



Transposición de la Directiva Europea de Renovables revisada (DER III)

El MITECO abre a consulta el proyecto de Real Decreto de fomento de combustibles renovables

- Establece una senda para que los suministradores de combustibles introduzcan energía renovable en el transporte para cumplir el PNIEC y reducir un 16,3% las emisiones de efecto invernadero en 2030
- El proyecto normativo favorece la electrificación del transporte con un nuevo sistema de incentivos (e-credits) y premia los combustibles nacionales con menores emisiones, como los de origen no biológico
- La consecución de los objetivos permitirá reducir la dependencia energética exterior, ahorrando más de 3.000 millones anuales en importación de combustible fósil en 2030, un 10% del déficit energético de la balanza comercial actual
- Se incorpora un cambio en la metodología de cómputo, sustituyendo la tradicional, basada en el contenido energético, por un sistema referenciado en la reducción de emisiones de efecto invernadero, que favorece las alternativas más eficientes
- Se incrementa la supervisión de la trazabilidad de la cadena de valor, la transparencia y se refuerza el régimen sancionador

3 de julio de 2025- El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO), ha abierto este jueves a audiencia pública la propuesta de Real Decreto de fomento de combustibles renovables, que puede consultarse [aquí](#). La futura norma transpone la Directiva (UE) 2023/2413 (DER III) y establece obligaciones de penetración de renovables en el mercado para los suministradores de combustibles en el transporte, de modo que se asegure el cumplimiento del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC 2023-2030), que prevé un 16,3% de reducción de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) en 2030.

Para cumplir con el objetivo del PNIEC, se focalizará en el uso de renovables autóctonas, se priorizará la electrificación –con un nuevo sistema de incentivos, denominado e-credits– y los combustibles con menor impacto, como los



procedentes del tratamiento de residuos o de origen no biológico (RFNBO). Alcanzar las metas proporcionará un ahorro progresivo en importaciones de combustibles fósiles que alcanza los 3.000 millones de euros anuales al final de la década, un 10% del actual déficit energético de la balanza comercial española, de 30.442 millones en 2024. Además del impacto económico, las medidas también contribuirán a reforzar nuestra autonomía estratégica: se estima una reducción de las importaciones energéticas equivalente al 2,5% del consumo de energía primaria en 2030, y hasta un 10% en el sector del transporte.

Esta propuesta de Real Decreto plantea un cambio en la metodología a la hora de contabilizar los esfuerzos en la descarbonización del transporte, pues prevé un sistema basado en la reducción de emisiones GEI, frente al tradicional cómputo en contenido energético, lo que fomentará la demanda de aquellos productos con menor huella de carbono. En este sentido, fija la senda anual de reducción de emisiones GEI para los suministradores de combustibles para el transporte ferroviario, la navegación de cabotaje y el transporte por carretera, y reconoce los objetivos previstos en el Reglamento ReFuelEU Aviation para la aviación. También introduce subobjetivos de biocarburantes avanzados, biogás y combustibles renovables, bioetanol avanzado y RFNBO de uso intermedio, empleado en los procesos de transformación de las refinerías.

OBLIGACIONES DE REDUCCIÓN DE EMISIONES

Para cumplir con las metas establecidas por la DER III y alcanzar la ambición de nuestro PNIEC, esta propuesta de Real Decreto duplica los actuales objetivos de penetración de renovables en el transporte por carretera para 2030 e introduce nuevos objetivos modales de reducción de emisiones para las empresas matrices de los proveedores de combustibles en otros ámbitos del sector del transporte:

- En el transporte por carretera, el objetivo de reducción de GEI es del 15,6% al final de la década.
- En el transporte aéreo, se reconocen los objetivos marcados por el Reglamento ReFuelEU Aviation, que establece que los combustibles de aviación sostenibles deberán de representar el 2% desde 2025 hasta 2029 y el 6% a partir del 1 de enero de 2030, todo ello medido en toneladas en lugar de GEI.



- En el transporte marítimo se establece una meta sólo aplicable a la navegación de cabotaje (entre puertos españoles), que deberá alcanzar una reducción de GEI del 3% a 2030.
- En el transporte ferroviario no electrificado se fija un objetivo de reducción de emisiones GEI a 2030 del 5,4%.

Además, amplía el número de sujetos obligados a contribuir al objetivo de reducción de emisiones, e introduce en el ordenamiento la figura del sujeto habilitado, aquel que, no estando obligado a cumplir con objetivos de energías renovables en el transporte, también puede obtener certificados de combustibles renovables, que podrán ser vendidos a los sujetos obligados para alcanzar sus respectivas obligaciones. De este modo se incrementan las opciones de mercado para cumplir con las metas y se fomentan nuevos modelos de negocio.

SUBOBJETIVOS DE COMBUSTIBLES RENOVABLES EN EL TRANSPORTE

Además de las obligaciones generales de reducción de GEI por modo de transporte, el proyecto de Real Decreto incorpora subobjetivos para favorecer el consumo de los combustibles con menor impacto. Estos combustibles, como los RFNBO o los biocarburantes avanzados, permitirán cumplir más fácilmente con las obligaciones de GEI gracias a un sistema de multiplicadores, esto es, cada unidad energética tendrá mayor valor a la hora de calcular la reducción de GEI, tal como indica la Directiva que se traspone.

- Subobjetivo de biocarburantes avanzados, biogás y otros combustibles renovables con fines de transporte, del 5,5%, al que se suma un subobjetivo adicional de RFNBO –independientemente del sector final en el que se consuman– del 2,5%. Tienen multiplicadores para fomentarlos frente a los combustibles derivados de los cultivos alimentarios y forrajeros.
- Subobjetivo adicional específico de bioetanol avanzado sobre las ventas de gasolina en transporte por carretera del 0,5% a 2030, para impulsar la economía circular mediante el aprovechamiento de residuos generados ya existentes en nuestro territorio.
- Subobjetivo de RFNBO de uso intermedio de 1,5% a 2030, que se aplicará sólo en los procesos de transformación de las refinerías, al sustituir hidrógeno de origen fósil.



CRÉDITOS DE ELECTRICIDAD EN EL TRANSPORTE: E-CREDITS

Para favorecer la consecución de las metas marcadas, la norma establece las bases para la creación de un mecanismo de créditos de electricidad renovable (e-credits), un sistema voluntario para que los sujetos obligados a introducir renovables en el transporte puedan contabilizarse la energía limpia consumida por los vehículos eléctricos. A la par, los e-credits proporcionarán ingresos adicionales a los operadores de los puntos de recarga.

Los e-credits afianzarán la apuesta del Ejecutivo por la progresiva electrificación de la economía en general y del transporte en particular. Serán válidos por un periodo máximo de 24 meses desde la fecha de expedición. El MITECO gestionará el mecanismo de intercambio, así como de su reconocimiento y contabilización.

FLEXIBILIDAD Y SELLOS DISTINTIVOS

Para facilitar la consecución de las metas fijadas para aquellos actores cuya actividad se desarrolle en diferentes modalidades de transporte, la norma propone, además, el establecimiento de un mecanismo de flexibilidad, que les permita computar el exceso de la energía procedente de los combustibles renovables suministrados en un modo de transporte determinado en el resto de sus objetivos.

En este sentido, también se busca visibilizar, por primera vez, los esfuerzos de descarbonización a través de dos distintivos que reconocerán, anualmente, a las empresas que hayan conseguido certificar la mayor reducción de emisiones GEI con combustibles y electricidad renovables con el sello 'Líder en transición energética en el sector del transporte'. Aquellas que hayan certificado la mayor cantidad de RFNBO recibirán, por su parte, el sello 'Líder en hidrógeno renovable certificado'.

SISTEMA NACIONAL DE VERIFICACIÓN DE LA SOSTENIBILIDAD

Se definen las características de sostenibilidad para RFNBO y combustibles hipocarbónicos, que deberán de llevarse a cabo conforme a la DER III y a las metodologías establecidas en los reglamentos delegados. Con ello no sólo se aportan más garantías a los consumidores, sino que se previenen prácticas de publicidad engañosa o *greenwashing*.

Como novedad, se prevé la creación de un Sistema Nacional de Verificación de la Sostenibilidad para estos combustibles, así como para el biogás y sus derivados. Dichos regímenes nacionales abarcarán todas las etapas de la cadena de valor, desde el origen hasta su puesta en mercado, con intención de incentivar su uso en



el cumplimiento de los objetivos de energías renovables en el transporte. Con esta medida, se pone a disposición de los usuarios un sistema de trazabilidad paralelo a los ofrecidos por los regímenes voluntarios reconocidos por la Comisión Europea en la actualidad, minimizando así los costes de certificación asociados.

REFUERZO DE LA LUCHA CONTRA EL FRAUDE

El MITECO podrá inspeccionar a los operadores económicos acogidos al Sistema Nacional de Verificación de la Sostenibilidad –cuyo desarrollo se efectuará por Orden ministerial–, en el cumplimiento de las características de sostenibilidad y de reducción de emisiones de GEI.

Asimismo, la norma prevé reforzar los mecanismos de supervisión de las entidades de verificación encargadas de certificar la penetración de renovables para que, si se detectan casos de no conformidad, se pongan en conocimiento del organismo de certificación, que las podrá suspender o retirar su correspondiente acreditación.

Finalmente, se establece un régimen sancionador específico para los sujetos obligados que no cumplan con sus metas de reducción de emisiones, con multas económicas; en caso de reiteración, se contempla la suspensión temporal de la actividad o incluso la inhabilitación.

Los interesados en presentar alegaciones podrán hacerlo hasta el próximo 8 de septiembre en el correo electrónico bnz-der@miteco.es, indicando en el asunto “AeIP Alegaciones Real Decreto de transposición DER III”.