

MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO

**PROPUESTA DE ORDEN POR LA QUE SE DESARROLLA EL SISTEMA DE
CERTIFICACIÓN DE COMBUSTIBLES RENOVABLES (SICCRE) Y EL
MECANISMO DE CRÉDITOS DE ELECTRICIDAD RENOVABLE**



Contenido

I.	RESUMEN EJECUTIVO	3
II.	OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA.....	9
II.1	Motivación.....	9
II.2	Objetivos	10
II.3	Principios de buena regulación	11
II.4	Alternativas	12
III.	CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN	13
III.1	Contenido.....	13
➤	Articulado	13
➤	Disposiciones	18
➤	Anexos	18
III.2	Análisis jurídico	19
➤	Fundamento jurídico y rango normativo	19
➤	Coherencia con el Derecho de la Unión Europea	21
➤	Coherencia con las normas del ordenamiento jurídico nacional	21
➤	Análisis de las alternativas de redacción en la propuesta de orden	22
➤	Entrada en vigor	23
III.3	DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN	23
➤	Consulta pública previa	23
➤	Audiencia e información pública.....	23
➤	Informes	23
III.4	PRINCIPALES NOVEDADES INTRODUCIDAS POR LA PROPUESTA DE NORMA.....	24
IV.	ADECUACIÓN DE LA NORMA AL ORDEN DE DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS.....	24
V.	ANÁLISIS DE IMPACTOS	25
V.1	Impacto presupuestario	25
V. 2	Impacto económico.....	25
V.3	Análisis de las cargas administrativas	27
V.4	Impacto ambiental	30
V.5	Impacto por razón de cambio climático	30
V.6	Otros impactos	31



I. RESUMEN EJECUTIVO

Ministerio/Órgan o proponente	Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico Secretaría de Estado de Energía	Fecha	22/07/2026
Título de la norma	Propuesta de Orden por la que se desarrolla el sistema de certificación de combustibles renovables (SICCRE) y el mecanismo de créditos de electricidad renovable.		
Tipo de Memoria	Normal ☒ Abreviada ☐		



Situación que se regula

A nivel internacional, la modificación 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, llevada a cabo mediante la Directiva (UE) 2023/2413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de octubre de 2023 (RED III), establece nuevos objetivos reforzados de penetración de energías renovables en el transporte, introduciendo, entre otros aspectos, obligaciones más estrictas de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, el impulso de los combustibles renovables de origen no biológico y el refuerzo de los criterios de sostenibilidad y ahorro de emisiones.

En aras de impulsar la descarbonización en el sector del transporte, la transposición de esta directiva se ha llevado a cabo mediante el Real Decreto 611/2026, de 22 de julio, de impulso a la descarbonización del sector del transporte y fomento de los combustibles renovables, y por el que se modifican diversos reales decretos en la materia. Este marco normativo contempla un nuevo sistema que recoge toda la cadena de valor de los combustibles renovables, amplía el ámbito subjetivo de las obligaciones y establece objetivos no solo en el transporte por carretera, sino también en el sector del ferrocarril no electrificado y en la navegación de cabotaje. Asimismo, se pasa de un sistema basado en contenido energético a otro que combina subobjetivos en contenido energético y de reducción de emisiones, por lo que es necesario hacer una modificación integral de todo el mecanismo de certificación para adaptarlo a este nuevo marco.

El Real Decreto 611/2026, de 22 de julio, habilita a la persona titular del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico a dictar por orden ministerial el procedimiento de detalle para el desarrollo del Sistema de certificación de biocarburantes y otros combustibles renovables o plataforma equivalente que lo sustituya y la interconexión con la base de datos de la Unión, así como el procedimiento detallado de remisión de la información y generación de créditos de electricidad renovable en el mecanismo de créditos de electricidad renovable en el transporte por carretera.

Por tanto, esta norma, busca regular el detalle del sistema de certificación de combustibles renovables y el mecanismo de créditos de electricidad renovable.

A nivel competencial, por una parte, la disposición adicional decimosexta de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos, establece objetivos anuales de biocarburantes y otros combustibles con fines de transporte. Asimismo, indica que el Gobierno podrá modificar los objetivos establecidos, así como establecer objetivos adicionales. También se 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 en la citada disposición. Se indica que este sistema podrá incluir la cuantificación de las obligaciones, indicando los tipos de producto con que se deberá cumplir la obligación, los sujetos obligados, un sistema de certificación que permita la supervisión y control de las obligaciones, así como mecanismos de flexibilidad que favorezcan la máxima eficiencia en el logro de los objetivos.



	Por otra parte, el artículo 13 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética indica que el Gobierno establecerá objetivos anuales de integración de energías renovables y de suministro de combustibles alternativos en el transporte con especial énfasis en los biocarburantes avanzados y otros combustibles renovables de origen no biológico. Asimismo otorga competencias para que el Gobierno, reglamentariamente, pueda adoptar las medidas necesarias para lograr el cumplimiento de los objetivos de integración de energías renovables y suministro de combustibles alternativos en el transporte, con especial énfasis los biocarburantes avanzados y otros combustibles renovables de origen no biológico en el transporte aéreo, incluidos los combustibles sintéticos en cuya fabricación se hayan usado exclusivamente materias primas y energía de origen renovable. En particular, estas medidas podrán incluir: a) Los tipos de producto con que se deberán cumplir los objetivos y los sujetos obligados. b) Un sistema de certificación que permita la supervisión y control de las obligaciones, así como mecanismos de flexibilidad que favorezcan la máxima eficiencia en el logro de los objetivos. En este sentido, el artículo 2.1.p) del Real Decreto 503/2024, de 21 de mayo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 1009/2023, de 5 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, atribuye a la Secretaría de Estado de Energía y, en particular a la Dirección General de Política Energética y Minas la gestión del sistema de certificación de producción, consumo y venta de gases renovables, biocarburantes y nuevos combustibles, por lo que procede establecer el marco para el establecimiento del Sistema de Certificación de Combustibles Renovables (SICCRE), que permita cumplir con los objetivos establecidos en el Real Decreto 611/2026, de 22 de julio, de impulso a la descarbonización del sector del transporte y fomento de los combustibles renovables, y por el que se modifican diversos reales decretos en la materia.
Objetivos que se persiguen	1. Establecer los requisitos y condiciones para la acreditación del cumplimiento de los objetivos de descarbonización en el sector del transporte mediante el Sistema de certificación de combustibles renovables (en adelante SICCRE). 2. Desarrollar la plataforma informática (SICCRE) que remitirá información a la base de datos de la Unión y que cubrirá toda la cadena de valor de los combustibles renovables. 3. Definir las fórmulas de cálculo de las obligaciones y límites aplicables a los objetivos de descarbonización en el sector del transporte. 4. Establecer los detalles relativos a la creación del mecanismo de créditos de electricidad renovable



Principales alternativas consideradas	Se considera la alternativa de “no actuar” no obstante, es necesario adaptar el sistema actual al nuevo esquema dado por el Real Decreto 611/2026, de 22 de julio, de impulso a la descarbonización del sector del transporte y fomento de los combustibles renovables, y por el que se modifican diversos reales decretos en la materia.
CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO	
Tipo de norma	Orden Ministerial
Estructura de la Norma	La propuesta de orden consta de cincuenta y seis artículos, dos disposiciones transitorias, una disposición derogatoria, cuatro disposiciones finales y tres anexos.
Informes recabados	• Comisión Ministerial de Administración Digital del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. • Secretaría General Técnica de la Subsecretaría para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. • Consejo de Estado. • Comisión Delegada de Asuntos Económicos.
Trámite de audiencia	Esta propuesta de orden ha sido objeto del preceptivo trámite de información pública y audiencia a los interesados, previsto en el artículo 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, mediante su publicación en el portal de internet del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.
ADECUACIÓN DE LA NORMA AL ORDEN CONSTITUCIONAL DE DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS	
La propuesta de orden se adecua al orden competencial al dictarse al amparo de las reglas 13ª y 25ª del artículo 149.1 de la Constitución que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, y las bases del régimen minero y energético, respectivamente.	
ANÁLISIS DE IMPACTOS	



IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO	Efectos sobre la economía en general.	El desarrollo de esta orden supondrá un impacto positivo sobre el sector energético. Por una parte, los sujetos participantes en el SICCRE contarán con una nueva plataforma informática para remitir información más eficiente que la anterior. Por otra, el Estado tendrá la trazabilidad de toda la cadena de valor de los combustibles renovables. Esta medida refuerza la prevención del fraude y fomenta la competencia en el sector, lo que podrá contribuir a fomentar el sector de los combustibles renovables, donde se han identificado una serie de oportunidades derivadas del potencial renovable de España.
	En relación con la competencia	☐ La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia. ☒ La norma tiene efectos positivos sobre la competencia. ☐ La norma tiene efectos negativos sobre la competencia.
	Desde el punto de vista de las cargas administrativas	☐ Supone una reducción de cargas administrativas. ☒ Incorpora nuevas cargas administrativas. ☐ No afecta a las cargas administrativas.
	Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma ☐ Afecta a los presupuestos de la Administración del Estado. ☐ Afecta a los presupuestos de otras Administraciones Territoriales.	☒ Implica un gasto. ☐ Implica un ingreso.



IMPACTO MEDIOAMBIENTAL	La norma tiene un impacto medioambiental	Negativo ☐ Nulo ☐ Positivo ☒
IMPACTO DE GÉNERO	La norma no tiene un impacto de género	Negativo ☐ Nulo ☒ Positivo ☐
IMPACTO POR RAZÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO	La norma tiene un impacto en el cambio climático	Negativo ☐ Nulo ☐ Positivo ☒
OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS	Ninguno.	
OTRAS CONSIDERACIONES	Ninguna.	



II. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA

II.1 Motivación

La orden por la que se desarrolla el sistema de certificación de combustibles renovables (SICCRE) y el mecanismo de créditos de electricidad renovable viene a completar el marco jurídico necesario para el establecimiento del esquema de objetivos de descarbonización en el sector del transporte previsto en el Real Decreto 611/2026, de 22 de julio, de impulso a la descarbonización del sector del transporte y fomento de los combustibles renovables, y por el que se modifican diversos reales decretos en la materia.

El contexto normativo europeo viene determinado por 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 modificada por la Directiva (UE) 2023/2413 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de octubre de 2023 (en adelante, DER III) que refuerza de manera significativa las previsiones para el fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables en el transporte. Esta norma establece objetivos más ambiciosos de reducción de la intensidad de emisiones de gases de efecto invernadero, amplía las categorías de combustibles renovables computables e introduce requisitos reforzados en materia de sostenibilidad, trazabilidad y verificación, con el fin de garantizar reducciones efectivas de emisiones en el conjunto del sector.

Por su parte, en el ordenamiento jurídico nacional, la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos, y la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, habilitan al Gobierno para fijar objetivos de integración de energías renovables y de suministro de combustibles alternativos en el transporte, así como a establecer los mecanismos precisos para su seguimiento y verificación.

En virtud de este marco, se adopta el Real Decreto 611/2026, de 22 de julio, de impulso a la descarbonización del sector del transporte y fomento de los combustibles renovables, y por el que se modifican diversos reales decretos en la materia, mediante el cual se adapta el marco nacional a las obligaciones derivadas de la DER III y se define un esquema de cumplimiento basado en la reducción de la intensidad de emisiones de gases de efecto invernadero en todos los modos de transporte, a diferencia del previsto en las anteriores disposiciones normativas que establecían obligaciones en términos de contenido energético. Asimismo, se fomenta el uso de nuevos combustibles, especialmente los combustibles renovables de origen no biológico y se fomenta el uso de la electricidad en el transporte, al poder ser contabilizada a efectos de objetivos.



Por otra parte, a nivel nacional, la 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, ha regulado hasta la fecha el sistema de certificación y pagos compensatorios constituyendo el principal instrumento para el seguimiento del cumplimiento de los objetivos mínimos de consumo y venta de biocarburantes establecidos en el Real Decreto 1085/2015, de 4 de diciembre, de fomento de los biocarburantes. Esta orden supuso la integración de la dispersión normativa del sector de los biocarburantes a la vez que estableció nuevos tipos de certificados que incluyen la información sobre el tipo de materia prima utilizada y las emisiones asociadas. Sin embargo, el enfoque previsto en la Orden TED/728/2024, de 15 de julio, no incluye el suficiente alcance ni en la ampliación del ámbito subjetivo ni en la incorporación de otros medios de transporte como el ferrocarril o la navegación de cabotaje en el sistema, lo que hace necesaria la modificación del mismo, tanto a nivel informático como regulatorio, a fin de que quede debidamente desarrollado lo articulado en Real Decreto 611/2026, de 22 de julio, de impulso a la descarbonización del sector del transporte y fomento de los combustibles renovables, y por el que se modifican diversos reales decretos en la materia.

Por tanto, teniendo en cuenta el mencionado Real Decreto y las limitaciones de la Orden TED/728/2024, de 15 de julio, se adopta esta orden ministerial para la modernización de los instrumentos de seguimiento, trazabilidad y control, siendo necesario disponer de una plataforma única que integre la cadena completa de valor de los combustibles renovables, desde la materia prima hasta el punto de consumo. A tal fin, esta orden desarrolla el SICCRE, concebido como herramienta integral para la recopilación, gestión y verificación de la información relativa a la sostenibilidad, el origen, la transformación, la logística, el suministro de los combustibles renovables y el seguimiento del cumplimiento de las obligaciones relacionadas con los objetivos de descarbonización en el sector del transporte previstos en el Real Decreto 611/2026, de 22 de julio, de impulso a la descarbonización del sector del transporte y fomento de los combustibles renovables, y por el que se modifican diversos reales decretos en la materia.

II.2. Objetivos

1. Establecer los requisitos y condiciones para la acreditación del cumplimiento de los objetivos de descarbonización en el sector del transporte mediante el Sistema de certificación de combustibles renovables (en adelante, SICCRE).
2. Articular las condiciones para el desarrollo de la plataforma informática SICCRE, que remitirá información a la base de datos de la Unión y que cubrirá toda la cadena de valor de los combustibles renovables.



3. Definir las fórmulas de cálculo de las obligaciones y límites aplicables a los objetivos de descarbonización en el sector del transporte.
4. Establecer los detalles para el desarrollo del mecanismo de créditos de electricidad renovable.

II.3. Principios de buena regulación

Se analiza bajo este epígrafe la adecuación de la norma a los principios de buena regulación contenidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

El principio de **eficacia** está justificado por el interés de los sujetos obligados a cumplir con los objetivos de descarbonización en el sector del transporte establecidos en el Real Decreto 611/2026, de 22 de julio, de impulso a la descarbonización del sector del transporte y fomento de los combustibles renovables, y por el que se modifican diversos reales decretos en la materia.

El principio de **seguridad jurídica** se ajusta al hecho de que, con esta orden, se desarrolla el sistema y los mecanismos para que los sujetos obligados puedan cumplir con las obligaciones establecidas en la normativa de referencia, sancionable según el artículo 109, apartado aa), de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector Hidrocarburos, dando certidumbre a los sujetos en relación con la metodología de cálculo de los objetivos.

La aprobación de esta orden, adecuada a la necesidad desarrollar la normativa del sector, se ampara en lo previsto en la disposición final sexta del Real Decreto 611/2026, de 22 de julio, de impulso a la descarbonización del sector del transporte y fomento de los combustibles renovables, y por el que se modifican diversos reales decretos en la materia, cumpliendo así el principio de **necesidad**.

En virtud del principio de **proporcionalidad**, la iniciativa se ajusta a las necesidades detectadas y a los medios disponibles para su cumplimiento, limitando su contenido a la adaptación de la Orden TED/728/2024, de 15 de julio y su ajuste al nuevo esquema de objetivos.

En la tramitación de esta orden ministerial se considera satisfecho el principio de **transparencia** en la medida en la que esta ha sido sometida al trámite de consulta pública previa, audiencia pública y a informe de los departamentos ministeriales afectados.

Por último, se han tratado de minimizar las cargas administrativas, en aras de salvaguardar el principio de **eficiencia**.



II.4. Alternativas

Se plantea la posibilidad de no desarrollar ni aprobar esta orden ministerial. Esta alternativa implicaría que no se podría desarrollar el SICCRE en los términos suficientes para la contabilización de los objetivos de descarbonización del sector del transporte, lo que tendría las siguientes consecuencias:

- Desde el punto de vista técnico, la actual plataforma SICBIOS no podría asumir el seguimiento de las nuevas obligaciones ni de los sujetos obligados previstos en el Real Decreto 611/2026, de 22 de julio, de impulso a la descarbonización del sector del transporte y fomento de los combustibles renovables, y por el que se modifican diversos reales decretos en la materia, lo que dificultaría la descarbonización de sectores como el ferroviario y la navegación de cabotaje.
- No podría ponerse en marcha el mecanismo de créditos de electricidad renovable, lo que impediría la generación de certificados de combustibles renovables asociados a la electricidad suministrada al transporte por carretera en puntos de recarga de acceso público.
- Los sujetos habilitados, tales como las plantas de producción de combustibles renovables de origen no biológico, no contarían con la capacidad de valorizar dichos combustibles.
- No se dispondría de información a lo largo de toda la cadena de valor, lo que reduciría la visibilidad del sector y dificultaría la lucha contra el fraude.

Por lo tanto, se considera razonable realizar una nueva orden ministerial para que la Administración pueda disponer de información completa a lo largo de toda la cadena de valor, reforzando la visibilidad del sector y la lucha contra el fraude, así como dotar al sistema de capacidades técnicas para el seguimiento de nuevas obligaciones y sujetos, facilitando la descarbonización de sectores como el ferroviario y la navegación de cabotaje, habilitando además el mecanismo de créditos de electricidad renovable y la adecuada valorización de los combustibles renovables de origen no biológico.



III. CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

III.1. Contenido

➤ Articulado

La propuesta de orden consta de cincuenta y seis artículos, distribuidos en 7 títulos y sus correspondientes capítulos, dos disposiciones transitorias, una disposición derogatoria, cuatro disposiciones finales y tres anexos.

El **primer artículo** articula el objeto perseguido con la publicación de la norma que trata principalmente de regular el sistema de certificación de combustibles renovables y el mecanismo de créditos de electricidad renovable.

El **segundo artículo** recoge definiciones a las que se hace alusión a lo largo del texto.

El **tercer artículo** establece quién es la entidad de certificación y las funciones que realiza cada órgano dentro de la misma.

El **cuarto artículo** establece cuáles son los sujetos obligados a cumplir con los objetivos de descarbonización en el sector del transporte.

El **quinto artículo** prevé quiénes son los sujetos de la cadena de valor de los combustibles renovables que deben remitir información al SICCRE.

El **sexto artículo** determina quiénes son los sujetos habilitados por cuyas ventas pueden obtener certificados de combustibles renovables para el cumplimiento de los objetivos previstos para los sujetos obligados.

El **séptimo artículo** establece quiénes son los sujetos de verificación que participarán en las certificaciones provisionales del SICCRE.

El **octavo artículo** establece los tipos de certificados de combustibles renovables que se generarán en SICCRE en función de sus unidades, distinguidos en contenido energético o en reducción de emisiones.

El **noveno artículo** define cuáles son los tipos de certificados de combustibles renovables en contenido energético. Estos certificados se generarán en función de la materia prima con la que se haya producido el combustible renovable. En concreto, se diferencian los siguientes tipos:

- Certificados Tipo A: Generados a partir de materias primas establecidas en la parte A del anexo I del Real Decreto 611/2026, de 22 de julio, de impulso a la descarbonización del sector del transporte y fomento de los combustibles



renovables, y por el que se modifican diversos reales decretos en la materia.

- Certificados Tipo Ab: Generados a partir bioalcoholes avanzados, definidos en el Real Decreto 611/2026, de 22 de julio, de impulso a la descarbonización del sector del transporte y fomento de los combustibles renovables, y por el que se modifican diversos reales decretos en la materia.
- Certificados Tipo B: Generados a partir de materias primas establecidas en la parte B del anexo I del Real Decreto 611/2026, de 22 de julio, de impulso a la descarbonización del sector del transporte y fomento de los combustibles renovables, y por el que se modifican diversos reales decretos en la materia.
- Certificados Tipo C: Generados a partir de materias primas categorizadas como cultivos alimentarios y forrajeros en el anexo III de esta orden.
- Certificados Tipo D: Generados a partir de materias primas que no están categorizadas en los tipos de certificados anteriores.
- Certificados Tipo E: Generados a partir de combustibles renovables de origen no biológico.
- Certificados Tipo F: Generados a partir de hidrógeno electrolítico hipocarbónico consumido en el sector del transporte por carretera o en el sector de la industria. Sólo se podrán generar hasta el ejercicio 2030 incluido.

El **décimo artículo** recoge los certificados de combustibles renovables en términos de ahorro de emisiones de GEI, aclarando los combustibles sobre los que se emiten.

Los **artículos undécimo, decimosegundo y decimotercero** establecen las disposiciones relativas al mecanismo de expedición de certificados de combustibles renovables a los sujetos habilitados que son productores de combustibles renovables de origen no biológico cuyo uso final está destinado al sector de la industria o como producto final al sector del transporte.

- El artículo 11 define el procedimiento para la solicitud de certificados de combustibles renovables por parte de estos sujetos.
- El artículo 12 establece el procedimiento para la emisión de este tipo de certificados por parte de la entidad de certificación.
- El artículo 13 establece las condiciones para el intercambio de este tipo de certificados entre los sujetos habilitados y los sujetos obligados al cumplimiento de obligaciones.



Los artículos **decimocuarto, decimoquinto, decimosexto y decimoséptimo** desarrollan el mecanismo de créditos de electricidad renovable.

- El artículo 14 establece las bases del mecanismo de créditos de electricidad renovable.
- El artículo 15 define el procedimiento para la solicitud de emisión de créditos de electricidad renovable.
- El artículo 16 prevé la metodología para la asignación y el intercambio entre sujetos obligados y habilitados de los créditos de electricidad renovable.
- El artículo 17 indica el procedimiento para transformar créditos de electricidad renovable en certificados de combustibles renovables capaces de computar en el objetivo modal de reducción de emisiones en el sector de la carretera.

El **artículo decimoctavo** reconoce los objetivos de descarbonización en el transporte previstos en el Real Decreto 611/2026, de 22 de julio, de impulso a la descarbonización del sector del transporte y fomento de los combustibles renovables, y por el que se modifican diversos reales decretos en la materia.

Los artículos **decimonoveno, vigésimo, vigesimoprimer, vigesimosegundo y vigesimotercero** indican la metodología de cálculo para determinar las obligaciones en términos de reducción de emisiones de GEI y de subobjetivos de combustibles renovables en cada modo de transporte, concretando para la navegación de cabotaje y el transporte por carretera.

El **artículo vigesimocuarto** recoge el cálculo para determinar el límite de biocarburantes producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros a efectos de cómputo de certificados de combustibles renovables en los objetivos de descarbonización en el transporte.

El **artículo vigesimoquinto** establece las materias primas consideradas de alto riesgo de cambio indirecto del uso de la tierra. Los combustibles renovables producidos a partir de las mismas no pueden ser utilizados en los objetivos de descarbonización en el sector del transporte.

El **artículo vigesimosexto** regula el cálculo para determinar el límite de combustibles renovables producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros a efectos de cómputo de certificados de combustibles renovables en los objetivos de descarbonización en el transporte.



El artículo **vigesimoséptimo** prevé las circunstancias sobre situaciones de escasez de suministro.

Los **artículos vigesimoctavo y vigesimonoveno** regulan las materias primas utilizadas en la producción de combustibles renovables que pueden computar en los objetivos de descarbonización en el transporte, así como el procedimiento para la incorporación de nuevas materias primas a estos efectos. En concreto, el artículo vigesimoctavo establece que las materias primas empleadas en la producción de los combustibles renovables que computarán a efectos del cumplimiento de los objetivos de descarbonización se establecen en el anexo III de la orden. Por su parte, el artículo vigesimonoveno establece el procedimiento para la incorporación de nuevas materias primas en el citado listado.

Los **artículos trigésimo y trigésimo primero** regulan las mezclas de biocarburantes y las mezclas con etiquetado específico.

El artículo **trigésimo segundo** articula el Sistema de Certificación de combustibles renovables (SICCRE) como el instrumento a través del cual se deben acreditar todas las cantidades de combustibles renovables.

Los artículos **trigésimo tercero y trigésimo cuarto** regulan, respectivamente, las condiciones para la apertura de una cuenta en el SICCRE y para su cancelación.

El artículo **trigésimo quinto** define el procedimiento para la gestión de certificados, diferenciando entre el régimen provisional y el definitivo.

Entre los artículos **trigésimo sexto y cuadragésimo segundo** se incluyen las disposiciones relativas a la certificación provisional, que se realiza con carácter trimestral:

- El artículo 36 indica qué tipo de sujetos participan en la certificación provisional.
- El artículo 37 establece las validaciones necesarias para expedir certificados provisionales.
- Los artículos 38 y 39 prevén los mecanismos de flexibilidad para el cumplimiento de las obligaciones: transferencias y traspasos de certificados.
- Los artículos 40 y 41 recogen el sistema de prevención del fraude, en el que se indica que cada trimestre, se debe cubrir al menos un 60% de las obligaciones.
- El artículo 42 determina las cuantías para la ejecución de pagos compensatorios que sirvan para el cumplimiento de los objetivos provisionales.



Sobre los artículos **cuadragésimo tercero a quincuagésimo primero**, se recogen las disposiciones relativas a la certificación definitiva, que se realiza con carácter anual:

- El artículo 43 indica que tipo de sujetos participan en la certificación definitiva.
- El artículo 44 establece los requisitos necesarios para la expedición de certificados definitivos.
- Los artículos 45 y 46 prevén la metodología de cálculo para acreditar el cumplimiento anual de los objetivos de descarbonización en el transporte.
- El artículo 47 incluye la posibilidad de rectificar o cancelar certificados.
- Los artículos 48 y 49 determinan las cuantías para el pago compensatorio definitivo para cada tipo de objetivo.
- El artículo 50 define las condiciones para el cumplimiento de las obligaciones mediante pagos compensatorios.
- El artículo 51 indica las condiciones para el reparto del fondo de pagos compensatorios.

El artículo **quincuagésimo segundo** establece que anualmente se elaborará un informe sobre el uso de biocarburantes y otros combustibles renovables con fines de transporte.

La verificación del mecanismo recae sobre CORES, en función de lo establecido en la disposición adicional tercera del Real Decreto 611/2026, de 22 de julio, de impulso a la descarbonización del sector del transporte y fomento de los combustibles renovables, y por el que se modifican diversos reales decretos en la materia. En el **artículo quincuagésimo tercero** de la orden se establece cuáles son las funciones a realizar por CORES en este aspecto.

El artículo **quincuagésimo cuarto** establece el régimen de infracciones y sanciones según lo establecido en la Ley 34/1998, de 7 de octubre.

Finalmente, los artículos **quincuagésimo quinto y quincuagésimo sexto** hacen referencia a la confidencialidad y a la publicidad de la información respectivamente.



➤ Disposiciones

La **disposición transitoria primera** indica que las órdenes Orden TED/728/2024, de 15 de julio, y la Orden TED/1342/2022, de 23 de diciembre, continuarán siendo de aplicación en los procedimientos, actuaciones y obligaciones correspondientes al ejercicio de certificación 2026.

La **disposición transitoria segunda** prevé la posibilidad de reconocimiento de créditos obtenidos en ejercicios anteriores por parte de los nuevos sujetos obligados.

La **disposición derogatoria** deroga las órdenes Orden TED/728/2024, de 15 de julio, y la Orden TED/1342/2022, de 23 de diciembre.

La **disposición final primera** modifica la 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, con objeto de que toda la normativa relativa al Sistema Nacional de Verificación de la Sostenibilidad de los biocarburantes quede recogida en esa orden.

La **disposición final segunda** se refiere al título competencial por el que se dicta esta orden.

La **disposición final tercera** habilita a la Secretaría de Estado de Energía a la modificación de algunos aspectos técnicos de la orden.

Por último, la **disposición final cuarta** establece la entrada en vigor de la orden el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

➤ Anexos

El anexo I, incluye el listado de combustibles establecido en el anexo III 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.

El anexo II versa sobre la presentación de la información en la plataforma SICCRE. Se divide en seis partes:

- Parte A: Información a remitir por los sujetos de la cadena de valor de los combustibles renovables. Esta parte incluye varias secciones en función de las acciones y módulos previstos en la plataforma informática SICCRE:



- Módulo de materias primas
 - Producción de biocarburantes
 - Producción de gases renovables
 - Transacciones intermedias y puesta a mercado por los sujetos obligados
 - Interconexión con la UDB y plazos
- Parte B: Indica el procedimiento para la solicitud de certificados provisionales de combustibles renovables por parte de los sujetos obligados.
 - Parte C: Indica el procedimiento para realizar la solicitud de certificados definitivos de combustibles renovables por parte de los sujetos obligados.
 - Parte D: Establece el procedimiento para que los sujetos que están obligados al cumplimiento de RefuelEU Aviation puedan computar el sobrecumplimiento derivado del uso de biocarburantes avanzados en el sector del transporte por carretera.
 - Parte E: Establece el procedimiento para realizar traspasos de certificados de combustibles renovables del ejercicio 2026 al ejercicio 2027.
 - Parte F: Este apartado establece un procedimiento extraordinario para los sujetos obligados que se incorporen al sistema en el ejercicio 2027, permitiéndoles computar en dicho ejercicio hasta el 50 % de las ventas o consumos destinados al transporte correspondientes al ejercicio 2026. Esta medida tiene por objeto facilitar su incorporación al sistema mediante un régimen transitorio.

El anexo III detalla las materias primas elegibles a efectos del cumplimiento de los objetivos de descarbonización en el transporte.

III.2 Análisis jurídico

➤ Fundamento jurídico y rango normativo

Esta orden ministerial se dicta al amparo de la disposición adicional decimosexta de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos por la cual se 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 en el sector del transporte. En particular, este mecanismo podrá incluir la cuantificación de las obligaciones, indicando los tipos de producto con que se deberá cumplir la obligación, los sujetos obligados, un sistema de certificación que permita la supervisión y control de las obligaciones, así como mecanismos de flexibilidad que favorezcan la máxima eficiencia en el logro de los objetivos.

Asimismo, el Real Decreto 611/2026, de 22 de julio, de impulso a la descarbonización del sector del transporte y fomento de los combustibles renovables, y por el que se modifican diversos reales decretos en la materia habilita a la persona titular del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico a establecer por orden todas las disposiciones para el desarrollo de los requisitos técnicos necesarios en el impulso a la descarbonización del sector del transporte y el fomento de los combustibles renovables, entre las que se incluyen las siguientes:

- El procedimiento de detalle para el desarrollo del Sistema de certificación de biocarburantes y otros combustibles renovables o plataforma equivalente que lo sustituya y la interconexión con la base de datos de la Unión.
- La incorporación de nuevos sujetos habilitados para la obtención de certificados de combustibles renovables o, en su caso, créditos de electricidad renovable.
- El porcentaje máximo por medio de transporte de biocarburantes producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros sobre el total de combustibles vendidos o consumidos en el transporte a efectos de los objetivos de energías renovables en el sector del transporte.
- El procedimiento detallado de remisión de la información y generación de créditos de electricidad renovable en el mecanismo de créditos de electricidad renovable en el transporte por carretera. En este procedimiento detallado se podrá contemplar la creación de un sistema de generación de créditos de electricidad renovable en otros modos de transporte distintos al de carretera.

Asimismo, 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 habilita en su disposición final novena a la persona titular del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico a desarrollar lo previsto en el citado real decreto y en particular a los siguientes aspectos que se recogen en esta orden:

- Los aspectos de detalle del sistema nacional de verificación de la sostenibilidad con fines de transporte y las directrices para la realización del



informe de verificación de la sostenibilidad previsto en el artículo 14.1.c), así como para la realización de las auditorías correspondientes.

- La información que, en su caso, han de presentar los sujetos de los artículos 12 y 13 en relación con los criterios de sostenibilidad y de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y su verificación.
- La aplicación del sistema del balance de masa por los agentes de la cadena de custodia acogidos al sistema nacional y, en particular, la definición de partida, el periodo para la realización de inventario, los emplazamientos donde se debe aplicar, la forma de implementación para cada agente económico y las reglas de agregación y asignación de las características de sostenibilidad y de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, teniendo en cuenta las características propias del sistema de distribución de carburantes en España y los requisitos establecidos en este real decreto.

➤ Coherencia con el Derecho de la Unión Europea

La propuesta guarda relación con las siguientes normas de la Unión Europea, de rango superior:

- 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.
- Directiva (UE) 2023/2413 del Parlamento Europeo y del Consejo de la Unión Europea, de 18 de octubre de 2023, por la que se modifica, entre otras, 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.

La orden desarrolla en parte, lo establecido en el Real Decreto 611/2026, de 22 de julio, de impulso a la descarbonización del sector del transporte y fomento de los combustibles renovables, y por el que se modifican diversos reales decretos en la materia, mediante el cual se incorpora parcialmente al ordenamiento jurídico nacional 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.

➤ Coherencia con las normas del ordenamiento jurídico nacional

La propuesta guarda relación con las siguientes normas nacionales:



- Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos.
 - Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
 - Real Decreto 611/2026, de 22 de julio, de impulso a la descarbonización del sector del transporte y fomento de los combustibles renovables, y por el que se modifican diversos reales decretos en la materia.
 - 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.
 - 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.
 - 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.
 - Resolución de 29 de septiembre de 2021, de la Secretaría de Estado de Energía, por la que se determinan las materias primas empleadas en la producción de los biocarburantes o combustibles de la biomasa con alto riesgo de cambio indirecto del uso de la tierra y su porcentaje máximo, a efectos del objetivo de venta o consumo de biocarburantes
- Análisis de las alternativas de redacción en la propuesta de orden

Se plantea la posibilidad de no realizar esta orden, no obstante, es necesario adaptar el sistema actual con lo dispuesto en el Real Decreto 611/2026, de 22 de julio, de impulso a la descarbonización del sector del transporte y fomento de los combustibles renovables, y por el que se modifican diversos reales decretos en la materia.

Las habilitaciones normativas establecidas en la Ley 34/1998, de 7 de octubre, el Real Decreto 611/2026, de 22 de julio, de impulso a la descarbonización del sector del transporte y fomento de los combustibles renovables, y por el que se modifican diversos reales decretos en la materia y en el Real Decreto 376/2022, de 17 de mayo otorgan la potestad suficiente a la persona titular del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico para tramitar esta norma como orden ministerial.



➤ Entrada en vigor

Se prevé la entrada en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», siendo aplicable a la certificación de los objetivos previstos para el ejercicio 2027.

III.3. DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

➤ Consulta pública previa

La consulta pública previa de esta propuesta de orden se llevó a cabo mediante su publicación en el portal de Internet del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico en el periodo dado desde el 14 de enero de 2026 hasta el viernes, 13 de febrero de 2026.

Dicha consulta es accesible a través del siguiente enlace:

[Consulta pública previa para la elaboración de la Orden por la que se desarrolla el sistema para el impulso a la descarbonización del sector del transporte y fomento de los combustibles renovables](#)

➤ Audiencia e información pública

Esta propuesta de orden será objeto del trámite de audiencia e información pública, previsto en el artículo 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, mediante su publicación en el portal de internet del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

➤ Informes

La propuesta de orden será sometida a informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, así como de la Comisión Ministerial de Administración Digital del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, al de la Secretaría General Técnica de la Subsecretaría para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Asimismo, también se podrán recibir informes de otros departamentos ministeriales. Finalmente, se recabará el informe preceptivo del Ministerio para la Transformación Digital y de la Función Pública, dictamen del Consejo de Estado e informe de la Comisión Delegada de Asuntos Económicos, de acuerdo con lo establecido en la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos.



III.4 PRINCIPALES NOVEDADES INTRODUCIDAS POR LA PROPUESTA DE NORMA

La norma plantea las siguientes novedades:

- Desarrollo normativo de las disposiciones establecidas en el Real Decreto 611/2026, de 22 de julio, de impulso a la descarbonización del sector del transporte y fomento de los combustibles renovables, y por el que se modifican diversos reales decretos en la materia.
- Ampliación de los sujetos participantes en el sistema, incluyendo toda la cadena de valor de los combustibles renovables, nuevos sujetos obligados (proveedores de gas natural y gases licuados de petróleo), sujetos habilitados, así como sujetos obligados a la remisión de información.
- Modificación de las tipologías de certificados de combustibles renovables. Existen dos grandes categorías de certificados, en función del tipo de objetivo o subobjetivo para el que apliquen:
 - Los certificados en contenido energético se amplían para reflejar con mayor veracidad la realidad de las distintas rutas tecnológicas, así como también permiten una mayor flexibilidad para el cumplimiento de cada uno de los objetivos y límites.
 - Los certificados en términos de reducción de emisiones son necesarios para dar cumplimiento a los objetivos modales.
- Establecimiento de mecanismos de flexibilidad para el cumplimiento del sistema de prevención del fraude.
- Establecimiento de nuevos pagos compensatorios de acuerdo con los objetivos y subobjetivos vigentes.

IV. ADECUACIÓN DE LA NORMA AL ORDEN DE DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS

La norma se dicta de conformidad con el artículo 149 de la Constitución Española, que asigna al Estado competencia exclusiva en las siguientes materias:

13.^a Bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica.

25.^a Bases de régimen minero y energético.



Por tanto, esta orden se adecua al orden competencial establecido en la Constitución Española. La propuesta respeta los límites constitucionales y legales de la potestad reglamentaria siendo adecuado su rango de orden ministerial.

V. ANÁLISIS DE IMPACTOS

V.1. Impacto presupuestario

El impacto presupuestario derivado de esta orden se ajusta a la necesidad de desarrollo de la plataforma SICCRE que permita el seguimiento de los objetivos de descarbonización del transporte, que implicará un posible refuerzo de plantillas para el cumplimiento de las obligaciones asignadas a este Ministerio, en concreto, a la SEE y DGPEM; y posiblemente en los servicios comunes de la Subsecretaría. No obstante, no afecta a los presupuestos del Estado, ni de las Comunidades Autónomas o las Entidades Locales.

En concreto, la Secretaría de Estado de Energía ha licitado el servicio de asistencia técnica para el desarrollo de la Plataforma del Sistema de Certificación de Combustibles Renovables, SICCRE, con un valor estimado de 3.372.011,38 euros y una duración prevista de 30 meses.

El eventual impacto presupuestario de los restantes desarrollos dependerá de su configuración concreta y será objeto de análisis y cuantificación en las memorias de impacto normativo, expedientes de contratación, encargos, convenios o instrumentos que, en su caso, los articulen. Sin perjuicio de lo anterior, su ejecución quedará condicionada a las disponibilidades presupuestarias existentes, a la normativa presupuestaria aplicable y a las autorizaciones que resulten preceptivas.

V. 2 Impacto económico

A continuación, se van a analizar los distintos impactos económicos que puede generar esta orden ministerial:

➔ Sujetos habilitados

La creación de la figura de los sujetos habilitados contribuye a dinamizar el mercado de los combustibles renovables en diversos ámbitos:

- Los sujetos obligados disponen de un mayor abanico de opciones para cumplir con sus objetivos.
- El mecanismo de créditos de electricidad renovable pone en valor la electricidad suministrada en los puntos de recarga públicos, lo que incentiva el



desarrollo del mercado de la movilidad eléctrica al generar un ingreso adicional para los operadores de puntos de recarga.

- Los sujetos habilitados que operan como plantas de producción de combustibles renovables también contribuyen a dinamizar el mercado, ya que los ingresos adicionales derivados de la generación de certificados de combustibles renovables refuerzan la viabilidad económica de estos proyectos.

En conjunto, estas medidas contribuyen a la reducción de emisiones, fomentan la electromovilidad y promueven el despliegue de combustibles renovables de origen no biológico, incluso cuando se destinan a usos en el sector industrial.

➔ Nuevos tipos de certificados.

Los nuevos tipos de certificados reflejarán con mayor veracidad la realidad de las distintas rutas tecnológicas, permitiendo una mayor flexibilidad para el cumplimiento de cada uno de los objetivos, subobjetivos y límites establecidos en esta orden y en el Real Decreto 611/2026, de 22 de julio, de impulso a la descarbonización del sector del transporte y fomento de los combustibles renovables, y por el que se modifican diversos reales decretos en la materia. Por lo tanto, se espera un impacto económico positivo, ya que permitirá a los sujetos maximizar sus opciones de cumplimiento, a la vez que se asegura una correcta trazabilidad y facilidad para el cumplimiento de objetivos.

➔ Establecimiento de pagos compensatorios por tipo de objetivo

En coherencia con las aportaciones recabadas durante el trámite de consulta pública previa, se han definido los valores de pagos compensatorios correspondientes a los distintos tipos de objetivos, sobre la base de un análisis que ha tenido en cuenta los siguientes factores:

- La visión y expectativas del sector.
- Los niveles de pagos compensatorios establecidos o propuestos en otros Estados miembros.
- La evolución y cotización de los principales productos energéticos.
- La necesidad de asegurar un adecuado efecto disuasorio frente al incumplimiento.

A partir de este enfoque, el diseño del sistema persigue generar señales económicas eficientes y alineadas con los objetivos de política energética. En concreto, se pretende que, desde una perspectiva estrictamente económica, resulte más rentable optar por el consumo o la comercialización de combustibles renovables que afrontar el pago compensatorio y la posible sanción derivada.



Por tanto, el mecanismo no tiene una finalidad recaudatoria, sino que está concebido como un instrumento de incentivación: el cumplimiento debe ser estructuralmente más atractivo en términos económicos que el incumplimiento, orientando así el comportamiento de los agentes hacia las opciones más sostenibles.

En este sentido, los pagos compensatorios propuestos son los siguientes:

Objetivo	Cuantía	Unidades
Objetivos en reducción de emisiones en la navegación de cabotaje, en el ferrocarril no electrificado y en el sector del transporte por carretera.	700	€/tCO ₂
Subobjetivo de combustibles renovables en cabotaje, subobjetivo de biocarburantes y biogás avanzados y subobjetivo de bioalcoholes avanzados en carretera.	2.200	€/TEP
Subobjetivo de combustibles renovables de origen no biológico en el sector del transporte por carretera.	4.200	€/TEP

Asimismo, se mantiene el hecho de que este pago compensatorio pueda ser aumentado proporcionalmente en la certificación definitiva en función del porcentaje de cumplimiento, incrementándose si el porcentaje de incumplimiento es mayor.

➔ Biocarburantes producidos a partir de materias primas de alto riesgo de cambio indirecto del uso de la tierra (ILUC).

A lo largo de los últimos años se ha observado una senda decreciente en el uso de biocarburantes producidos a partir de materias primas de alto riesgo de cambio indirecto del uso de la tierra, tal y como se puede ver en la siguiente tabla:

2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
3,463%	3,085%	2,411%	1,575%	0,508%	1,69%	0,98%	0,05%

V.3 Análisis de las cargas administrativas

Esta propuesta de orden supondrá un incremento de las cargas administrativas, ya que se exige que nuevos sujetos remitan sus transacciones a la plataforma informática SICCRE.

La guía metodológica para el cálculo de cargas administrativas contempla los siguientes factores:



Frecuencia: La frecuencia dependerá tanto del procedimiento como del tipo de sujeto y su actuación en el sistema. De acuerdo con los siguientes sujetos:

- Primeros puntos de acopio.
- Sujetos obligados, habilitados y de verificación.
- Sujetos obligados al reporte de información

Se estima la siguiente frecuencia de actuación anual:

Descripción de la carga administrativa	Frecuencia anual			
	Sujetos obligados objetivos energías renovables en transporte	Sujetos habilitados	Sujetos obligados reporte de información	Sujetos que son primer punto de acopio
Presentar una solicitud electrónica	12	12		1
Aportación de datos	12	12	1	24
Presentación de un informe y memoria	1	1		
Obligación de conservar documentos	1			
Auditoría o controles por organizaciones o profesionales externos	1			
Inscripción electrónica en un registro (1 vez)	1	1		

Población potencial: La población potencial depende también del tipo de sujetos participantes en el sistema.

- Primeros puntos de acopio: Se estiman en torno a 500 sujetos de este tipo.



- Sujetos obligados:
 - a) Los sujetos obligados que son operadores al por mayor de productos petrolíferos no tienen una carga administrativa mayor, pues el sistema vigente ya les obliga a la remisión de información y al cumplimiento de objetivos.
 - b) Los sujetos obligados distintos de los anteriores, se estiman en 20, ya que, aunque hay más proveedores de GLP y de gas natural en el sector del transporte, algunas de estas empresas ya figuran en el sistema actual, por ser también sujetos obligados del sistema.
- En cuanto a sujetos habilitados, se estiman 100 CPOs y 20 plantas de producción de RFNBO, por lo que se considera un total de 120 sujetos habilitados.
- Sujetos obligados al reporte de información: Hay 20 sujetos obligados al reporte de información.

Costes unitarios: Los costes unitarios a considerar figuran en la siguiente tabla:

Coste unitario de cumplir con la carga	€
Presentación solicitud electrónica	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	1500
Inscripción electrónica en un registro (1 vez)	50

Teniendo en cuenta la información anterior, la totalidad de las cargas asciende a 75.200 €, tal y como se señala en la siguiente tabla:

Descripción	Coste unitario	Población				Coste Total (€)
		Sujetos obligados	Sujetos habilitados	Sujetos obligados reporte de información	Sujetos que son primer punto	



					de acopio	
Presentar una solicitud electrónica	5	20	120			8.400
Aportación de datos	2	20	120	20	500	27.400
Presentación de un informe y memoria	500	20	20			20.000
Obligación de conservar documentos	20	20				400
Auditoría o controles por organizaciones o profesionales externos	1500	20	20			30.000
Inscripción electrónica en un registro (1 vez)	50	20	120			7.000
Total cargas						75.200,00

V.4. Impacto ambiental

Los impactos medioambientales esperados de la aplicación de la norma serán significativos y positivos.

El nuevo nivel de ambición en los objetivos de descarbonización en el transporte, así como la ampliación del ámbito subjetivo de las obligaciones, permitirá un ahorro de emisiones mayor y, por lo tanto, un impacto ambiental positivo.

V.5. 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.



Esta orden contribuye a la mitigación del cambio climático en tanto en cuanto se promueve el uso de combustibles renovables en sustitución de combustibles fósiles. De esta manera, se consigue reducir emisiones en el sector transporte.

Asimismo, los biocarburantes deben cumplir con los criterios de sostenibilidad y reducción de emisiones establecidos en el Real Decreto 376/2022. Los combustibles renovables de origen no biológico deben cumplir con lo establecido en el Real Decreto 611/2026, de 22 de julio, de impulso a la descarbonización del sector del transporte y fomento de los combustibles renovables, y por el que se modifican diversos reales decretos en la materia.

Esta orden establece también la metodología para la contabilización de los límites de biocarburantes producidos a partir de ciertas materias primas a efectos del cumplimiento de los objetivos de descarbonización en el transporte. Los límites aplican a los biocarburantes producidos a partir de cultivos alimentarios y forrajeros, biocarburantes producidos a partir de materias primas categorizadas como de alto riesgo de cambio indirecto de uso del suelo y biocarburantes producidos a partir de materias primas encuadradas dentro de la parte B del anexo I del Real Decreto 376/2022, de 17 de mayo.

Por tanto, se considera que la actual propuesta contribuye de manera positiva a las políticas de adaptación del cambio climático.

V.6. Otros impactos

V.6.1 Impacto por razón de género

A los efectos de lo previsto en el artículo 24.1.b) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, en la redacción dada por 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, se señala que el proyecto de orden tiene un impacto de género nulo, en la medida en que su contenido no incluye ningún tipo de medida que pueda atentar contra la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres.

V.6.2 Impacto en la infancia y la adolescencia

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 22 quinquies 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, en la redacción dada por la Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia, no se considera que el contenido de esta orden tenga impacto alguno en la infancia y en la adolescencia.



V.6.3 Impacto en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad

De acuerdo con el artículo 2.2 del Real Decreto 1083/2009, de 3 de julio, por el que se regula la memoria del análisis de impacto normativo, se considera que esta norma no tiene impacto en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.