



MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE REAL DECRETO DE DESCARBONIZACIÓN DEL SECTOR DEL TRANSPORTE Y FOMENTO DE COMBUSTIBLES RENOVABLES.

FICHA DEL RESUMEN EJECUTIVO

Ministerio/Órgano proponente	Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Fecha	09/01/2026
Título de la norma	Real Decreto de descarbonización del sector del transporte y fomento de combustibles renovables .		
Tipo de Memoria	Normal <input checked="" type="checkbox"/> Abreviada <input type="checkbox"/>		
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
Motivación	<p>Este real decreto realiza la trasposición parcial 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 (UE) 2023/2413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de octubre de 2023), la Directiva Delegada (UE) 2024/1405 de la Comisión, de 14 de marzo de 2024, por la que se modifica el anexo IX de la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la adición de materias primas para la producción de biocarburantes y biogás (“Directiva Delegada (UE) 2024/1405 de la Comisión, de 14 de marzo de 2024”), así como del artículo 9 de la Directiva (UE) 2024/1788 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de junio de 2024 relativa a normas comunes para los mercados interiores del gas renovable, del gas natural y del hidrógeno, por la que se modifica la Directiva (UE) 2023/1791 y se deroga la Directiva 2009/73/CE relativo a la certificación de gas renovable y combustibles hipocarbónicos (Directiva (UE) 2024/1788 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024), en los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none">- Regulación de la estructura de objetivos y subobjetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI)		



	<p>para descarbonizar el sector del transporte a 2030 en cada uno de los modos.</p> <ul style="list-style-type: none">- Ampliación del ámbito subjetivo de los operadores sujetos al cumplimiento de los objetivos de energías renovables en el sector del transporte.- Articulación del mecanismo de créditos de electricidad renovable para el sector del transporte.- Definición de los criterios de sostenibilidad y de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de los combustibles renovables de origen no biológico e hipocarbónicos y la forma de verificación de su cumplimiento.- Determinación de condiciones para la acreditación e inspección de la verificación de las características de sostenibilidad y de reducción de las emisiones GEI de los combustibles renovables e hipocarbónicos en el marco de la base de datos de la Unión.- Regulación del Sistema de Garantías de origen de los gases renovables e hipocarbónicos.
Objetivos que se persiguen	<ol style="list-style-type: none">1. Transposición parcial de la Directiva (UE) 2023/2413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de octubre de 2023, transposición de la Directiva Delegada (UE) 2024/1405 de la Comisión, de 14 de marzo de 2024 y transposición del artículo 9 de la la Directiva (UE) 2024/1788 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024.2. Impulsar la certificación de los combustibles renovables de origen no biológico e hipocarbónicos, que se añaden a los biocarburantes y al biometano para computar en los objetivos comunitarios.
Análisis de alternativas	<ul style="list-style-type: none">- No tramitación de este proyecto de real decreto, lo que supondría el mantenimiento de los objetivos actuales de energías renovables en el transporte, establecidos en el Real Decreto 376/2022, de 17 de mayo.- Tramitación independiente de cada una de las modificaciones previstas en la Directiva (UE) 2023/2413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de octubre de 2023, sobre la Directiva (UE) 2018/2001, de la Directiva Delegada (UE) 2024/1405 de la Comisión, de 14 de marzo de 2024 y transposición del artículo 9 de la Directiva (UE) 2024/1788 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024.



	<ul style="list-style-type: none">- Tramitación completa y limitada a las modificaciones previstas en la Directiva (UE) 2023/2413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de octubre de 2023, sobre la Directiva (UE) 2018/2001.- Tramitación independiente de cada una de las disposiciones previstas en el artículo 9 de la Directiva (UE) 2024/1788 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024.
Adecuación a los principios de buena regulación	Este real decreto ha sido elaborado teniendo en cuenta los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia que conforman los principios de buena regulación.
Plan Anual Normativo	Este proyecto normativo está incluido en el Plan Anual Normativo de la Administración General del Estado para 2025.
CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO	
Tipo de norma	Real Decreto.
Estructura de la Norma	La norma consta de 43 artículos agrupados en 7 títulos y 15 capítulos, 3 disposiciones adicionales, 1 disposición transitoria, 1 disposición derogatoria, 8 disposiciones finales y 6 anexos.
Informes recabados	<ul style="list-style-type: none">- Comisión Ministerial de Administración Digital del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.- Secretaría General Técnica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.- Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia- Comisión Delegada de Asuntos Económicos- Consejo de Estado.
Trámite de audiencia	Se ha realizado la consulta pública previa y el trámite de audiencia, mediante la publicación en la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, así como a través del Consejo Consultivo de Hidrocarburos de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.
ADECUACIÓN AL ORDEN CONSTITUCIONAL DE DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS	
	Este real decreto se adecúa al orden constitucional de distribución de competencias, al dictarse al amparo de lo establecido en los artículos 149.1. 13ª y 25ª, que atribuyen al Estado la competencia



	exclusiva en relación con las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica y en materia de bases del régimen minero y energético, respectivamente.	
ANÁLISIS DE IMPACTOS		
IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO	Efectos sobre la economía en general.	La aprobación de nuevos objetivos de energías renovables por su diferencial de cotización respecto al carburante tradicional va a generar un impacto económico en el sector de los proveedores de combustible.
	En relación con la competencia.	<input type="checkbox"/> la norma no tiene efectos significativos sobre la competencia. <input checked="" type="checkbox"/> la norma tiene efectos positivos sobre la competencia. <input type="checkbox"/> la norma tiene efectos negativos sobre la competencia.
	Desde el punto de vista de las cargas administrativas.	<input type="checkbox"/> supone una reducción de cargas administrativas. Cuantificación estimada: <input checked="" type="checkbox"/> incorpora nuevas cargas administrativas. Cuantificación estimada: 90.026€/año <input type="checkbox"/> no afecta a las cargas administrativas.
	Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma <input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de la AGE.	<input type="checkbox"/> implica un gasto: Cuantificación estimada: _____ <input type="checkbox"/> implica un ingreso.



	<input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de otras Administraciones Territoriales	Cuantificación estimada: _____
IMPACTO DE GÉNERO	La norma tiene un impacto de género	Negativo <input type="checkbox"/> Nulo <input checked="" type="checkbox"/> Positivo <input type="checkbox"/>
IMPACTO POR RAZÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO	Con relación al impacto en el cambio climático, esta norma tiene un impacto positivo en términos de mitigación y no tiene impacto en términos de adaptación.	Negativo <input type="checkbox"/> Nulo <input type="checkbox"/> Positivo <input checked="" type="checkbox"/>
OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS	<p>No se prevé ningún impacto en la familia de acuerdo con lo exigido en la disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, introducida por la Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia.</p> <p>Tampoco se prevé impacto en la infancia y la adolescencia, derivado del artículo 22 de la Ley Orgánica 1/1996 de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor de modificación parcial del Código Civil, y de la Ley de Enjuiciamiento Civil, igualmente introducido por la Ley 26/2015, de 28 de julio.</p> <p>De igual modo, no se prevé impacto en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.</p>	



A) OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA

1. NECESIDAD Y OPORTUNIDAD DE LA NORMA PROYECTADA

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 (en adelante Directiva sobre fuentes de energías renovables revisada), ha actualizado las disposiciones para la descarbonización de la Unión, fijando objetivos más ambiciosos en el sector del transporte e incluyendo nuevas previsiones sobre los criterios de sostenibilidad y de reducción de emisiones no solo para los tradicionales biocarburantes, biolíquidos y biogás, sino también para los combustibles renovables de origen no biológico.

En particular, la Directiva sobre fuentes de energías renovables revisada mandata a los Estados miembros a incrementar la obligación existente a los proveedores de combustible para garantizar que la cuota de energía renovable en el consumo final de energía en el sector del transporte sea, al menos, el 29 por ciento a más tardar en 2030 o que la reducción de la intensidad de gases de efecto invernadero en el transporte sea, al menos, del 14,5 por ciento en la referida fecha. Así, permite a los Estados miembros por primera vez elegir entre un objetivo de penetración de energías renovables en el transporte expresado en términos de contenido energético o en términos de reducción de la intensidad de gases de efecto invernadero (GEI).

En consecuencia, con la entrada en vigor de la Directiva sobre fuentes renovables revisada se deroga parcialmente la Directiva 98/70/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 1998, relativa a la calidad de la gasolina y el gasóleo y por la que se modifica la Directiva 93/12/CEE del Consejo (también denominada Directiva “*Fuel Quality Directive*” o *Directiva FQD*), con el fin de unificar las obligaciones reforzadas de descarbonización previstas en la Directiva sobre fuentes renovables revisada y evitar así su doble regulación.

Asimismo, se han establecido previsiones para la introducción de combustibles renovables en los sectores de aviación y marítimo a través del Reglamento (UE) 2023/2405 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de octubre de 2023, relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible (“Reglamento *ReFuelEU Aviation*”) y 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 Maritime*”), respectivamente.

Por otro lado, se consideran las premisas fijadas en la Directiva Delegada (UE) 2024/1405 de la Comisión, de 14 de marzo de 2024, por la que se modifica el anexo IX de la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la adición de materias primas para la producción de biocarburantes y biogás.

Por último, se incluyen en esta norma las disposiciones que afectan a la certificación de combustibles hipocarbónicos, mediante la transposición del artículo 9 de la Directiva (UE) 2024/1788 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de junio de 2024 relativa a normas comunes para los mercados interiores del gas renovable, del gas natural y del hidrógeno, por la que se modifica la Directiva (UE) 2023/1791 y se deroga la Directiva 2009/73/CE relativo a la certificación de gas renovable y combustibles hipocarbónicos.



En el ámbito nacional, la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos, establece objetivos anuales de biocarburantes y otros combustibles renovables con fines de transporte, y habilita al Gobierno a modificar dichos objetivos, así como a establecer objetivos adicionales.

El Real Decreto 1085/2015, de 4 de diciembre, de fomento de los Biocarburantes establece objetivos de venta o consumo de biocarburantes para el periodo 2016-2026. El marco jurídico sobre biocarburantes y otros combustibles renovables se completa con el Real Decreto 376/2022, de 17 de mayo, por el que se regulan los criterios de sostenibilidad y de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de los biocarburantes, biolíquidos y combustibles de biomasa, así como el sistema de garantías de origen de los gases renovables.

Teniendo en cuenta lo anterior, las modificaciones previstas en la Directiva sobre fuentes renovables revisada y los nuevos Reglamentos europeos, hacen necesaria la reconfiguración del contexto normativo al tiempo que se transpone parcialmente al ordenamiento jurídico nacional las disposiciones citadas. Este nuevo instrumento normativo aúna y refuerza las previsiones sobre los objetivos de descarbonización del sector del transporte y articula los mecanismos y herramientas para su cumplimiento.

En concreto, mediante este real decreto se pretende realizar la trasposición parcial al ordenamiento jurídico nacional de los artículos 2, 19, 25, 26, 27, 29 bis, 30, 31 bis y el anexo IX de la Directiva (UE) 2018/2001, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, en su versión dada por la Directiva (UE) 2023/2413 del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de octubre de 2023, además de la transposición de la Directiva Delegada (UE) 2024/1405 de la Comisión, de 14 de marzo de 2024 por la que se modifica el anexo IX de la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la adición de materias primas para la producción de biocarburantes y biogás, y del artículo 9 de la Directiva (UE) 2024/1788 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de junio de 2024 relativa a normas comunes para los mercados interiores del gas renovable, del gas natural y del hidrógeno, por la que se modifica la Directiva (UE) 2023/1791 y se deroga la Directiva 2009/73/CE relativo a la certificación de gas renovable y combustibles hipocarbónicos.

2. OBJETIVO

Constituye el objeto de este real decreto la trasposición parcial de la Directiva (UE) 2023/2413 del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de octubre de 2023, en lo relativo a los objetivos de energías renovables en el sector del transporte; el establecimiento de un sistema de créditos de electricidad renovable en el sector del transporte y la regulación de los criterios de sostenibilidad y reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de los combustibles renovables de origen no biológico e hipocarbónicos.

- Regulación de la estructura de objetivos y subobjetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) para descarbonizar el sector del transporte a 2030 en cada uno de los modos.

Se establecen objetivos calculados en términos de reducción de emisiones GEI con intención de garantizar la neutralidad tecnológica de los diferentes tipos de energía y fomentar su contribución de forma unánime a la descarbonización del transporte, sin aplicar los tradicionales multiplicadores para determinados biocarburantes u otros combustibles renovables más novedosos.



Se propone así una estructura diferenciada por modos de transporte articulando obligaciones individuales para cada uno de ellos, teniendo en cuenta las previsiones establecidas en los reglamentos dedicados *FuelEU Maritime* y *ReFuelEU Aviation*, y proporcionando instrumentos para flexibilizar el cumplimiento de los objetivos en el transporte por carretera, que han sido tradicionalmente regulados.

Por otra parte, se articulan subobjetivos de energías renovables con fines de transporte en términos específicos para cada modo, en contenido energético: un subobjetivo de biocarburantes avanzados, biogás y combustibles renovables de combustibles; un subobjetivo de combustibles renovables de origen no biológico de uso intermedio y un subobjetivo específico de bioetanol avanzado.

- Ampliación del ámbito subjetivo de los operadores sujetos al cumplimiento de los objetivos de energías renovables en el sector del transporte.

Con intención de reconocer todas las fuentes de energía utilizadas en el sector del transporte, se incluyen nuevos sujetos que deberán incorporar energías renovables en sus ventas o consumos y se habilita a los productores a acceder a las plataformas para facilitar el intercambio de energías.

- Articulación del mecanismo de créditos de electricidad renovable para el sector del transporte.

Se establecen las bases para la creación de un mecanismo de créditos de electricidad renovable que permita reconocer la electricidad consumida en el transporte por carretera mediante la concesión de títulos que verifiquen la procedencia de esta electricidad, los puntos de consumo y sus cantidades.

- Definición de los criterios de sostenibilidad y de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de los combustibles renovables de origen no biológico e hipocarbónicos y la forma de verificación de su cumplimiento.

Se define un sistema de verificación de la sostenibilidad equivalente al ya existente para los biocarburantes, biolíquidos y biogás, con intención de aclarar y facilitar el cumplimiento de estas condiciones a los combustibles renovables de origen no biológico e hipocarbónicos. Para ello, se incluyen previsiones no sólo sobre los esquemas a aplicar sino sobre el necesario informe de verificación.

- Determinación de condiciones para la acreditación e inspección de la verificación de las características de sostenibilidad y de reducción de las emisiones GEI de los combustibles renovables e hipocarbónicos en el marco de la base de datos de la Unión.

Siguiendo con las premisas fijadas para la Base de Datos de la Unión (en adelante UDB), se identifican todos los agentes de la cadena de valor, independientemente del sector final en el que se consuma el combustible renovable o hipocarbónico, que deben proporcionar información a la misma y las condiciones para su acreditación bajo esquemas voluntarios o nacionales reconocidos o SNVS cuando sea posible.

- Regulación del Sistema de Garantías de origen de los gases renovables e hipocarbónicos.

Se adapta el existente Sistema de Garantías de origen al contexto actual y se dan cabida a los combustibles hipocarbónicos para permitir identificar la procedencia de los gases aplicables a cada sector.



3. ALTERNATIVAS

Se han analizado distintas alternativas a las incluidas en este real decreto, con las conclusiones expuestas a continuación.

La primera alternativa consistiría en no introducir ninguna regulación adicional a la ya existente, lo que no se considera aceptable, dado que implicaría el incumplimiento de la obligación de trasposición 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, y se mantendrían los objetivos actuales de energías renovables en el transporte, establecidos en el Real Decreto 376/2022, de 17 de mayo. Tampoco se transpondría la Directiva Delegada (UE) 2024/1405 de la Comisión, de 14 de marzo de 2024, por la que se modifica el anexo IX de la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la adición de materias primas para la producción de biocarburantes y biogás, limitando las materias primas existentes. Por último, si no se transpusiera el artículo 9 de la Directiva (UE) 2024/1788 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de junio de 2024 relativa a normas comunes para los mercados interiores del gas renovable, del gas natural y del hidrógeno, por la que se modifica la Directiva (UE) 2023/1791 y se deroga la Directiva 2009/73/CE relativo a la certificación de gas renovable y combustibles hipocarbónicos, se produciría un vacío legal para aquel hidrógeno electrolítico que no consiguiera cumplir con los requisitos para ser calificado como combustible renovable de origen no biológico.

Por otro lado, frente a la alternativa de no transponer la norma, se podría optar por una tramitación independiente de cada una de las modificaciones previstas en la Directiva (UE) 2023/2413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de octubre de 2023, sobre la Directiva (UE) 2018/2001. En este sentido, se ha optado por incluir en este real decreto todas las disposiciones relativas a los biocarburantes, el biogás y otros como los combustibles renovables de origen no biológico e hipocarbónicos, todos ellos aplicados al sector del transporte con intención de evitar la dispersión normativa en el cumplimiento de estas obligaciones. No obstante, las modificaciones que afectan a la sostenibilidad de los biocarburantes se mantienen en el Real Decreto 376/2022, de 17 de mayo, garantizando la trazabilidad en su aplicación; y quedando por transponer las disposiciones del artículo 22 de la Directiva (UE) 2023/2413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de octubre de 2023.

En cuanto a la posibilidad de llevar a cabo una tramitación completa y limitada a las modificaciones previstas en la Directiva (UE) 2023/2413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de octubre de 2023, sobre la Directiva (UE) 2018/2001, resulta complejo y confuso regular en una misma norma todas las modificaciones establecidas en la citada Directiva por ser aplicables a varios sectores de la economía y afectando, por tanto, a las competencias de varios ministerios. En consecuencia, se circunscribe al ámbito del transporte sobre el que tradicionalmente se han fijado objetivos.

4. ADECUACIÓN A LOS PRINCIPIOS DE BUENA REGULACIÓN

Este real decreto ha sido elaborado teniendo en cuenta los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia que conforman los principios de buena regulación a que se refiere el artículo 129.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.



De este modo, cumple con el principio de necesidad, al ser requerido para la trasposición parcial 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; así como de la Directiva Delegada (UE) 2024/1405 de la Comisión, de 14 de marzo de 2024, por la que se modifica el anexo IX de la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la adición de materias primas para la producción de biocarburantes y biogás.

Se adecúa, asimismo, al principio de proporcionalidad, dado que la norma contiene la regulación imprescindible para atender la necesidad a cubrir, sin que existan otras medidas menos restrictivas de derechos o que impongan menos obligaciones a los destinatarios para la consecución de los fines previstos en la misma.

Por otra parte, se ajusta al principio de seguridad jurídica, al desarrollar y ser coherente con lo establecido en las disposiciones legales y reglamentarias que le sirven de fundamento.

También cumple con el principio de transparencia, al haberse evacuado, en su tramitación, los correspondientes trámites de consulta pública previa y audiencia. Además, define claramente sus objetivos, tanto en el preámbulo del real decreto como en esta memoria.

Por último, es coherente con el principio de eficiencia, dado que esta norma no impone cargas administrativas innecesarias o accesorias.

Este real decreto ha sido sometido a los trámites de consulta pública previa y audiencia, de conformidad con lo previsto en los artículos 26.2 y 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, respectivamente, mediante su publicación en el portal web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, así como a través del Consejo Consultivo de Hidrocarburos de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

5. PLAN ANUAL NORMATIVO 2025

Este proyecto normativo agrupa los siguientes proyectos incluidos en el Plan Anual Normativo de la Administración General del Estado para 2025, que se ha considerado oportuno tramitar simultáneamente dada la relación existente entre el contenido de ambos:

- Real decreto por el que se modifica el real decreto 376/2022, de 17 de mayo, por el que se regulan los criterios de sostenibilidad y de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de los biocarburantes, biolíquidos y combustibles de biomasa, así como el sistema de garantías de origen de los gases renovables.
- Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, por el que se determinan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo y se regula el uso de determinados biocarburantes.

Dicho plan no prevé que este proyecto deba ser objeto de evaluación por sus resultados, si bien el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima recoge objetivos en la materia.



B) CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

1. CONTENIDO

Como consideración previa a la descripción del contenido, la norma consta de 41 artículos agrupados en 7 títulos y 12 capítulos, 3 disposiciones adicionales, 1 disposición transitoria, 1 disposición derogatoria, 6 disposiciones finales y 3 anexos.

El **artículo 1** recoge el objeto del proyecto de real decreto.

El **artículo 2** recoge el ámbito de aplicación de la norma.

El **artículo 3** incluye las definiciones de varios conceptos utilizados en el proyecto, a efectos de las disposiciones aplicables en el mismo. Estas provienen, en su mayor parte, de la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables, en su versión dada por la Directiva (UE) 2023/2413 de 18 de octubre de 2023; del Reglamento de Ejecución (UE) 2022/996 de la Comisión de 14 de junio de 2022 relativo a las normas para verificar los criterios de sostenibilidad y de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y los criterios de bajo riesgo de provocar un cambio indirecto del uso de la tierra; y del Reglamento (UE) 2023/2405 relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible (*ReFuelEU Aviation*).

El **Título I** establece la estructura de objetivos de energías renovables en el sector del transporte.

Además de las consideraciones generales previstas en el artículo 4, se estructura en cuatro capítulos dedicados a los objetivos de descarbonización establecidos para cada modo de transporte articulando una senda aplicable desde 2027 y suponiendo la principal novedad de la norma al prever un sistema basado en reducción de emisiones frente al tradicional cómputo en contenido energético; un Capítulo V sobre los límites aplicables y un Capítulo VI que determina los mecanismos de flexibilidad.

Así, el **Capítulo I**, que incluye el **artículo 5**, recoge los objetivos para la descarbonización del transporte aéreo en los términos previstos en el Reglamento *ReFuelEU Aviation*. El **Capítulo II**, **artículos 6 y 7**, determina los objetivos de descarbonización para la navegación de cabotaje, en términos de reducción de emisiones GEI y añade un subobjetivo específico de combustibles renovables. Igualmente, el **Capítulo III**, **artículo 8**, regula los objetivos de descarbonización para el transporte ferroviario, en términos de reducción de emisiones GEI y el **Capítulo IV**, **artículos del 9 al 11**, fija los objetivos de descarbonización para el transporte por carretera, en términos de reducción de emisiones GEI y añade un subobjetivo específico de biocarburantes avanzados, biogás y combustibles renovables de origen no biológico y otro para bioalcoholes avanzados.

Por su parte, el **Capítulo V en los artículos 12 y 13** establece los límites que se tienen en cuenta a la hora de computar la reducción de emisiones o el contenido energético de biocarburantes y otros combustibles renovables procedentes de ciertas materias primas específicas en los objetivos anteriores. En particular, el **artículo 12** prevé el establecimiento, por orden ministerial, del porcentaje máximo de biocarburantes producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros



sobre el contenido energético total de los combustibles y la electricidad suministrados al sector del transporte a partir del año 2027. Por su parte, el **artículo 13** señala que, para el cumplimiento de los objetivos de energías renovables en el sector del transporte, se limitarán los biocarburantes y biogás producidos a partir de las materias primas enumeradas en el anexo I parte B de este real decreto.

Por último, el **Capítulo VI en los artículos 14 y 15** establece los mecanismos de flexibilidad en los objetivos de descarbonización en el transporte, uno para el cumplimiento de las obligaciones modales de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en el sector del transporte y otro para el cumplimiento de los subobjetivos de combustibles renovables en el sector del transporte.

El **Título II**, recoge todos los sujetos obligados al cumplimiento de los objetivos de energías renovables en el transporte, así como aquellos sujetos habilitados que, no teniendo que cumplir con las obligaciones anteriores, pueden participar en el sistema de certificación de combustibles renovables y valorizar así la energía renovable suministrada.

El **Capítulo I**, que incluye los **artículos 16 a 20**, determina, de una parte, cuáles son los sujetos obligados a acreditar el cumplimiento de los objetivos modales establecidos en el Título I, y por la otra, define los mecanismos de flexibilidad para el citado cumplimiento.

El **Capítulo II**, que comprende los **artículos 21 y 22**, introduce una nueva figura denominada 'sujetos habilitados'. Estos son actores que pueden obtener certificados de combustibles renovables, que podrán ser utilizados por los sujetos obligados para cumplir con sus obligaciones. Además, el capítulo establece qué entidades deben remitir a la Entidad de Certificación la información relativa al consumo de energía en el sector del transporte.

Finalmente, el **Capítulo III**, dedicado al **artículo 23**, regula la concesión de sellos de liderazgo en la transición energética en el transporte. Estos reconocimientos se publicarán en la web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

El **Título III** regula el mecanismo de créditos de electricidad renovable y comprende los **artículos 24, 25 y 26**, que establecen, respectivamente, la creación del mecanismo, los sujetos participantes y las condiciones para la emisión de dichos créditos.

El **Título IV** regula las características de sostenibilidad y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero para combustibles renovables de origen no biológico e hipocarbónicos.

El **Capítulo I**, incluye los **artículos 27, 28, 29, 30 y 31**. El artículo 27 define la finalidad de la verificación de la sostenibilidad y la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero de los combustibles renovables de origen no biológico e hipocarbónicos, esto es, el cumplimiento de distintos objetivos. Por su parte, el artículo 28 establece las características de sostenibilidad y de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero que deben cumplir los combustibles renovables de origen no biológico, el artículo 29 incluye los criterios de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero que deben cumplir los combustibles hipocarbónicos y el artículo 30 que fija los criterios de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero para combustibles de carbono reciclado. Por último, en el artículo 31, el Ministerio para la Transición Ecológica y Reto



Demográfico publicará anualmente los valores de emisiones GEI del mix eléctrico de las zonas de oferta peninsular y zonas de oferta equivalentes en Territorios No Peninsulares para comprobar el cumplimiento de las condiciones para ser certificados como combustibles renovables de origen no biológico e hipocarbónicos.

El **Capítulo II** recoge las disposiciones relativas a la verificación del cumplimiento de las características de sostenibilidad anteriormente definidas. En particular, el **artículo 32** establece que, para que la energía pueda contabilizarse a efectos de los objetivos mencionados, los agentes que participan a lo largo de toda la cadena de valor deben demostrar las características de sostenibilidad y de reducción de emisiones acogiéndose a un régimen reconocido por la Comisión Europea, o en los casos para los que está previsto, el Sistema Nacional de Verificación de la Sostenibilidad. Por su parte, el **artículo 33** define las disposiciones relativas al balance de masa de los combustibles renovables de origen no biológico e hipocarbónicos.

El **Título V** trata sobre la acreditación de la verificación de las características de sostenibilidad y de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero de los combustibles renovables e hipocarbónicos en el marco de la base de datos de la Unión.

El **Capítulo I**, que incluye el **artículo 34**, recoge todos los operadores económicos integrados en la cadena de producción y comercialización de combustibles renovables e hipocarbónicos obligados a la remisión de información en el marco de la base de datos de la Unión.

El **Capítulo II**, que contiene el **artículo 35**, define el Sistema Nacional de Verificación de la Sostenibilidad, sus elementos y las funciones de cada uno de ellos.

El **Capítulo III**, con los **artículos del 36 al 38** señala las disposiciones relativas a la acreditación e inspección de la verificación de la sostenibilidad y de la reducción de gases de efecto invernadero de todos los combustibles renovables e hipocarbónicos, en función del esquema a que se acojan los sujetos.

El **Capítulo IV**, que incluye los **artículos 39 y 40**, dispone los mecanismos para la supervisión de las entidades de verificación en el marco del Sistema Nacional de Verificación de la Sostenibilidad y de los organismos de certificación que realicen auditorías independientes con arreglo a un régimen voluntario.

El **Título VI** define el sistema de garantías de origen para gases renovables e hipocarbónicos. Este Título, que consta de los **artículos 41 y 42**, establece las bases del sistema y las condiciones para la expedición de garantías de origen para aquellos productores de combustibles gaseosos no sujetos al cumplimiento de criterios de sostenibilidad y de reducción de emisiones.

Finalmente, el **Título VII** que comprende el **artículo 43**, establece el régimen de infracciones y sanciones.

Completan la norma las disposiciones adicionales, finales, una transitoria y una final.

La **disposición adicional primera** introduce particularidades para la aplicación de los criterios de sostenibilidad y de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en el ámbito del



Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la UE (en adelante, RCDE UE), aplicando el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2018, sobre el seguimiento y la notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero en aplicación de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 601/2012 de la Comisión.

La **disposición adicional segunda** designa a la entidad responsable del sistema de garantías de origen de los gases renovables e hipocarbónicos.

La **disposición adicional tercera** señala a la Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos (CORES) como entidad responsable de llevar a cabo las funciones de inspección y supervisión previstas en el artículo 36 y el Capítulo IV, y prevé la posibilidad de poner fin a dichas funciones pudiendo designar, en su caso, a una nueva entidad responsable en base a criterios de transparencia, igualdad independencia y eficiencia.

La **disposición transitoria única** establece el régimen aplicable hasta la entrada en vigor de esta normativa, afectando al Real Decreto 1085/2015, de 4 de diciembre, de fomento de los Biocarburantes, al Real Decreto 376/2022, de 17 de mayo, por el que se regulan los criterios de sostenibilidad y de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de los biocarburantes, biolíquidos y combustibles de biomasa, así como el sistema de garantías de origen de los gases renovables y a la normativa derivada de las anteriores.

La **disposición derogatoria única** deroga el Real Decreto 1085/2015, de 4 de diciembre, de fomento de los Biocarburantes, así como cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en el presente real decreto a partir del 1 de enero de 2027.

La **disposición final primera** establece el título competencial.

La **disposición final segunda** recoge las incorporaciones parciales al ordenamiento jurídico nacional 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; de la Directiva Delegada (UE) 2024/1405 de la Comisión, de 14 de marzo de 2024, por la que se modifica el anexo IX de la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la adición de materias primas para la producción de biocarburantes y biogás y del artículo 9 de la Directiva (UE) 2024/1788 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de junio de 2024 relativa a normas comunes para los mercados interiores del gas renovable, del gas natural y del hidrógeno, por la que se modifica la Directiva (UE) 2023/1791 y se deroga la Directiva 2009/73/CE relativo a la certificación de gas renovable y combustibles hipocarbónicos.

La **disposición final tercera** introduce modificaciones en el Real Decreto 376/2022, de 17 de mayo, por el que se regulan los criterios de sostenibilidad y de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de los biocarburantes, biolíquidos y combustibles de biomasa, así como el sistema de garantías de origen de los gases renovables. Estas modificaciones afectan al artículo 2, a los capítulos III y IV del Título I, al Título II, a las disposiciones finales segunda y tercera y al anexo I del Real Decreto 376/2022, de 17 de mayo.



La **disposición final cuarta** modifica el Real Decreto 61/2006, por el que se determinan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo y se regula el uso de biocarburantes con el objetivo de adaptarlo a los cambios introducidos por la normativa comunitaria y permitir un mayor porcentaje de mezcla de FAME en el gasóleo B y adaptar las disposiciones a lo establecido en la Directiva (UE) 2023/2413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de octubre de 2023.

La **disposición final quinta** modifica el Real Decreto 1434/2002, de 27 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de gas natural, con el objetivo de facilitar la penetración de biometano y maximizar el uso de las infraestructuras existentes del sistema gasista.

La **disposición final sexta** modifica el Real Decreto 2487/1994, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto regulador de las actividades de distribución al por mayor y de distribución al por menor mediante suministros directos a instalaciones fijas, de carburantes y combustibles petrolíferos para la clarificación de los condicionantes de capacidad técnica.

La **disposición final séptima** establece las habilitaciones necesarias para que determinados aspectos de este real decreto puedan ser desarrollados mediante orden ministerial y resolución del Secretario de Estado de Energía. Las resoluciones de la citada Secretaría de Estado de Energía se publicarán en el Boletín Oficial del Estado.

La **disposición final octava** señala la entrada en vigor de la norma.

El **anexo I**, en su parte A y parte B, recoge respectivamente el listado de materias primas para la producción de biogás para el transporte y biocarburantes avanzados y el listado de materias primas que están limitadas según lo previsto en el artículo 14.

El **anexo II** regula las emisiones de gases de efecto invernadero consideradas para los combustibles fósiles y electricidad.

El **anexo III** articula la metodología de cálculo para los objetivos de energías renovables en el transporte.

El **anexo IV** determina las condiciones para la aplicación del artículo 10.

El **anexo V** incluye el listado de sujetos obligados al reporte de información.

El **anexo VI** desarrolla el concepto de “zonas de ofertas equivalentes” para poder evaluar el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Reglamento Delegado (UE) 2023/1185 de la Comisión, de 10 de febrero de 2023 y del Reglamento Delegado (UE) 2025/2359 de la Comisión, de 8 de julio de 2025 por el que se completa la Directiva (UE) 2024/1788 del Parlamento Europeo y del Consejo especificando una metodología para analizar la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero derivada del uso de combustibles hipocarbónicos en los Territorios No Peninsulares.



2. ANÁLISIS JURÍDICO

I. FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA Y RANGO NORMATIVO.

La habilitación legal general para dictar este real decreto se encuentra en el artículo 97 de la Constitución Española y en el artículo 22 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, que atribuyen al Gobierno la potestad reglamentaria. Asimismo, el artículo 24 de dicha ley prevé que las decisiones que aprueben normas reglamentarias de la competencia del Consejo de Ministros adoptarán la forma de reales decretos.

En el ámbito sectorial, la disposición adicional decimosexta de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos habilita al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, referencia que ha de entenderse dirigida al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, a dictar las disposiciones necesarias para regular un mecanismo de fomento de la incorporación de biocarburantes y otros combustibles renovables, destinado a lograr el cumplimiento de los objetivos establecidos con fines de transporte. Asimismo, la disposición final sexta de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética habilita al Gobierno para aprobar, en el ámbito de sus competencias, cuantas disposiciones sean necesarias para la aplicación, ejecución y desarrollo de lo establecido en esta ley.

Por lo que se refiere al rango normativo de la propuesta, el instrumento elegido es el adecuado dado que este proyecto desarrolla previsiones legales y modifica varios reales decretos, luego se infiere la necesidad de su articulación mediante una norma de igual rango.

II. COHERENCIA CON EL ORDENAMIENTO JURÍDICO.

La presente norma está alineada con las previsiones establecidas hasta la fecha en relación con el fomento de biocarburantes y otros combustibles renovables en el sector del transporte, en particular con las siguientes disposiciones normativas:

- Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos.
- Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuestas a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania.
- Real Decreto 1085/2015, de 4 de diciembre, de fomento de los Biocarburantes.
- Real Decreto 376/2022, de 17 de mayo, por el que se regulan los criterios de sostenibilidad y de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de los biocarburantes, biolíquidos y combustibles de biomasa, así como el sistema de garantías de origen de los gases renovable.
- Orden TEC/1420/2018, de 27 de diciembre, por la que se desarrollan los aspectos de detalle del Sistema Nacional de Verificación de la Sostenibilidad y de la emisión del informe de verificación de la sostenibilidad regulados en el Real Decreto 1597/2011, de 4 de noviembre, por el que se regulan los criterios de sostenibilidad de los biocarburantes y biolíquidos, el Sistema Nacional de Verificación de la Sostenibilidad y el doble valor de algunos biocarburantes a efectos de su cómputo.
- Orden TED/1026/2022, de 28 de octubre, por la que se aprueba el procedimiento de gestión del sistema de garantías de origen del gas procedente de fuentes renovables.



- Orden TED/1342/2022, de 23 de diciembre, por la que se establece el límite de biocarburantes producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros a efectos del objetivo de venta o consumo de biocarburantes y biogás con fines de transporte.
- Orden TED/728/2024, de 15 de julio, por la que se desarrolla el mecanismo de fomento de biocarburantes y otros combustibles renovables con fines de transporte.

III. RELACIÓN CON EL DERECHO DE LA UNIÓN EUROPEA.

Mediante este real decreto se incorpora parcialmente al ordenamiento jurídico nacional los artículos 2, 19, 25, 26, 27, 29 bis, 30, 31 bis 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, que debe ser transpuesta con anterioridad al 21 de mayo de 2025. Asimismo, se incorporan las previsiones de la Directiva Delegada (UE) 2024/1405 de la Comisión, de 14 de marzo de 2024, por la que se modifica el anexo IX de la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la adición de materias primas para la producción de biocarburantes y biogás. Por último, se transpone el artículo 9 de la Directiva (UE) 2024/1788 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de junio de 2024 relativa a normas comunes para los mercados interiores del gas renovable, del gas natural y del hidrógeno, por la que se modifica la Directiva (UE) 2023/1791 y se deroga la Directiva 2009/73/CE relativo a la certificación de gas renovable y combustibles hipocarbónicos.

Estas normas se enmarcan en el ámbito energético de la regulación comunitaria, y se dictan de conformidad con el artículo 194.1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, que establece que la promoción de las energías renovables es uno de los objetivos de la política energética de la Unión Europea.

Se incluye en la siguiente tabla de trasposición la correlación entre los artículos de las citadas directivas y los correspondientes artículos y disposiciones de este real decreto que los trasponen.

Directiva (UE) 2018/2001, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre, en su modificación por la Directiva (UE) 2023/2413			Artículos normativa nacional de transposición	
Artículo	Nombre	Apartado	Artículos	Nombre
2	Definiciones		3	Definiciones
19	Garantías de origen de la energía procedente de fuentes renovables.		38	Sistema de garantías de origen para gases renovables e hipocarbónicos.
25	Integración de las energías renovables en el sector transporte	1 - 3	4 – 11	Objetivos modales de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en el sector del transporte y subobjetivos de combustibles



Directiva (UE) 2018/2001, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre, en su modificación por la Directiva (UE) 2023/2413			Artículos normativa nacional de transposición	
Artículo	Nombre	Apartado	Artículos	Nombre
				renovables con fines de transporte
		4	Título III	Mecanismo de créditos de electricidad renovable
26	Normas específicas para biocarburantes, biolíquidos y combustibles de biomasa producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros		13-14	Límites al cómputo en los objetivos de energías renovables en el transporte de biocarburantes, biolíquidos y combustibles de biomasa producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros
27	Normas de cálculo en el sector del transporte		Anexo III	Metodología de cálculo de objetivos modales de reducción de emisiones GEI y subobjetivos de combustibles renovables con fines de transporte
27.6	Normas de cálculo en lo que respecta a los combustibles renovables de origen no biológico independientemente de su uso final		29	Características de sostenibilidad y de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero para combustibles renovables de origen no biológico
29 bis	Criterios de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero para combustibles renovables de origen no biológico	1	29	Características de sostenibilidad y reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero para combustibles renovables de origen no biológico
29 bis	Criterios de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero para combustibles de carbono reciclado	2	30	Dos. a)
30	Verificación del cumplimiento de los criterios de sostenibilidad y de reducción de las emisiones de	1 y 2	33	Sistema de balance de masa y transformación de partidas para combustibles renovables de origen no biológico



Directiva (UE) 2018/2001, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre, en su modificación por la Directiva (UE) 2023/2413			Artículos normativa nacional de transposición	
Artículo	Nombre	Apartado	Artículos	Nombre
	gases de efecto invernadero	6	Título V: Capítulo II	Concepto y elementos del Sistema Nacional de Verificación de la Sostenibilidad de los combustibles renovables con fines de transporte
		3 y 9	40	Verificación del cumplimiento de las características de sostenibilidad y de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero para combustibles renovables de origen no biológico.
31 bis	Base de datos de la Unión		Título V	Acreditación de la verificación de las características de sostenibilidad y de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de los combustibles renovables en el marco de la base de datos de la Unión
Anexo IX	<p>Parte A. Materias primas para la producción de biogás para el transporte y biocarburantes avanzados, cuya contribución a la consecución de las cuotas mínimas a que se refiere el artículo 25.1, párrafos primero y cuarto, puede considerarse dos veces su contenido energético.</p> <p>Parte B. Materias primas para la producción de biocarburantes y biogás para el transporte, cuya contribución a la consecución de la cuota mínima establecida en el artículo 25, apartado 1, párrafo primero,</p>		Anexo I	<p>Parte A. Materias primas para la producción de biogás para el transporte y biocarburantes avanzados de doble cómputo.</p> <p>Parte B. Materias primas para la producción de biocarburantes y biogás para el transporte de doble cómputo limitadas.</p>



Directiva (UE) 2018/2001, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre, en su modificación por la Directiva (UE) 2023/2413			Artículos normativa nacional de transposición	
Artículo	Nombre	Apartado	Artículos	Nombre
	será limitada y podrá considerarse dos veces su contenido energético.			

Directiva Delegada (UE) 2024/1405 de la Comisión, de 14 de marzo de 2024, por la que se modifica el anexo IX de la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la adición de materias primas para la producción de biocarburantes y biogás			Artículos normativa nacional de transposición	
Artículo	Nombre	Apartado	Artículos	Nombre
	Anexo			Anexo I

Directiva (UE) 2018/2001, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre, en su modificación por la Directiva (UE) 2023/2413			Artículos normativa nacional de transposición	
Artículo	Nombre	Apartado	Artículos	Nombre
9	Certificación de gas renovable y combustibles hipocarbónicos	1,2,5	29	Reducción de emisiones de gases de efecto invernadero para combustibles hipocarbónicos.
		3,4,8	37	Verificación del cumplimiento de las características de sostenibilidad y de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero para combustibles renovables de origen no biológico e hipocarbónicos
		9	38-39	Supervisión del funcionamiento de los organismos de certificación que realicen auditorías independientes con arreglo a un régimen voluntario



Directiva (UE) 2018/2001, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre, en su modificación por la Directiva (UE) 2023/2413			Artículos normativa nacional de transposición	
Artículo	Nombre	Apartado	Artículos	Nombre
		11	35	Operadores económicos integrados en la cadena de producción y comercialización de combustibles renovables e hipocarbónicos obligados a la remisión de información en el marco de la base de datos de la Unión

IV. DEROGACIÓN NORMATIVA.

Con la entrada en vigor de este real decreto, queda derogado el Real Decreto 1085/2015, de 4 de diciembre, de fomento de los Biocarburantes, así como cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en el presente real decreto.

Asimismo, queda derogado el Real Decreto 235/2018, de 27 de abril, por el que se establecen métodos de cálculo y requisitos de información en relación con la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero de los combustibles y la energía en el transporte; se modifica el Real Decreto 1597/2011, de 4 de noviembre, por el que se regulan los criterios de sostenibilidad de los biocarburantes y biolíquidos, el Sistema Nacional de Verificación de la Sostenibilidad y el doble valor de algunos biocarburantes a efectos de su cómputo; y se establece un objetivo indicativo de venta o consumo de biocarburantes avanzados, y por tanto, cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en el presente real decreto.

3. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

I. TRÁMITE DE CONSULTA PÚBLICA PREVIA

Se ha realizado el trámite de consulta pública previa, de conformidad con lo previsto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en relación con el artículo 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

El anuncio de consulta pública previa fue publicado a través de la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico el miércoles 24 de julio de 2024 hasta el viernes 20 de septiembre de 2024. Asimismo, se incluyó en la citada consulta pública previa la relativa a la transposición de la Directiva (UE) 2024/1405 de la Comisión, de 14 de marzo de 2024, por la que se modifica el anexo IX de la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la adición de materias primas para la producción de biocarburantes y biogás; y sobre las disposiciones que afectan a la Base de datos de la Unión.



Por último, la consulta pública previa sobre el mecanismo de créditos de electricidad renovable en el sector del transporte se realizó aparte desde el 28 de junio de 2024 hasta el 12 de julio de 2024.

De forma agregada en relación con las referidas consultas públicas previas, se recibieron alegaciones de más de 50 agentes del sector, de las que se obtuvieron las siguientes conclusiones:

- Sobre la tipología de obligación que debe imponer el Estado Miembro, la mayoría de los agentes defendieron objetivos en términos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero por considerarse la opción que garantiza la neutralidad tecnológica y permite identificar realmente el impacto sobre la descarbonización.
- En relación con la imposición de una cuota combinada de biocarburantes avanzados y biogás producidos a partir de las materias primas enumeradas en el anexo IX, parte A, y de combustibles renovables de origen no biológico en la energía suministrada al sector del transporte, los participantes se mostraron favorables con carácter general, instando a establecer una cuota más ambiciosa que incentive su consumo. Asimismo, los sujetos se muestran, en su mayoría, favorables a incluir en el cómputo de objetivos el combustible renovable de origen no biológico utilizado como producto intermedio.
- Parte de los agentes defienden la necesidad de establecer objetivos diferenciados para los sectores de aviación y marítimo por contar con una normativa propia. Por su parte, otros participantes solicitan que se tenga en cuenta la electricidad renovable. En todo caso, los agentes solicitan mecanismos de flexibilidad que les faciliten el cumplimiento de objetivos en cada uno de los modos de transporte.
- Sobre el mecanismo de créditos de electricidad renovable, los participantes han mostrado su gran interés para la adopción del mismo, identificando cómo deben emitirse y los sujetos que estarían habilitados para ello.
- En relación con la base de datos de la Unión, las empresas y asociaciones muestran su apoyo generalizado a una mayor integración de datos en la UDB, aunque con reticencias en cuanto a la forma que podrían resumirse en cuatro factores: coexistencia de módulos, transparencia en el sistema, integración de gases, y sujetos responsables.
- Sobre la transposición de la Directiva (UE) 2024/1405 de la Comisión, de 14 de marzo de 2024, solicitan que se establezca una lista de materias primas, abierta y no exhaustiva, que permita conocer la forma en que cada una de ellas servirá para el cumplimiento de objetivos, la aplicación de incentivos y cumplir limitaciones que se definan.

Estas conclusiones se han tenido en cuenta en la redacción de la norma.



II. TRÁMITE DE AUDIENCIA E INFORMES PRECEPTIVOS

De conformidad con el artículo 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, este real decreto se somete a trámite de audiencia mediante su publicación en el portal web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

Adicionalmente, el trámite de audiencia también se evalúa mediante consulta a los representantes del Consejo Consultivo de Hidrocarburos de la CNMC, de acuerdo con lo previsto en la disposición transitoria décima de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, del que forman parte las comunidades autónomas.

Dada la complejidad técnica de la norma y la modificación resultante del análisis de las alegaciones recibidas en el trámite de audiencia realizado entre 03 de julio de 2025 hasta el 08 de septiembre de 2025, con carácter excepcional se lleva a cabo un segundo trámite de audiencia durante un periodo más reducido.

Además, durante la tramitación, se reciben sendos informes y se recaba Dictamen del Consejo de Estado.

C) ANÁLISIS DE IMPACTOS

1. ADECUACIÓN DE LA NORMA AL ORDEN CONSTITUCIONAL DE DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS

I. ANÁLISIS DE LOS TÍTULOS COMPETENCIALES

Este real decreto se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1. 13.^a y 25.^a de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en relación con las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica y en materia de bases del régimen minero y energético.

En cuanto a la competencia estatal en materia de bases del régimen minero y energético, ex artículo 149.1.25.^a, con carácter general corresponde al Estado la competencia para regular la ordenación del sector energético y sus diversos subsectores (eléctrico, gasístico, petrolífero, nuclear, etc.) mediante la aprobación de la legislación básica (STC 135/2012, FJ 2).

II. ANÁLISIS DE LA PARTICIPACIÓN AUTONÓMICA Y LOCAL EN LA ELABORACIÓN DEL PROYECTO

El real decreto se ha sometido a audiencia mediante su publicación en el portal web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Como se ha señalado anteriormente, la CNMC da trámite de audiencia mediante la consulta llevada a cabo a través de su Consejo Consultivo de Electricidad y su Consejo Consultivo de Hidrocarburos, en el cual están presentes las comunidades autónomas.

2. IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO

I. IMPACTO ECONÓMICO GENERAL

El impacto económico derivado de la mayor penetración de energías renovables en el sector transporte supondrá, por un lado, el cumplimiento de los objetivos fijados en 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, y, por otro, la reducción de la dependencia energética exterior, fijada en el 50% en 2030 en actualización del PNIEC 2023-2030.

Asimismo, la inclusión del transporte terrestre en el ámbito de aplicación de la Directiva (UE) 2023/959 del Parlamento Europeo y del Consejo de 10 de mayo de 2023, por la que se establece un nuevo régimen de comercio de derechos de emisión (EU-ETS 2), permitirá un ahorro de costes significativo con la mayor proporción de combustibles renovables.

Adicionalmente, se encuentra en fase de revisión la Directiva 2003/96/CE del Consejo, de 27 de octubre de 2003, por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y de la electricidad, que pretende establecer una armonización a nivel europeo de los tipos impositivos mínimos a los productos energéticos utilizados como carburante de automoción y combustible para calefacción y la electricidad, desincentivando el uso de los combustibles más contaminantes con un tipo impositivo superior.

La fiscalidad en estos ámbitos complementará otras medidas en el marco del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE y de las iniciativas de la UE en materia de repostaje.

Finalmente, la mayor producción nacional de combustibles renovables, especialmente biocombustibles, biometano, RFNBO y electricidad, tendrá un impacto positivo en la balanza comercial, registrando el componente energético un déficit de 30.442 millones de euros en 2024, equivalente a más de las tres cuartas partes del déficit comercial español total.

II. EFECTOS EN LA COMPETENCIA EN EL MERCADO

Se considera que esta norma tiene efectos positivos en el mercado porque establece por primera vez un marco jurídico sólido y coherente que brinda seguridad jurídica a los agentes involucrados en la descarbonización del transporte. El objetivo de este real decreto es que el sector transporte sea competitivo y eficiente a la par que sostenible y transparente. Para lograrlo, las autoridades han adoptado un papel proactivo en la promoción de la competencia con las siguientes medidas:

En primer lugar, se establecen por primera vez objetivos en el sector del transporte calculados en términos de reducción de emisiones GEI, generando las siguientes ventajas:

- 1) Computar los combustibles renovables según su huella de carbono garantiza la neutralidad tecnológica y fomenta una competencia justa. Los operadores económicos demandarán los combustibles con mayor potencial de descarbonización. Es más, la redefinición de la senda de objetivos nacionales de energías renovables en el sector transporte en términos de reducción de emisiones GEI en la mayoría de Estados miembros permitirá valorar todos los combustibles renovables en función de su huella de carbono, facilitando la apertura a la competencia a través de los intercambios de combustibles renovables en el territorio de la Unión, potenciando a corto y medio plazo el mercado de combustibles renovables a nivel comunitario.
- 2) La garantía de origen integrará la información sobre la reducción de emisiones de GEI asociada a cada partida de combustible y facilitará el cumplimiento de las obligaciones establecidas en la Directiva sobre fuentes renovables revisada, en el Reglamento FuelEU



Maritime y en el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión (ETS1 y ETS2). No obstante, la Prueba de Sostenibilidad (PdS) mantiene su condición de único documento válido para acreditar el cumplimiento de los criterios de sostenibilidad y de reducción de emisiones de la partida de gas renovable o hipocarbónico conforme a la normativa de la Directiva sobre fuentes renovables revisada.

En segundo lugar, además del sector del transporte por carretera, se incluyen los modos de transporte aéreo, marítimo y ferroviario y se amplía también el ámbito subjetivo de los operadores sujetos al cumplimiento de los objetivos de energías renovables en el sector del transporte. Los mecanismos de flexibilidad provistos para cumplir con las diferentes obligaciones en los diferentes modos de transporte, así como la posibilidad de que los sujetos habilitados puedan vender los certificados de combustibles renovables a los sujetos obligados fomenta la movilidad entre sujetos y mayor competencia en el mercado secundario de certificados de combustibles renovables, permitiendo cumplir los objetivos de energías renovables en el sector del transporte. Además, también se incentiva la competencia a través del reconocimiento de aquellos operadores líderes en la certificación de combustibles renovables y de hidrógeno renovable.

En tercer lugar, la articulación de un nuevo mecanismo de créditos de electricidad renovable para el sector del transporte permitirá reconocer la electricidad consumida en el transporte por carretera generando certificados de combustibles renovables que les permitirá cumplir con los objetivos modales de reducción de emisiones.

Por último, se establece un marco detallado para prevenir fraude cometido a lo largo de las cadenas de valor de los combustibles renovables e hipocarbónicos. En primer lugar, el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico se encuentra en la actualidad trabajando en una nueva plataforma más rápida y accesible para sustituir al actual Sistema de certificación de biocombustibles y otros combustibles renovables, reduciendo las barreras de entrada para los operadores. Esta plataforma se conectará a la base de datos de la Unión, para garantizar a nivel nacional y comunitario la trazabilidad del combustible desde su origen hasta su puesta en mercado, mejorando así la transparencia. En segundo lugar, se amplían las labores de inspección a todos los operadores económicos que participan en la cadena de valor de los combustibles renovables e hipocarbónicos y se refuerzan las labores de supervisión a los organismos de certificación y entidades de verificación que certifican dichos combustibles. La mayor transparencia evita prácticas anticompetitivas, esencial para el buen funcionamiento de la economía.

III. ANÁLISIS DE LAS CARGAS ADMINISTRATIVAS

El proyecto de real decreto implica un aumento de las cargas administrativas, dado que amplía el ámbito subjetivo de los objetivos en materia de energías renovables en el sector del transporte al incorporar nuevos sujetos obligados al reporte de información.

La guía metodológica para el cálculo de cargas administrativas contempla los siguientes factores como base para su estimación.

- **Frecuencia:** Algunos trámites deben realizarse con periodicidad mensual o trimestral, mientras que otros tienen carácter anual.
- **Población potencial:** Se identifican diversos grupos de población que estarán sujetos a distintas cargas administrativas:



- Sujetos obligados al cumplimiento de los objetivos de energías renovables en el sector del transporte: Se prevé un incremento de 20 nuevos sujetos obligados. En el caso de los comercializadores de gas natural, se estiman aproximadamente 23 empresas, de las cuales 6 ya se encuentran registradas en el Sistema de Información para la Certificación de Biocarburantes (SICBIOS). En lo que respecta al sector del gas licuado del petróleo (GLP), se calculan 6 posibles sujetos obligados, de los cuales 3 ya figuran en dicho sistema.
 - Sujetos habilitados: La población potencial se estima en 100 operadores de puntos de recarga, y en 20 empresas propietarias de proyectos de producción de combustibles renovables de origen no biológico.
 - Sujetos obligados al reporte de información: Se estima que esta categoría comprende a 3 entidades.
- **Costes unitarios:** Los costes unitarios considerados son los siguientes:

Descripción	Coste unitario (€/actividad)
Presentar una solicitud electrónica	5
Presentación convencional de documentos, facturas o requisitos	5
Aportación de datos	2
Presentación de un informe y memoria	500
Obligación de conservar documentos	20
Auditoría o controles por organizaciones o profesionales externos	1.500
Inscripción electrónica en un registro (1 vez)	50

Los nuevos sujetos obligados al cumplimiento del objetivo de energías renovables en el sector del transporte deberán remitir mensualmente sus solicitudes de certificados de combustibles renovables provisionales, con la consecuente aportación de datos. Asimismo, anualmente deberán enviar el informe de auditoría y el informe de verificación de la sostenibilidad. También, deberán inscribirse en SICBIOS o plataforma equivalente que la sustituya. Todo lo anterior asciende a un coste total para estos sujetos de 2.159 €, que teniendo en cuenta que hay 20 sujetos de esta tipología, el coste total es de 43.180 €.

Por su parte, los sujetos habilitados podrán enviar anualmente una solicitud en la que deben aportar sus datos. Para ello, todos estos sujetos deberán inscribirse en el SICBIOS o plataforma equivalente que la sustituya. Adicionalmente, a los sujetos obligados que sean titulares de plantas de producción de combustibles renovables de origen no biológico se les podrá exigir anualmente la presentación de un informe y memoria auditado por profesionales externos. El coste total para esta tipología de sujetos asciende a 46.840 €.

En cuanto a los sujetos obligados al reporte de información, aportarán datos una vez al año, ascendiendo este coste a 6 €.

Descripción	Coste unitario	Frecuencia anual	Población	Coste Total
-------------	----------------	------------------	-----------	-------------



								(€)
		SOER ¹	SH ²	SRI ³	SSOO	SSHH	SRI	
Presentar una solicitud electrónica	5	12	1		20	120		1.800
Presentación convencional de documentos, facturas o requisitos	5	1			20			100
Aportación de datos	2	12	1	1	20	120	3	726
Presentación de un informe y memoria	500	1	1		20	20		20.000
Obligación de conservar documentos	20	1			20			400
Auditoría o controles por organizaciones o profesionales externos	1500	1	1		20	20		60.000
Inscripción electrónica en un registro (1 vez)	50	1	1		20	120		7.000
Total								90.026,00

El coste total de las cargas administrativas de este proyecto de real decreto es de 90.026 €.

IV. IMPACTO PRESUPUESTARIO

Si bien del desarrollo y aplicación del real decreto de referencia no va a derivarse coste adicional alguno para la Administración General del Estado, ni para las comunidades autónomas o entidades locales, el impacto presupuestario derivado de la sustitución de los carburantes tradicionales por combustibles renovables se asocia, en último término, a una posible reducción en la recaudación impositiva por la contracción del consumo de estos carburantes. No obstante, dicha sustitución también podría incrementar el precio de venta, lo cual generaría un efecto contrario al aumentar la base sobre la que se aplica el IVA.

Con todo lo anterior, la norma propuesta no tendrá impacto sobre los gastos públicos en materia de personal toda vez que ni la previsible modificación de la recaudación en concepto de Impuesto

¹ SOER: Sujetos obligados al cumplimiento de los objetivos de energías renovables en el sector del transporte.

² SHH: Sujetos habilitados a la participación en el sistema de información de biocarburantes y otros combustibles renovables o plataforma futura que la sustituya.

³ SRI: Sujetos obligados al reporte de información.



Especial de Hidrocarburos como consecuencia del remplazo de combustibles fósiles por combustibles renovables ni los nuevos mecanismos previstos para facilitar este reemplazo comportan la necesidad de nuevos recursos humanos al servicio de la AGE, CCAA o entidades locales.

3. IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 24.1.b) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, (en su redacción de la Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración del impacto de género en las disposiciones normativas que elabore el Gobierno), y en el artículo 19 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, el proyecto normativo no tiene impacto de género.

4. IMPACTO POR RAZÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO

La disposición final quinta de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, introdujo una modificación en la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, que incluye una nueva letra h) en el artículo 26.3, que establece la necesidad de incluir un apartado en las Memorias de Análisis de Impacto Normativo referido al Impacto por razón de cambio climático, que deberá ser valorado en términos de mitigación y adaptación al mismo.

La aprobación de este real decreto tiene un impacto positivo en el cambio climático en términos de mitigación, al perseguir una reducción de emisiones en el sector transporte. Como trasposición de lo dispuesto en 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, y teniendo en cuenta la necesidad de luchar contra el cambio climático, este real decreto establece una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero derivadas de la producción y el uso de biocarburantes y otros combustibles renovables en sustitución de opciones de combustibles fósiles.

En materia de biocarburantes, los valores de emisiones ya estaban regulados por la normativa existente, habiéndose visto reforzados mediante el Real Decreto 376/2022, de 17 de mayo. En el caso de los combustibles renovables de origen no biológico, se introducen por primera vez los requisitos a fin de asegurar la trazabilidad y la neutralidad tecnológica en el uso de los mismos.

Además, se garantiza que las actuaciones definidas en este real decreto atenderán al principio de “no causar daño significativo”, en particular a ninguno de los objetivos medioambientales establecidos en el Reglamento (UE) 2020/852 el Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de junio de 2020, relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/2088:

1) Mitigación del cambio climático.

No requiere evaluación sustantiva. La norma contribuye sustancialmente a la mitigación del cambio climático según el artículo 10 del Reglamento 2020/852.

2) Adaptación al cambio climático.



No requiere evaluación sustantiva. Conforme con lo previsto en el artículo 11 del Reglamento 2020/852, las previsiones del real decreto contribuyen sustancialmente a la adaptación al cambio climático.

3) Uso sostenible y protección del agua y los recursos marinos.

No requiere evaluación sustantiva de acuerdo con el acto delegado del Reglamento de Taxonomía, conforme con lo dispuesto en el artículo 12 del Reglamento 2020/852.

4) Transición a una economía circular.

No se espera que la medida conduzca a un daño significativo y a largo plazo al medio ambiente con respecto a la economía circular. Existe una Estrategia de economía circular que garantiza la máxima reutilización de los recursos con la que la reforma está plenamente alineada ya que entre otras medidas, se ha incluido un subobjetivo específico de bioetanol avanzado, que puede ser obtenido a partir de los residuos generados a partir de la producción de vino.

5) Prevención y control de la polución.

No requiere evaluación sustantiva de acuerdo con el acto delegado del Reglamento de Taxonomía, conforme con lo dispuesto en el artículo 12 del Reglamento 2020/852.

6) Protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas.

No requiere evaluación sustantiva.

5. OTROS IMPACTOS

No se prevé ningún impacto en la familia de acuerdo con lo exigido en la disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, introducida por la Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia.

Tampoco se prevé impacto en la infancia y la adolescencia, derivado del artículo 22 de la Ley Orgánica 1/1996 de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor de modificación parcial del Código Civil, y de la Ley de Enjuiciamiento Civil, igualmente introducido por la Ley 26/2015, de 28 de julio.

De igual modo, no se prevé impacto en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.