los requisitos de ratificación. Su objetivo es garantizar que los barcos, al final de su vida útil, se reciclen sin riesgos para la salud humana ni el medio ambiente. Tiene como objetivo harmonizar el uso de astilleros para el reciclaje de buques, así como crear un entorno más equilibrado en términos de costes y sostenibilidad tanto ambiental como laboral.

La Estrategia Marítima de España 2025–2050 ²⁸ Aprobada en junio de 2025, fija una ruta para la descarbonización y modernización del sector marítimo español. Incluye programas de ayudas, garantías estatales para renovación de flota, enfoque en corredores verdes, regulación de náutica de recreo, sostenibilidad portuaria e innovación tecnológica. El objetivo último es mejorar su rendimiento medioambiental, a la vez que se cumplen los objetivos Fit for 55 marcados por la Unión Europea y los objetivos de descarbonización ya perfilados por la Organización Marítima Internacional.

Reglamento De Ejecución (UE) 2025/1127 De La Comisión de 6 de junio de 2025 por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (UE) 2023/1805 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la identificación de puertos vecinos de transbordo de contenedores. ²⁹ Este reglamento, que actualiza el artículo 2 del apartado 2 del **Reglamento (UE) 2023/1805** la norma a la que hace referencia, que da lugar al anexo, se alinea con EU ETS y establece los puertos de Port Said (Egipto) y Tanger Med (Marruecos) como puertos vecinos de transbordo de contenedores.

Reglamento Delegado (UE) 2025/1253 de la Comisión, de 11 de febrero de 2025, por el que se modifica el Reglamento Delegado (UE) 2019/1122, que completa la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta al funcionamiento del Registro de la Unión ³⁰ En este reglamento delegado se actualiza el **Reglamento sobre el Registro del RCDE** de la UE para adaptarlo al transporte marítimo y otras entidades excluidas. Además, fija plazos y formatos para notificar emisiones de 2025 y 2026 y refuerza las reglas de bloqueo, entrega y transparencia de derechos de emisión.

²⁶ Fuente: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=CELEX:32025D0322>

²⁷ Fuente: <https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/the-hong-kong-international-convention-for-the-safe-and-environmentally-sound-recycling-of-ships.aspx>

²⁸ Fuente: <https://cdn.transportes.gob.es/portal-web-transportes/maritimo/20250522-estrategiamaritimaespana-def-v.11.pdf>

²⁹ Fuente: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=OJ:L_202501127

³⁰ Fuente: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=OJ:L_202501253



Decisión (UE) 2025/1285 del Consejo, de 20 de junio de 2025³¹, relativa a la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional en su 110.º período de sesiones con respecto a la adopción de enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de 1974, al Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad de 1994 (Código NGV de 1994) y al Código internacional de seguridad para naves de gran velocidad de 2000 (Código NGV de 2000). Las enmiendas apoyadas buscan mejorar la seguridad marítima, incluyendo reglas para buques que usan combustibles gaseosos, la coherencia en las normas de seguridad para buques de pasajeros y de carga.

Resolución de 9 de octubre de 2025, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se adoptan medidas sobre el transporte de mezclas de biocombustibles en buques petroleros que presten servicio portuario de suministro de combustible en puertos españoles.³² Esta resolución tiene por objeto aplicar las prescripciones aprobadas en las «Orientaciones provisionales sobre el transporte de mezclas de biocombustibles y cargas regidas por el anexo I del Convenio MARPOL en buques de abastecimiento de combustible convencionales.

³¹ Fuente: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=OJ:L_202501285

³² Fuente: <https://www.boe.es/boe/dias/2025/10/28/pdfs/BOE-A-2025-21713.pdf>



Anexo I: Matriz de orientación a la normativa medioambiental

	Convenio / Normativa	Empresas, Administraciones portuarias, Terminales marítimas y Almacenamiento y distribución	Transporte ferroviario	Transporte aéreo	Trasporte por carretera	Transporte marítimo
EUROPEO	Directiva (UE) 2024/1760 sobre diligencia debida de las empresas en materia de sostenibilidad	<ul style="list-style-type: none">➤ Modificada por la Directiva (UE) 2025/794, determina que: Se amplia un año el plazo por el cual los Estados miembros deben transponer la Directiva 2024/1760 (CSRD/CSDDD).➤ Debido a los posibles retrasos administrativos acarreados por ese traslado de directivas.				
	Directiva OMNIBUS I: Paquete de normativas europeas dentro del marco del Pacto Verde Europeo	<p>Busca simplificar varias normativas de sostenibilidad:</p> <p>1. Reglamento (UE) sobre el Mecanismo de ajuste en frontera por carbono (CBAM): Reglamento De Ejecución (UE) 2025/486, que asienta las nociones básicas del reglamento al que hace referencia.</p> <ul style="list-style-type: none">➤ Establece una exención específica para importadores de electricidad.➤ Minimiza la carga administrativa mediante la automatización y autodetección de información en las solicitudes.➤ En 2025 el Reglamento CBAM se actualiza mediante la exención de las obligaciones CBAM a todos los importadores que no superen el umbral de 50 toneladas de masa acumulada de mercancías CBAM por importador y año.		<ul style="list-style-type: none">➤ Reduce fricción regulatoria con ReFuelEU/CORSIA (datos y verificación).➤ Cadenas de suministro internacionales (aduanas/operador).	<ul style="list-style-type: none">➤ Apoya integración de datos HDV/energía en reporting	<ul style="list-style-type: none">➤ Mejora encaje entre ETS/FuelEU y reporting corporativo.

	Convenio / Normativa	Empresas, Administraciones portuarias, Terminales marítimas y Almacenamiento y distribución	Transporte ferroviario	Transporte aéreo	Trasporte por carretera	Transporte marítimo
	Net-Zero Industry Act	<p>1. Decisión (UE) 2025/1100</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Define criterios para proyectos estratégicos net-zero y lista de productos net-zero. ➤ Influye en inversiones industriales/energéticas y cadenas de suministro de tecnologías limpias. ➤ Interrelación: facilita habilitadores para electrificación/combustibles alternativos usados en transporte y puertos. <p>2. Reglamento De Ejecución (UE) 2025/1178 (23/05/2025)</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Establece la lista de productos finales de tecnologías de cero emisiones netas y sus principales componentes específicos 				<p>IMO Net Zero Framework:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Nuevo marco global net zero (aplicación prevista a partir de 2028; primer pago 2029, según el informe). ➤ Se orienta a buques de gran porte (≥ 5.000 GT) y crea señales económicas/regulatorias globales. ➤ • Interrelación: se superpone/coordina con ETS marítimo y FuelEU; exige estrategia integrada de cumplimiento.
	ReFuelEU Aviation (Informe CE 2025) – flexibilidad CAS y trazabilidad	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Alineación de trazabilidad con reporting corporativo y con CORSIA. 		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Propone mayor flexibilidad CAS y mejora de trazabilidad (UDB) y certificados. ➤ Distingue volúmenes obligatorios/voluntarios y propone incorporar combustibles certificados CORSIA. ➤ Conecta con Decisión (UE) 2025/2090 (CORSIA) y con reporting (CSRD/RD 214/2025). 		
	Decisión (UE) 2025/2090 (10/10/2025) – posición UE en OACI sobre notificación de diferencias (CORSIA)			<ul style="list-style-type: none"> ➤ Define posición UE en OACI sobre notificación de diferencias relativas a CORSIA. ➤ Refuerza coherencia normativa UE-OACI para cumplimiento y verificación. ➤ Se complementa con ReFuelEU Aviation (SAF/CAS y trazabilidad). 		
	Regl. Ejecución (UE) 2025/35 (13/01/2025) –	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Apoyo a planes de reducción (RD 214/2025) y gobernanza (RD 91/2025). 			<ul style="list-style-type: none"> ➤ Establece verificación en circulación de CO₂ para 	

	Convenio / Normativa	Empresas, Administraciones portuarias, Terminales marítimas y Almacenamiento y distribución	Transporte ferroviario	Transporte aéreo	Trasporte por carretera	Transporte marítimo
	verificación en circulación CO ₂ (vehículos pesados)				<ul style="list-style-type: none"> ➤ vehículos pesados (comparación con certificados). ➤ Define comunicación/gestión de desviaciones frente a homologación. ➤ Datos útiles para RD 214/2025 (huella/planes) y reporting corporativo. 	
	Regl. Ejecución (UE) 2025/2161 (27/10/2025) – monitorización a bordo (consumo/energía/km/carga útil, HDV)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Apoya RD 214/2025 (planes) y OMNIBUS/CSRD (reporting). 			<ul style="list-style-type: none"> ➤ Introduce requisitos de monitorización a bordo (consumo, energía, km y carga útil). ➤ Permite seguimiento continuo durante vida útil del vehículo para control de eficiencia/emisiones. ➤ Complementa Reg. 2025/35 y facilita datos para RD 214/2025 y CSRD. 	
	Reglamento Delegado (UE) 2025/1253 (11/02/2025) – cambios en Registro ETS (marítimo)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ETS + FuelEU + IMO Net Zero incrementan necesidad de sistemas de datos robustos (también para RD 214/2025). 				<ul style="list-style-type: none"> ➤ Actualiza el Registro ETS para adaptar procesos al ETS marítimo (plazos/formatos/entrega). ➤ Refuerza reglas operativas (transparencia, bloqueos, entrega de derechos). ➤ Base administrativa para cumplimiento ETS marítimo y para reglas de puertos vecinos (Reg. 2025/1127).
	Reglamento de Ejecución (UE) 2025/1127 (06/06/2025) – puertos vecinos de transbordo (ETS marítimo)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Relevante para autoridades portuarias/terminales: define puertos vecinos de transbordo con implicaciones ETS. ➤ Puede afectar competitividad y decisiones de escala/transbordo. 				<ul style="list-style-type: none"> ➤ Define lista/criterios de puertos vecinos de transbordo para aplicación ETS marítimo. ➤ Influye en planificación de rutas y escalas (riesgo de evasión/optimización).

	Convenio / Normativa	Empresas, Administraciones portuarias, Terminales marítimas y Almacenamiento y distribución	Transporte ferroviario	Transporte aéreo	Trasporte por carretera	Transporte marítimo
ESTATAL		➤ ETS marítimo (Reg. 2025/1253) + operaciones portuarias (OPS/eficiencia) para mitigar impactos.				➤ Puede incentivar medidas FuelEU/OPS para reducir coste total de cumplimiento.
	Reglamento Delegado (UE) 2025/192 (29/01/2025) – acreditación de verificadores (FuelEU Maritime)	➤ Establece procedimientos de acreditación de verificadores FuelEU Maritime. ➤ Refuerza calidad y consistencia de verificación de cumplimiento (combustibles/intensidad GEI). ➤ Complementa ETS marítimo (datos y verificación) y apoya reporting corporativo (RD 214/2025/CSRD).				
	Decisión Ejec. (UE) 2025/322 + Convenio de Hong Kong (en vigor junio 2025) – reciclaje de buques					➤ Actualiza requisitos/entorno regulatorio para reciclaje de buques (UE + marco internacional). ➤ Afecta a selección de instalaciones y a gestión documental de fin de vida. ➤ Alinea exigencias europeas con la entrada en vigor del Convenio de Hong Kong (junio 2025).
	Real Decreto 91/2025 (11/02/2025) – gobernanza energía, clima y calidad del aire	➤ Establece marco de gobernanza para coordinar políticas de energía, clima y calidad del aire. ➤ Refuerza seguimiento/evaluación de medidas y resultados (GEI y contaminantes). ➤ Soporta RD 214/2025 (huella de carbono) y facilita coherencia con ETS/combustibles alternativos.	➤ Transporte en planificación climática: refuerza enfoque multimodal de reducción de emisiones. ➤ Datos corporativos/energéticos pueden integrarse en reporting y planes sectoriales.	➤ Integra emisiones/medidas del sector en planificación nacional de clima y aire. ➤ Coherencia con ReFuelEU Aviation y CORSIA (seguimiento).	➤ Impulsa medidas de descarbonización y aire en flotas (eficiencia, electrificación, combustibles alternativos). ➤ Conecta con verificación/monitorización CO ₂ HDV (Regl. 2025/35 y 2025/2161).	➤ Integra marítimo/puertos en objetivos nacionales de descarbonización y calidad del aire. ➤ Encaje con ETS marítimo, FuelEU Maritime e IMO Net Zero.
	Orden TED/197/2025 (26/02/2025) – obligaciones	➤ Define obligaciones/objetivos de ahorro energético y vías de cumplimiento mediante CAE.		➤ Sinergia con Ley 8/2025 (gestión ambiental aeroportuaria) y electrificación	➤ Electrificación de flotas y puntos de recarga (infra eléctrica).	➤ Complementa ETS/FuelEU (reducción consumo y emisiones).

	Convenio / Normativa	Empresas, Administraciones portuarias, Terminales marítimas y Almacenamiento y distribución	Transporte ferroviario	Transporte aéreo	Trasporte por carretera	Transporte marítimo
	de ahorro energético y CAE (FNEE)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Permite monetizar/registrar ahorros energéticos y apoyar planes de eficiencia. ➤ Complementa RD 91/2025 (gobernanza) y RD 214/2025 (planes de reducción). 				
	Real Decreto 214/2025 (18/03/2025) – registro de huella de carbono y obligación de cálculo/planes	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Obligación de calcular huella de carbono y publicar planes de reducción. ➤ Refuerza trazabilidad de datos (alcances y metodologías) para gestión ambiental. ➤ RD 91/2025 aporta marco de gobernanza; CSRD/CSDDD (y OMNIBUS) afectan reporting corporativo. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aplicación directa en operadores: inventario de emisiones (electricidad/energía) y planes de reducción. ➤ Atos por modo para reporting corporativo y planes climáticos. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ReFuelEU/CORSIA y ETS aportan métricas de combustible/emisiones 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Datos HDV (Regl. 2025/35 y 2025/2161) soportan medición/mejora. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ETS/FuelEU/IMO Net Zero incrementan necesidad de datos robustos.
	Ley 8/2025 (29/09/2025) – modificaciones en Navegación Aérea y Seguridad Aérea	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Para gestores aeroportuarios: refuerza gobernanza ambiental y servidumbres acústicas. ➤ Reserva/compatibiliza espacios para renovables de autoconsumo en entornos aeroportuarios. ➤ Sinergia con Orden TED/197/2025 (eficiencia/CAE) y RD 214/2025 (huella/planes). 		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Crea comisión ambiental única por aeropuerto y refuerza informes ambientales en servidumbres/proyectos. ➤ Mejora marco de protección ambiental y habilita autoconsumo renovable en aeropuertos. ➤ Soporte a objetivos ReFuelEU/CORSIA (planificación y datos). 		
	Resolución CNMC 10/09/2025 – modificación circular sobre sectores eléctricos (impacto indirecto transporte)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Relevant para puertos/terminales/almacenes con electrificación (OPS, carga eléctrica, equipos). ➤ Habilitador para medidas de eficiencia (Orden TED/197/2025) y planes GEI (RD 214/2025). 		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Electrificación y autoconsumo en aeropuertos (sinergia con Ley 8/2025). 		<ul style="list-style-type: none"> ➤ electrificación portuaria (OPS) para apoyar cumplimiento ETS/FuelEU. ➤ ETS marítimo (Reg. 2025/1253 y 2025/1127) incrementa valor de OPS.
	Resolución SEPIDES 08/10/2025 (extracto) – gestión y control de ayudas (transición/eficiencia)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Define/ordena gestión y control de ayudas vinculadas a transición, eficiencia y resiliencia (PRTR). ➤ Afecta a requisitos de elegibilidad, justificación y auditoría de proyectos. ➤ Puede financiar palancas de cumplimiento RD 214/2025 (reducción) y medidas CAE (Orden TED/197/2025). 				

	Convenio / Normativa	Empresas, Administraciones portuarias, Terminales marítimas y Almacenamiento y distribución	Transporte ferroviario	Transporte aéreo	Trasporte por carretera	Transporte marítimo
	Estrategia Marítima de España 2025–2050 (junio 2025)	<ul style="list-style-type: none">➤ Para puertos/terminales/empresas: anticipa prioridades de inversión y cumplimiento a 2050.➤ Sinergia con RD 91/2025 (gobernanza) y RD 214/2025 (huella/planes).				<ul style="list-style-type: none">➤ Define hoja de ruta a largo plazo del sector marítimo español (descarbonización, competitividad, innovación).➤ Orienta políticas e inversiones (puertos, flota, cadena de valor).➤ Marco nacional que conecta ETS/FuelEU/IMO Net Zero y despliegues como OPS.