



Hoy, en el BOE

El MITECO incrementa la ambición en el consumo de energía renovable en el transporte

- Incluye y prioriza el biogás y el hidrógeno renovable en el cómputo para alcanzar los objetivos europeos para el transporte de 2030
- La aviación y la navegación también se incorporan al cálculo de dichos objetivos con ventaja sobre el transporte por carretera
- Se refuerza y flexibiliza el Sistema de Certificación de Biocarburantes, mediante el estableciendo certificaciones provisionales trimestrales y pagos compensatorios anticipados

16 de julio de 2024- El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) impulsa más la energía renovable con la publicación en el BOE de una orden ministerial por la que se desarrolla el mecanismo de fomento de biocarburantes y otros combustibles renovables con fines de transporte, que puede consultarse [aquí](#). La orden establece las bases para alcanzar el objetivo de renovables de 2030 e incluye por primera vez los sectores de la aviación y la navegación, así como el biogás, el hidrógeno y otros combustibles renovables de origen no biológico, primándolos frente al transporte por carretera y los biocarburantes tradicionales. Igualmente, refuerza y flexibiliza el Sistema de Certificación de Biocarburantes que permite realizar los cálculos para el cumplimiento de los objetivos anuales de combustible renovable en el transporte.

La regulación europea establece que la energía renovable debe representar al menos un 29% de la demanda para transporte al final de la década. El ordenamiento jurídico español establece una senda creciente de penetración para cumplir ese objetivo, centrada hasta ahora en biodiésel y bioetanol; por ejemplo, deben alcanzar un 12% en 2026. Los operadores al por mayor de productos petrolíferos deben incorporar estos biocarburantes en el mercado, de un modo proporcional a sus ventas, o abonar una compensación económica si no alcanzan el objetivo.



La orden publicada hoy no modifica esa senda de penetración, pero potencia las energías renovables en el transporte, en detrimento de los combustibles fósiles, introduciendo varias mejoras, entre ellas la trasposición de varias disposiciones europeas con anticipación a los horizontes de aplicación previstos en ellas.

PROMOCIÓN DEL HIDRÓGENO, LA AVIACIÓN Y LA NAVEGACIÓN

A partir de 2025, el biogás, el hidrógeno y los combustibles renovables de origen no biológico (RFNBO, según sus siglas en inglés) podrán computar para el cálculo de cumplimiento de los objetivos, junto con el biodiésel y el bioetanol, pero para fomentar la producción y el consumo aquellos, cada unidad energética puesta en mercado se valorará el doble que la de éstos.

Y a partir de este 2024 se incluyen en el cálculo de dichos objetivos europeos los sectores de la aviación y la navegación, junto con el transporte por carretera, pero cada unidad energética consumida en el aire o en el mar tendrá un multiplicador de 1,2 sobre la consumida en tierra firme, incentivando la producción de combustibles renovables en sectores de difícil electrificación.

Estas medidas refuerzan la seguridad jurídica y potencian los proyectos en curso en España, en ámbitos como la producción de combustible de aviación (SAF, por sus siglas en inglés), donde se prevé una capacidad de 1,6 millones de toneladas para 2030, o de e-metanol para buques, con varias iniciativas que convertirán los puertos españoles en referentes internacionales.

Junto a este fomento de nuevos combustibles, la orden elimina la posibilidad de cumplir los objetivos de renovables en transporte mediante el consumo de biocombustibles obtenidos a partir de materias primas con alto riesgo de cambio de uso de la tierra (ILUC, por sus siglas en inglés) a partir de 2025.

REFUERZO Y FLEXIBILIZACIÓN DE SICBIOS

La norma refuerza y flexibiliza el Sistema de Certificación de Biocarburantes y la Plataforma SICBIOS, empleada para supervisar el cumplimiento del objetivo de combustibles renovables en transporte por los distintos agentes o sujetos obligados. Así, se establecen seis categorías de certificados en función de su origen –desde RFNBO a materias lignocelulósicas no alimentarias– para reflejar mejor las distintas rutas tecnológicas, y se habilita el traspaso de los certificados excedentarios sobre la obligación de cada agente, de modo que pueda aprovecharlos otro agente o el mismo agente al año siguiente.



También se introducen certificaciones provisionales trimestrales y pagos de compensación anticipados, que se incrementan en función del grado de incumplimiento de los agentes a la hora de cumplir los objetivos: con un déficit de certificados superior al 75% de la obligación, el pago compensatorio es el vigente, de 1.623 euros por certificado deficitario; con un déficit del 60% al 75%, el pago se incrementa un 10%; y si no se alcanza el 60%, el pago aumenta un 25% y además se podrá inhabilitar al incumplidor.

Finalmente, la orden modifica el sistema de Garantías de Origen de los gases renovables, de modo que podrán incorporar criterios de sostenibilidad y reducción de emisiones de CO₂, así como los requisitos para contabilizar como renovable la electricidad empleada para obtener RFNBO.