

RÉGIMEN DE COMERCIO DE DERECHOS DE EMISIÓN DE LA UNIÓN EUROPEA APLICACIÓN A LAS EMPRESAS NAVIERAS ATRIBUIDAS A ESPAÑA RESPECTO A LAS EMISIONES DEL AÑO 2024

Enero 2026

Índice del documento

- 1. Marco normativo
 - 1.1. Contexto Europeo
 - 1.2. Normativa introducida y modificada
 - 1.2. Disposiciones de la normativa
 - 2. Cumplimiento de las disposiciones normativas en España
 - 2.1. Empresas atribuidas
 - 2.2. Cumplimiento bajo el Reglamento MRV
 - 2.3. Cumplimiento bajo el Reglamento del Registro de la Unión
 - 2.4. Cumplimiento bajo la Directiva RCDE UE
 - 3. Resumen de cumplimiento en España
- Anexo: Situación de cuentas MOHA por países

1. Marco Normativo

1.1. Contexto europeo

La aprobación del Pacto Verde Europeo de la Unión Europea ha supuesto la actualización de la normativa climática relacionada con el sector del transporte marítimo en la UE. En este marco se inscribe el paquete de medidas «Fit for 55», una iniciativa legislativa integral destinada a garantizar que la legislación europea en materia de clima y energía sea coherente con el objetivo vinculante de reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero en al menos del 55% en 2030 respecto a 1990. Este paquete introduce y revisa instrumentos regulatorios clave y ha implicado la aprobación de un conjunto de normas que afectan de manera directa al sector marítimo, integrándolo de forma progresiva en la política climática de la Unión.

1.2. Normativa introducida y modificada

- 1) Modificación del Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE (Reglamento MRV, de aquí en adelante). Enlace:
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A02015R0757-20250101>
- 2) Modificación de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (Directiva RCDE UE). Enlace:
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A02003L0087-20240301>
- 3) Modificación del Reglamento Delegado (UE) 2019/1122 de la Comisión, de 12 de marzo de 2019, que completa la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta al funcionamiento del Registro de la Unión (Reglamento del Registro). Enlace:
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A02019R1122-20250626>
- 4) Aprobación del 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 FuelEU). Enlace:
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/es/ALL/?uri=CELEX:32023R1805>
- 5) Aprobación del Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de septiembre de 2023 relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE (Reglamento AFIR). Enlace:
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A02023R1804-20260108>
- 6) Modificación de la Directiva (UE) 2023/2413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de octubre de 2023, por la que se modifican la Directiva (UE) 2018/2001, el Reglamento (UE) 2018/1999 y la Directiva 98/70/CE en lo que

respecta a la promoción de la energía procedente de fuentes renovables y se deroga la Directiva (UE) 2015/652 del Consejo (Directiva REDIII). Enlace:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=celex:32023L2413>

1.2. Disposiciones de la normativa

Reglamento MRV

Desde 2018, el Reglamento MRV obliga a las empresas navieras a realizar el seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de CO₂ de sus viajes desde, hacia o entre puertos del Espacio Económico Europeo, (EEE, integrado por la UE, Noruega, Islandia y Liechtenstein), efectuados por buques de transporte de carga o pasajeros de más de 5.000 toneladas de arqueo bruto (GT).

El principal resultado de este sistema es el informe anual de emisiones por buque que debe presentar la empresa naviera. Recoge, entre otros elementos, las emisiones de gases de efecto invernadero del periodo, la distancia navegada y variables operativas relevantes. Dicho informe debe ser verificado por un verificador acreditado. En los supuestos de cambio de empresa naviera durante el año, debe elaborarse un informe parcial correspondiente al periodo de responsabilidad de cada empresa.

Otra herramienta importante es el plan de seguimiento, siendo el documento básico en el que la empresa naviera describe la metodología que empleará para recopilar y calcular los datos de emisiones y de actividad de cada buque. Incluye, entre otros aspectos, los procedimientos de medición, los sistemas de control interno y las fuentes de datos utilizadas. Este plan debe ser elaborado para cada buque y validado por un verificador acreditado antes del inicio del periodo de notificación.

Tras su modificación, el Reglamento MRV amplía progresivamente su ámbito de aplicación:

- a partir de 2025, se extiende a los buques de carga general de menos de 5 000 GT, pero no de menos de 400 GT y a los buques de alta mar de 400 GT o más.
- a partir de 2024, incorpora la notificación de emisiones de metano (CH₄) y óxido nitroso (N₂O);

- refuerza el sistema de cumplimiento mediante la aprobación por las Autoridades Administrativas de los planes de seguimiento verificados.

Adicionalmente junto con los informes verificados por buque, las empresas navieras deberán presentar un informe verificado de emisiones agregadas a nivel de empresa, elaborado a partir de los datos reportados por su flota. A partir de 2025 los informes deberán presentarse, como máximo, el 31 de marzo de cada año. Quedan exentos de estas obligaciones, los buques de pesca, los buques militares, los buques no motorizados, y los buques gubernamentales no comerciales.

A efectos de determinar la entrada o salida de un buque en el ámbito de aplicación del Reglamento MRV y de la Directiva RCDE UE, resulta determinante la realización de una parada que tenga la consideración de parada a efectos regulatorios. Se consideran tales aquellas efectuadas con el fin de cargar o descargar mercancías o de embarcar o desembarcar pasajeros, o, en el caso de buques offshore, cuando la parada tiene por objeto el relevo de la tripulación, siendo estos los supuestos que activan el seguimiento, notificación y verificación de las emisiones.

La preparación y presentación de planes de seguimiento e informes de emisiones de los buques y las empresas se realiza a través de la plataforma informática THETIS-MRV (<https://mrv.emsa.europa.eu/>), desarrollada por la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA), que constituye la herramienta oficial que deben usar las navieras y los verificadores para cumplir con las obligaciones del Reglamento MRV.

Directiva RCDE UE

La modificación de la Directiva RCDE UE extiende el régimen de comercio de emisiones al sector del transporte marítimo, estableciendo obligaciones de entrega de derechos de emisión (European Union Allowances, EUAs) a las empresas navieras respecto de las emisiones correspondientes a viajes y actividades cubiertos por el Reglamento MRV. En particular:

- 50% de las emisiones de viajes entre un puerto del EEE y un puerto fuera del EEE;
- 100% de las emisiones de viajes entre dos puertos del EEE;
- 100% de las emisiones de los buques atracados en puertos del EEE.

Además, la entrega se producirá de manera progresiva, entregando derechos correspondientes al 40% de sus emisiones verificadas en 2024, el 70% en 2025 y el 100% de 2026 en adelante.

Hasta el 31 de diciembre de 2030 la Directiva establece exenciones para viajes dentro de un Estado Miembro cuyo origen y/o destino sea una región ultraperiférica, incluyendo los viajes interinsulares (por ejemplo, Península-Canarias o Tenerife-Las Palmas). También se aplica una exención para los viajes dentro de un Estado Miembro cuyo origen y/o destino sean islas con menos de 200.000 habitantes, incluidos los desplazamientos interinsulares (por ejemplo, en Baleares, excepto Mallorca), aplicable únicamente a los buques de pasajeros — excluidos los cruceros— y a los buques ropax (pasajeros-carga rodada).

La Directiva establece asimismo las reglas para la atribución de las empresas navieras a las Autoridades Administrativas de los Estados miembros, en función de su lugar de registro o, en determinados supuestos, del tipo de escalas portuarias y de la primera actividad cubierta, utilizando la información disponible en THETIS-MRV y en el sistema de intercambio de información marítima “SafeSeaNet”:

Para el ETS marítimo, cada empresa naviera debe tener un Estado Miembro de referencia que supervise sus emisiones, verificaciones y cumplimiento.

- a) en el caso de una empresa naviera registrada en un Estado Miembro, será dicho Estado Miembro;
- b) en el caso de una empresa naviera no registrada en un Estado Miembro, la asignación del Estado responsable se realiza atendiendo al alcance del ETS marítimo: será designado como Estado Miembro competente aquel en el que la naviera haya efectuado el mayor número de escalas portuarias en viajes efectuados por dicha empresa naviera en los cuatro años previos de seguimiento sujetos al ETS.
- c) en el caso de una empresa naviera que no esté registrada en un Estado Miembro y que no haya realizado ningún viaje incluido en el ámbito de aplicación del ETS marítimo en los cuatro últimos años de seguimiento, será el Estado Miembro donde un buque de la empresa naviera haya iniciado o finalizado su primer viaje comprendido dentro del ámbito de aplicación de dicho artículo.

La Comisión publicó el 31 de enero de 2024 (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=OJ:L_202400411) una lista inicial asignando las empresas navieras a las distintas autoridades responsables, que se irá actualizando

periódicamente cada 2 años. Entre cada una de esas publicaciones, las nuevas empresas se atribuyen a los Estados Miembros según las reglas antes mencionadas.

Reglamento del Registro de la Unión

A efectos de la entrega de los derechos de emisión, el Reglamento del Registro de la Unión regula las Cuentas de Haberes de Operador Marítimo (Maritime Operator Holding Accounts, MOHA), que son las cuentas que deben abrir en el Registro de la Unión las empresas navieras incluidas en el ámbito de aplicación del RCDE UE y sujetas a obligación de entrega.

En España la apertura de cuentas MOHA, la anotación de emisiones y la gestión de los derechos de emisión se realiza en el área española del Registro de la Unión, o Registro Nacional de Derechos de Emisión (RENADE, <https://www.renade.es/esp/>), gestionado por la Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. El plazo para la apertura de la cuenta MOHA es de 40 días hábiles para las empresas navieras que figuran en la lista publicada el 31 de enero de 2024 cuyos viajes estén afectados por el régimen, y de 65 días hábiles a partir del primer viaje afectado de un buque de una empresa, en caso de empresas no incluidas en dicha lista.

Una vez los datos de emisiones agregadas a nivel de empresa han sido inscritos en la cuenta MOHA, la empresa naviera deberá proceder a la entrega de la cantidad de derechos correspondiente. En el sector marítimo no existe asignación gratuita de derechos, por lo que las empresas navieras deben adquirirlos exclusivamente a través de subastas o del mercado secundario. La entrega de derechos de emisión solo puede realizarse tras completar los pasos previos en materia de reporte de emisiones y apertura de la cuenta MOHA, y aplicando las disposiciones relativas al alcance de la Directiva.

Otras normativas relacionadas

Además del Reglamento MRV, la Directiva RCDE UE y el Reglamento de Registro y de su normativa de desarrollo, existen otros instrumentos regulatorios que afectan al transporte marítimo, con un vínculo menos directo con las obligaciones de entrega de derechos de emisión.

- El **Reglamento FuelEU** tiene por objeto fomentar el uso de combustibles sostenibles, estableciendo objetivos vinculantes de reducción de la intensidad anual media de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo de los buques, respecto del nivel referencia de 2020: un 2%

en 2025, un 6% en 2030, y reducciones progresivas en intervalos de cinco años hasta alcanzar el 80% en 2050. Para ello se prevé una reducción sustancial del consumo de combustibles fósiles. Asimismo, la obligación del uso del suministro de electricidad en puerto a partir de 2030 contribuye a la transición hacia fuentes de energía renovables y de bajas emisiones de carbono.

- El **Reglamento sobre la Infraestructura para los Combustibles Alternativos** (AFIR) establece el marco para el despliegue de las infraestructuras necesarias para el suministro de combustibles alternativos, incluida la implantación del suministro eléctrico en puerto.
- Por último, la **Directiva de energías renovables** establece objetivos vinculantes para el uso de energías renovables en el sector del transporte, impulsando así el desarrollo y la utilización en biocarburantes avanzados y combustibles renovables de origen no biológico.

2. Cumplimiento de las disposiciones normativas en España

2.1. Empresas navieras atribuidas

El listado inicial de empresas navieras atribuidas a España, publicado el 31 de enero incluía 448 empresas. Ese número se ha incrementado progresivamente a medida que buques de nuevas empresas han realizado viajes incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento MRV y la Directiva RCDE UE. En diciembre de 2025 el número total de empresa navieras atribuidas ascendía más de 1.000 empresas navieras responsables de unos 5.600 buques.

No obstante, en función de su patrón de actividad, no todas las empresas han estado sujetas a las mismas obligaciones en 2024. En particular aquellas empresas cuyos buques no han realizado viajes incluidos en el ámbito de aplicación de la normativa durante dicho año no han tenido obligaciones de reporte de emisiones, y aquellas cuyos viajes se han limitado a trayectos exentos, como los realizados exclusivamente dentro de las Islas Canarias, no han estado sujetas a obligaciones de entrega de derechos de emisión

En consecuencia, de las empresas navieras atribuidas a España 786 han desarrollado actividad sujeta a las obligaciones del régimen en 2024 mientras que

253 no han tenido actividad relevante a efectos del Reglamento MRV y de la Directiva RCDE UE durante dicho ejercicio.

2.2. Cumplimiento bajo el Reglamento MRV

A diciembre de 2025, las empresas navieras atribuidas a España han enviado un total de 4.500 planes de seguimiento para aprobación por parte de la Autoridad Administrativa. Todos estos planes han sido revisados y se han aprobado 3.647 planes de seguimiento.

Asimismo, también en diciembre de 2025 las empresas navieras han presentado informes verificados de las emisiones correspondientes al año 2024 para un total de más de 3.000 buques. Sobre la base de dichos informes, se han elaborado y presentado 732 informes agregados a nivel de empresa.

2.3. Cumplimiento bajo el Reglamento del Registro de la Unión

En diciembre de 2025, 733 empresas navieras atribuidas a España habían completado el proceso de apertura de una cuenta MOHA en el Registro de la Unión. En el marco de estas cuentas abiertas, se han anotado las emisiones correspondientes al año 2024 de 696 empresas navieras que habían presentado el informe agregado a nivel de compañía, lo que representa un total de 12,9 millones de toneladas de CO₂ anotadas en el Registro. Para aquellas empresas que todavía no han abierto la cuenta MOHA no pueden anotarse las emisiones, lo cual explica la diferencia entre emisiones anotadas y las señaladas en el apartado anterior.

2.4. Cumplimiento bajo la Directiva RCDE UE

En relación con la obligación de entrega de derechos de emisión, en diciembre de 2025, un total de 637 empresas navieras habían efectuado la entrega completa de los derechos de emisión correspondientes al ejercicio 2024. Adicionalmente 253 empresas no están sujetas a obligaciones de cumplimiento bajo la Directiva RCDE UE.

Si se consideran conjuntamente las entregas completas y las realizadas de manera parcial, el volumen total de derechos de emisión entregados asciende a 5,1 millones de EUAs, recordando que la entrega se realiza de manera progresiva y que en

2025 han de entregarse derechos correspondientes al 40% de las emisiones verificadas en 2024.

3. Resumen de cumplimiento en España

El año 2024, primer ejercicio de aplicación de la Directiva RCDE UE al sector del transporte marítimo, presenta un elevado grado de cumplimiento de las obligaciones fundamentales del régimen, en particular en lo relativo a la anotación de las emisiones en el Registro de la Unión y a la entrega de derechos de emisión.

Este resultado es especialmente significativo si se tiene en cuenta la elevada heterogeneidad del sector afectado, el elevado número de empresas atribuidas, en su mayoría establecidas fuera del EEE, así como la complejidad inherente a un nuevo marco regulatorio que exige la realización de diversos trámites en paralelo y una adecuada comprensión del alcance de las obligaciones y de los procedimientos para su correcto cumplimiento.

El siguiente cuadro resume el estado de cumplimiento a diciembre de 2025 con respecto a las obligaciones correspondientes al año 2024. Teniendo en cuenta la totalidad de emisiones correspondientes a los informes agregados de las empresas navieras atribuidas el ratio de cumplimiento en 2024 ha sido superior al 98%.

Ámbito	Concepto	Dato dic.2025
Todas	Empresas navieras atribuidas	1.039
Todas	Buques bajo EN atribuidas	5.671
MRV	Planes de seguimiento presentados	4.465
MRV	Planes de seguimiento aprobados	3.647
MRV	Informes de emisiones de buques presentados	3.094
MRV	Informes agregados a nivel de compañía presentados	732
Registro	Empresas que han abierto cuenta MOHA en el Registro	733
Registro	Empresas cuyas emisiones han sido anotadas en el Registro	696
Registro	Emisiones anotadas en el Registro	12.969.639 tCO ₂
RCDE	Empresas que han hecho entrega completa de los derechos de emisión	637
RCDE	Empresas sin obligaciones bajo RCDE UE	253

Ámbito	Concepto	Dato dic.2025
RCDE	Derechos de emisión entregados	5.140.518 EUA

ANEXO

La situación por países de las 733 cuentas MOHA abiertas para empresas navieras (EN) atribuidas a España es la siguiente.

Nótese que las emisiones anotadas en Registro pertenecen a sólo 696 de las empresas.

País	Nº de EN	Emisiones anotadas en Registro (tCO ₂)	Derechos entregados (EUA)
China (CN)	124	1.157.504	461.753
Islas Marshall (MH)	95	435.424	173.671
Turquía (TR)	85	809.712	306.752
Singapur (SG)	76	2.475.408	973.233
Liberia (LR)	48	422.259	168.513
Japón (JP)	47	636.720	254.691
Bermudas, UK (BM)	46	505.860	202.342
España (ES)	26	913.049	365.219
Panamá (PA)	22	105.626	42.256
Reino Unido (GB)	19	1.804.497	721.798
Emiratos Árabes Unidos (AE)	17	254.861	95.018
República de Corea (KR)	17	206.132	82.452
Hong Kong, China (HK)	16	185.969	74.389
India (IN)	14	686.414	271.308
Filipinas (PH)	11	153.314	61.327
Taiwán (TW)	8	93.211	37.285
Estados Unidos (US)	6	456.467	182.585
Mónaco (MC)	6	140.649	56.260
Isla de Man, UK (IM)	6	28.601	11.441
Grecia (GR)	5	27.287	10.914
Canadá (CA)	4	950.309	380.124
Suiza (CH)	4	52.281	20.913
Tailandia (TH)	3	69.705	27.882
Vietnam (VN)	3	10.687	4.275
Malasia (MY)	2	33.056	13.223
Bahamas (BS)	2	30.737	12.294
Ucrania (UA)	2	27.085	10.833
Montenegro (ME)	2	9.523	3.809
Marruecos (MA)	2	6.604	1.406

País	Nº de EN	Emisiones anotadas en Registro (tCO ₂)	Derechos entregados (EUA)
Indonesia (ID)	2	4.771	1.909
Alemania (DE)	2	2.971	1.188
Nigeria (NG)	1	166.689	66.676
Israel (IL)	1	84.185	33.674
Egipto (EG)	1	6.305	2.522
Serbia (RS)	1	5.706	2.282
Líbano (LB)	1	3.292	1.317
Islas Vírgenes (VG)	1	2.790	1.116
Islas Caimán, UK (KY)	1	2.383	953
Brasil (BR)	1	1.596	638
Georgia (GE)	1	0	0
Belice (BZ)	1	0	0
Colombia (CO)	1	0	277
TOTAL	733	12.969.639	5.140.518