

# ANÁLISIS

---



Transporte  
Aprobado el Reglamento Europeo sobre contabilización de emisiones de gases de efecto invernadero en los servicios de transporte: hito decisivo del *Greening Freight Transport Package* (Nota informativa de 12 de mayo del 2026)

El 12 de mayo del 2026 ha sido publicado en el *Diario Oficial de la Unión Europea* el Reglamento (UE) 2026/1030 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril, que establece las normas para la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte de cualquier tipología (carretera, ferrocarril, aéreo, marítimo y vías navegables interiores) que comiencen o terminen en el territorio de la Unión.

---

**MIGUEL ÁNGEL GARCÍA OTERO**

Asociado *senior* del Área de Público y Sectores Regulados de Gómez-Acebo & Pombo

**BLANCA LOZANO CUTANDA**

Catedrática de Derecho Administrativo  
Consejera académica de Gómez-Acebo & Pombo

El *Greening Freight Transport Package* es un paquete normativo impulsado por la Comisión Europea en el 2023 con el objetivo de descarbonizar el transporte de mercancías en la Unión Europea. Se compone de varias piezas legislativas tramitadas mediante el procedimiento legislativo ordinario, entre las que destacan el Reglamento sobre la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte —expediente 2023/0266(COD)— y el Reglamento sobre el uso de la capacidad de infraestructura ferroviaria en el espacio ferroviario europeo único —expediente 2023/0271(COD)—, junto con otras propuestas complementarias sobre transporte combinado.

En este contexto, se ha producido un hito decisivo: la aprobación final y publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, el 12 de mayo del 2026, del Reglamento (UE) 2026/1030 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril, sobre la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte. El reglamento *entrará en vigor el 1 de junio del 2026* —veinte días después de su publicación— y será plenamente *aplicable a partir del 1 de diciembre del 2030*.

## 1. Objeto y ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2026/1030

El Reglamento (UE) 2026/1030 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril, sobre la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte, establece, conforme a su artículo 1, normas para la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de los servicios de transporte de cualquier tipología (carretera, ferrocarril, aéreo, marítimo y vías navegables interiores) que comiencen o terminen

en el territorio de la Unión cuando se calcule y divulgue información desagregada sobre dichas emisiones de forma contractual o voluntaria con fines comerciales, o cuando el Derecho de la Unión o nacional aplicable exija dicho cálculo y divulgación.

La finalidad declarada del reglamento es incentivar el cambio de comportamiento de organismos públicos, empresas y consumidores a fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte mediante la adopción y el uso de datos comparables y fiables (considerando 42). El reglamento persigue además garantizar unas condiciones de competencia equitativas entre las entidades de transporte de la Unión y las de terceros países, y entre los distintos modos de transporte (cdo. 7).

En cuanto a su *ámbito de aplicación subjetivo*, el artículo 1 indica que serán *sujeitos obligados*, entre otros y a los efectos que aquí interesan, tanto los *transportistas*, como los *organizadores de servicios de transporte* y los *operadores de centros nodales*. El artículo 2 define con precisión cada una de estas figuras: el *transportista* es la entidad que lleva a cabo operaciones de transporte de mercancías o pasajeros; el *organizador de servicios de transporte* es la entidad que presta dichos servicios subcontratando la operación de algunos elementos de la cadena, y el *operador de un centro nodal* es la entidad que ejecuta las operaciones de transferencia de mercancías o pasajeros a través de un centro nodal.

Por lo que respecta al ámbito de aplicación territorial, el reglamento cubre los servicios de transporte de mercancías y de pasajeros

que comiencen o terminen en el territorio de la Unión, incluidos aquellos cuyos puntos de origen o destino se sitúen en un tercer país (cdo. 9). Se extiende igualmente a los servicios que, aun comenzando y terminando fuera de la Unión, hagan paradas en su territorio para embarcar o desembarcar pasajeros o para cargar o descargar mercancías (cdo. 9).

Un aspecto esencial del ámbito de aplicación es que el uso de este método que establece el reglamento es obligatorio en supuestos en los que se comunican o se exigen datos de emisiones de un servicio de transporte en contextos regulados o de mercado (por ejemplo, información a clientes, procedimientos de contratación pública o concesiones relacionadas con servicios de transporte o logística, o cuando se tramitan etiquetas «verdes» sobre el desempeño climático de un servicio); en los demás casos, el método puede utilizarse con carácter voluntario. El reglamento no sustituye a la información corporativa de sostenibilidad ni regula objetivos de reducción.

De esta forma, el reglamento no impone un deber general de calcular ni divulgar las emisiones de gases de efecto invernadero; su régimen obligatorio sólo surge cuando existe una divulgación a terceros de datos de emisiones a nivel de servicio, ya sea porque el operador lo decide por motivos comerciales, porque un contrato o licitación lo exige, o porque otra norma de la Unión Europea o nacional lo impone. En ese momento, la metodología común y las obligaciones de transparencia pasan a ser obligatorias para ese cálculo y esa comunicación con el fin de asegurar comparabilidad y de evitar el *greenwashing*.

## 2. Principales obligaciones y requisitos

El reglamento establece un conjunto articulado de obligaciones que pueden sistematizarse en los siguientes bloques:

### 2.1. Metodología armonizada de cálculo (capítulo II, artículo 3)

Las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte deberán calcularse sobre la base de la norma EN ISO 14083:2023 (*Greenhouse gases - Quantification and reporting of greenhouse gas emissions arising from transport chain operations*), que el reglamento designa como «metodología común» (art. 3.1). Esta norma, publicada por el Comité Europeo de Normalización en abril del 2023, fue seleccionada por ser la más pertinente y proporcionada para garantizar la comparabilidad de los datos y la compatibilidad internacional de la contabilización (cdo. 13).

El cálculo se realiza con un enfoque «del pozo a la rueda» (*well-to-wheel*), que incluye las emisiones derivadas tanto del abastecimiento de energía como del uso del vehículo durante las operaciones de transporte y de los centros nodales (cdo. 13). No se exige, por razones de proporcionalidad, el análisis completo del ciclo de vida (fabricación, mantenimiento y eliminación de vehículos), si bien la Comisión evaluará su viabilidad en un informe posterior (cdo. 15 y art. 19g).

La Comisión evaluará la necesidad de ajustar cualquier componente de la norma EN ISO a más tardar treinta

y seis meses a partir de la fecha de aplicación del reglamento (art. 3.2).

## 2.2. Datos de entrada: datos primarios y secundarios (capítulo III, artículos 4 a 8)

El reglamento distingue entre «datos primarios» —valores obtenidos de mediciones directas o cálculos basados en ellas— y «datos secundarios» —datos modelizados o valores por defecto— (art. 2, apdos. 9 y 10). Las entidades sujetas al reglamento deberán dar prioridad al uso de datos primarios para calcular las emisiones (art. 4.1).

No obstante, se permite el uso de datos secundarios en condiciones tasadas (art. 4.3): cuando los valores por defecto se deriven de la base de datos básica de la Unión (art. 5), de bases de datos de terceros que hayan superado un control técnico de calidad (art. 6) o de la base de datos central de la Unión de factores de emisión (art. 7).

Cada Estado miembro podrá disponer que el uso de datos primarios sea obligatorio para las operaciones de transporte realizadas en su territorio por entidades cuyo número de empleados supere un umbral específico establecido por el Derecho nacional, siempre que el servicio comience y termine en dicho territorio. Esta facultad no podrá aplicarse a las operaciones de transporte transfronterizo ni a las pymes (art. 4.1, párr. segundo).

Adicionalmente, los Estados miembros podrán introducir incentivos administrativos, financieros u operativos para

estimular el uso de datos primarios, sin perjuicio de las normas sobre ayudas estatales (art. 4.2).

Para facilitar la aplicación del reglamento a los operadores de menor tamaño, la Comisión elaborará y publicará una **herramienta de cálculo de la Unión Europea** gratuita, simplificada y de acceso público, diseñada especialmente para microtransportistas, pequeños y medianos transportistas, acompañada de un manual en todas las lenguas oficiales de la Unión (art. 8). Cuando los transportistas utilicen esta herramienta, la verificación posterior no tendrá que abordar la exactitud del cálculo realizado (art. 8.2).

## 2.3. Datos de salida y parámetros comunes (capítulo IV, artículo 9)

Los datos de salida deberán consistir, como mínimo, en la **masa total de dióxido de carbono equivalente (CO<sub>2</sub>e)** por servicio de transporte y, adicionalmente, en al menos uno de los siguientes parámetros comunes según el tipo de servicio (art. 9.3):

- Masa de CO<sub>2</sub>e por tonelada-kilómetro (o unidades equivalentes) para el transporte de mercancías.
- Masa de CO<sub>2</sub>e por tonelada (o unidades equivalentes) para el flujo de tránsito de un centro nodal de mercancías.
- Masa de CO<sub>2</sub>e por pasajero-kilómetro (o unidades equivalentes) para el transporte de pasajeros.

- Masa de CO<sub>2</sub>e por pasajero (o unidades equivalentes) para el flujo de tránsito de un centro nodal de pasajeros.

#### 2.4. Obligaciones de comunicación y transparencia (capítulo IV, artículo 10)

Cuando las entidades calculen y divulguen datos de salida conforme al reglamento, deberán hacerlo de manera «clara e inequívoca» y, siempre que sea posible, **antes de la prestación del servicio de transporte o de la celebración del contrato** (art. 10.1). La divulgación deberá acompañarse de la declaración: «Emisiones de gases de efecto invernadero calculadas de conformidad con el Reglamento (UE) 2026/...», al menos en una lengua oficial de las instituciones de la Unión (art. 10.1).

Las entidades deberán estar en condiciones de proporcionar pruebas que justifiquen cómo se determinaron los datos de salida, las cuales podrán ser requeridas por una autoridad competente o por terceros cuando así lo exijan obligaciones legales o contractuales (art. 10.5). Los datos de salida y las pruebas se facilitarán, en la medida de lo posible, en forma de enlace web, código QR o equivalente (art. 10.6).

#### 2.5. Verificación y certificación (capítulos V y VI, artículos 11 a 16)

Las herramientas de cálculo externas que terceros ofrezcan en el mercado deberán ser certificadas por un organismo de evaluación de la confor-

midad, con un plazo de validez del certificado de dos años (art. 11.2).

En cuanto a la verificación de los datos de salida, el reglamento establece un **régimen dual en función del tamaño de la entidad** (art. 12): la verificación se aplica a las entidades de transporte, centros nodales e intermediarios de datos que calculen emisiones, **con excepción de las pymes**, que quedan exentas salvo que voluntariamente soliciten la verificación (art. 12.2). Se indica expresamente que las grandes empresas deberán tener en cuenta el principio de proporcionalidad al considerar la posibilidad de solicitar la verificación a socios de la cadena de valor que sean pymes (cdo. 37).

Los verificadores acreditados con arreglo a otros actos jurídicos de la Unión Europea para los sectores marítimo y de la aviación (reglamentos (UE) 2015/757 y 2023/1805, y Directiva 2003/87/CE) se considerarán acreditados a efectos del presente reglamento para sus respectivos sectores (art. 16).

### 5. Plazos de cumplimiento

El artículo 20 del reglamento establece con precisión el régimen temporal de entrada en vigor y aplicación. Tras la publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* el 12 de mayo del 2026, los plazos quedan concretados como sigue:

El reglamento **entrará en vigor el 1 de junio del 2026**, es decir, a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de*

la Unión Europea, que ha tenido lugar el 12 de mayo del 2026 (art. 20.1).

El grueso de las obligaciones sustantivas del reglamento será aplicable a partir del 1 de **diciembre del 2030**, es decir, **cincuenta y cuatro meses desde la fecha de entrada en vigor** (art. 20.2).

No obstante, determinadas disposiciones de carácter habilitante e institucional se aplicarán **desde el 1 de junio del 2026**, es decir, desde la propia fecha de entrada en vigor. Se trata, en concreto, de las siguientes (art. 20.2, párr. segundo): las facultades de la Comisión para evaluar y, en su caso, prohibir modificaciones de la norma EN ISO (art. 3, apdos. 4, 5 y 6); la creación de la base de datos básica de la Unión (art. 5.1); los actos de ejecución para el control técnico de calidad de bases de datos de terceros (art. 6.4); la creación de la base de datos central de la Unión (art. 7.1); los actos de ejecución relativos a la herramienta de cálculo de la Unión Europea y su manual (art. 8, apdos. 1 y 3); la adaptación de los parámetros comunes de datos de salida (art. 9.4); la certificación de herramientas de cálculo externas (art. 11.5); las normas de verificación (art. 13.9), y los criterios de acreditación de organismos de evaluación de la conformidad (art. 15.5).

Además, el texto fija plazos intermedios específicos para la creación de las infraestructuras de datos por parte de la Comisión:

- *Base de datos central de la Unión de factores de emisión*: a más tardar el **1 de junio del 2028** (veinticuatro meses desde la entrada en vigor) (art. 7.1).
- *Base de datos básica de la Unión de intensidades de emisiones*: a más tardar el **1 de diciembre del 2029** (cuarenta y dos meses desde la entrada en vigor) (art. 5.1).
- *Herramienta de cálculo de la Unión Europea*: a más tardar el **1 de junio del 2030** (cuarenta y ocho meses desde la entrada en vigor) (art. 8.1).
- *Control técnico de calidad de bases de datos de terceros*: las normas detalladas se adoptarán a más tardar el **1 de junio del 2030** (cuarenta y ocho meses desde la entrada en vigor) (art. 6.4); la obligación de someterse al control será exigible a partir del **1 de diciembre del 2031** (doce meses desde la fecha de aplicación) (art. 6.3).
- *Evaluación de la Comisión*: a más tardar el **1 de diciembre del 2034** (cuarenta y ocho meses desde la fecha de aplicación) (art. 19).

Por último, cuando la Comisión actualice los valores por defecto contenidos en las bases de datos de la Unión, las entidades dispondrán de un plazo de dieciocho meses para emplear los nuevos valores en el cálculo y divulgación de sus datos, sin que sea necesaria la revisión retroactiva de datos previamente publicados (arts. 5.5 y 7.4).

## 6. Impacto e implicaciones prácticas

La publicación de este reglamento en el *Diario Oficial de la Unión Europea* tiene implicaciones relevantes e inmediatas para un amplio espectro de operadores y empresas. Desde una perspectiva prácti-

ca, cabe destacar los siguientes impactos transversales:

- El reglamento abre la puerta a que los contratantes públicos incorporen cláusulas de transparencia de emisiones en los contratos de transporte y establezcan criterios climáticos en los procedimientos de contratación pública ecológica (cdo. 8). Esto puede generar una ventaja competitiva para los operadores que se anticipen a los requisitos.

## *El reglamento abre la puerta a que los contratantes públicos incorporen cláusulas de transparencia de emisiones en los contratos de transporte*

- La divulgación de información sobre emisiones, preferentemente previa a la contratación (art. 10.1), modificará los procesos de toma de decisiones y la información precontractual y contractual habitual en el sector, proporcionando a los cargadores y usuarios finales datos comparables para evaluar el impacto ambiental de sus opciones logísticas.
- La evaluación que la Comisión deberá realizar incluirá un análisis de los efectos de la obligatoriedad de cuantificar y divulgar las emisiones, así como de la viabilidad de extender la metodología al ciclo de vida completo de los

vehículos (art. 19), lo que sugiere que el marco regulatorio podría ampliarse en el futuro.

### 7. Recomendaciones

A la vista de lo expuesto, recomendamos a las empresas potencialmente afectadas:

- **Primero:**

Realizar un análisis preliminar de sus procesos internos de medición y reporte de emisiones a la luz de las exigencias concretas del reglamento (aplicable cuando la entidad calcule y divulgue a terceros los datos de emisiones de gases de efecto invernadero de un servicio de transporte que comience o termine en la Unión Europea) —en particular, la metodología EN ISO 14083:2023, la

distinción entre datos primarios y secundarios, y los parámetros de «datos de salida» del artículo 9.3, así como los requisitos de comunicación del artículo 10—con el fin de identificar las brechas existentes y planificar las inversiones necesarias. Todo ello sin perjuicio de que, como hemos señalado, no existe una obligación general de medir si no se va a divulgar a terceros.

- **Segundo:**

Evaluar si, en función de su tamaño y perfil, la entidad puede beneficiarse de la herramienta de cálculo gratuita

de la Unión Europea (art. 8) o del régimen de verificación atenuado para las pymes (art. 12.2) y, en caso contrario, planificar la verificación obligatoria cuando exista divulgación por un organismo de evaluación de la conformidad acreditado.

- **Tercero:**

Valorar las oportunidades que la estandarización de la contabilización de emisiones puede generar en tér-

minos de diferenciación competitiva, especialmente ante contratantes públicos que incorporen criterios de sostenibilidad en sus licitaciones y ante clientes con compromisos de descarbonización. Se han de tener en cuenta el deber de comunicación clara y, cuando sea posible, previa a la contratación (art. 10) y la fórmula de acompañamiento («Emisiones de gases de efecto invernadero calculadas de conformidad con el Reglamento (UE) 2026/1030»).

---

Quedamos a su entera disposición para ampliar la información contenida en esta nota, analizar el impacto específico de estas medidas en su actividad y acompañarlos en la preparación para el cumplimiento de las nuevas exigencias normativas.

Para más información, consulte nuestra web [www.ga-p.com](http://www.ga-p.com), o dirijase al siguiente e-mail de contacto: [info@ga-p.com](mailto:info@ga-p.com).