

Bruselas, 29 de abril de 2026
(OR. en)

8722/26

CLIMA 230
ENV 428
ENER 206
TRANS 259
MARE 12

NOTA DE TRANSMISIÓN

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	29 de abril de 2026
A:	D. ^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea

N.º doc. Ción.:	COM(2026) 173 final
Asunto:	INFORME DE LA COMISIÓN Informe de la Comisión Europea de 2025 sobre las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por el transporte marítimo

Adjunto se remite a las delegaciones el documento COM(2026) 173 final.

Adj.: COM(2026) 173 final



Bruselas, 29.4.2026
COM(2026) 173 final

INFORME DE LA COMISIÓN

Informe de la Comisión Europea de 2025 sobre las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por el transporte marítimo

{SWD(2026) 119 final}

Informe de la Comisión Europea de 2025 sobre las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por el transporte marítimo

1. Introducción

El transporte marítimo es fundamental en la economía de la UE y constituye uno de los modos de transporte más eficientes desde el punto de vista energético. Sin embargo, continúa siendo una fuente importante de emisiones de gases de efecto invernadero.

El presente informe anual de 2025 sobre las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por los buques que entran y salen de los puertos del Espacio Económico Europeo (EEE) presenta datos recopilados en virtud del Reglamento de la UE relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por el transporte marítimo, adoptado en 2015¹ (Reglamento SNV de la UE). El informe abarca los datos recogidos durante el período 2018-2024. Ofrece una comparación y un análisis exhaustivos de las tendencias de las emisiones y la eficiencia energética a lo largo de los años y arroja luz sobre los factores que influyen en las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo. Tiene en cuenta la aplicación del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE) hasta el período de notificación de 2024, el primer año en que el régimen se aplicó al transporte marítimo.

2. Formulación de políticas

En 2023, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron una serie de medidas para garantizar la contribución del sector del transporte marítimo a las ambiciones en materia de clima de la UE como parte del paquete destinado a dar cumplimiento al Pacto Verde Europeo: la revisión del **régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE)**² ha ampliado el ámbito de aplicación del RCDE UE para incluir las emisiones de CO₂ generadas por los buques de gran tamaño que entren en los puertos de la UE a partir del 1 de enero de 2024, independientemente del pabellón que enarboles. Además, el **Reglamento *FuelEU* Marítimo**³ garantiza, a partir de 2025, que la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo de los buques disminuya gradualmente.

El cumplimiento de las obligaciones derivadas tanto del RCDE UE como del Reglamento *FuelEU* Marítimo se basa en el sistema de seguimiento, notificación y verificación establecido por el **Reglamento SNV de la UE**, revisado en 2023⁴. El período de notificación de 2024 fue el primero en aplicar las normas revisadas, que se adoptaron en 2023 para permitir la aplicación del RCDE en el transporte marítimo e incluir las emisiones de metano (CH₄) y óxido nitroso (N₂O) en el ámbito de aplicación del Reglamento SNV.

Además de las medidas legislativas, la UE sigue apoyando la aplicación satisfactoria de la descarbonización del transporte marítimo mediante el **apoyo a la investigación y la innovación**.

¹ Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE, DO L 123 de 19.5.2015, p. 55, <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/2025-01-01>.

² Mediante la Directiva (UE) 2023/959, DO L 130 de 16.5.2023, p. 134, <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>.

³ Reglamento (UE) 2023/1805, DO L 234 de 22.9.2023, p. 48, <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>.

⁴ Reglamento (UE) 2023/957, DO L 130 de 16.5.2023, p. 105, <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>.

El Fondo de Innovación, que utilizará 20 millones de derechos de emisión de la UE (1 500 millones EUR)⁵ de aquí a 2030 para financiar proyectos de descarbonización del sector marítimo, también abarca la producción y el uso de combustibles sostenibles, la electrificación del sistema de transporte marítimo y la construcción o renovación de buques de bajas emisiones y sin emisiones. Desde principios de 2026, y tras solo dos convocatorias de propuestas, el Fondo de Innovación ha prestado apoyo a 21 proyectos marítimos por un total de 1 030 millones EUR, incluidos 365,3 millones a través de subastas de combustibles basados en el hidrógeno y 202,3 millones para proyectos relacionados con la construcción o adaptación de buques.

Si bien el Fondo de Innovación se centra en unos niveles de madurez tecnológica más elevados y en su despliegue, la UE también ha invertido en proyectos con un nivel de madurez tecnológica bajo en el sector marítimo a través de Horizonte Europa, en particular la Asociación para el transporte acuático sin emisiones. En el marco de esta Asociación, la UE invertirá hasta 530 millones EUR de aquí a 2027, en seis ámbitos: i) uso de combustibles alternativos sostenibles, ii) electrificación, iii) eficiencia energética, iv) diseño y modernización, v) entorno digital, vi) puertos ecológicos.

La Comisión también se ha comprometido a apoyar medidas de ámbito mundial para fomentar la descarbonización del sector, en particular en la **Organización Marítima Internacional (OMI)**. En abril de 2025, la UE acogió con satisfacción la aprobación por la OMI del marco de la eliminación de las emisiones netas, para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional. El marco incluye una norma mundial para reducir gradualmente los gases de efecto invernadero procedentes de los combustibles para uso marítimo y un mecanismo de fijación de precios para las emisiones de dichos gases. El acuerdo, a la espera de su adopción, es un paso significativo hacia el objetivo de eliminar totalmente las emisiones netas procedentes del transporte marítimo hacia 2050, tal como se establece en la Estrategia de la OMI sobre los gases de efecto invernadero de 2023. Los debates sobre la adopción del acuerdo se han aplazado hasta octubre de 2026.

3. Récord de emisiones marítimas en 2024 como consecuencia de la crisis del mar Rojo

En 2024, los viajes sujetos a seguimiento emitieron **144,9 millones de toneladas de CO₂** a la atmósfera. Estas emisiones, notificadas por una flota de unos 12 700 buques, fueron las más altas registradas desde la creación del sistema SNV, es decir, un 12,9 % superiores a los notificadas en 2023 y un 5,7 % superiores a las notificadas antes de la COVID-2019⁶. Por primera vez en el ámbito de aplicación del sistema SNV, los buques también notificaron las emisiones distintas del CO₂. Estas emisiones ascendieron a 3,7 millones de toneladas equivalentes de CO₂ adicionales, de las cuales las emisiones de óxido nitroso (N₂O) representaron 22 millones de toneladas y las de metano (CH₄), 1,6 millones de toneladas.

El aumento de las emisiones de CO₂ notificadas se produjo en un año en el que el volumen de mercancías manipuladas en los puertos de la UE se mantuvo prácticamente sin cambios (-0,2 % en comparación con 2023), en parte debido a una caída de las importaciones de productos

⁵ Sobre la base de un precio del carbono de 75 EUR/tonelada.

⁶ Excluidas las emisiones resultantes de la aplicación del Reglamento SNV de la UE al Reino Unido para los años de notificación 2018-2020.

energéticos. Sin embargo, 2024 estuvo marcado por un aumento considerable de la actividad total de la flota como consecuencia de la crisis del mar Rojo, la consiguiente caída de los tránsitos a través del Canal de Suez y las rutas alternativas, lo que aumentó significativamente la distancia total recorrida y el tiempo pasado en el mar (un 9,3 % y un 8,6 %, respectivamente).

El segmento de **buques portacontenedores** fue el más afectado, ya que **representó la mayor parte del aumento de las emisiones** (+46 %, lo que corresponde a 16,7 millones de toneladas de CO₂). Las rutas establecidas que conectan los puertos europeos con Extremo Oriente tuvieron que desviarse por el cabo de Buena Esperanza, lo que afectó sustancialmente a las operaciones del segmento. Hubo que desplegar más portacontenedores en el ámbito de aplicación del sistema SNV (+8 %) para satisfacer la creciente demanda de transporte de contenedores en los puertos de la UE (+4,4 %) y la necesidad de cubrir distancias de viaje más largas (+29 %) y a velocidades más altas (+2,2 %).

Aparte de los portacontenedores, 8 de los 14 tipos de buques restantes registraron un incremento de las emisiones en comparación con 2023. Esto se debió a menudo al aumento de las emisiones de los viajes fuera del EEE debido a la crisis del mar Rojo, como en el caso de los petroleros (+4 %), los buques cisterna para productos químicos (+7 %), los buques de carga general (+8 %) y los buques de transporte de vehículos (+4 %). La caída más significativa de las emisiones notificadas se registró en los buques de transporte de gas natural licuado (GNL) (-24 %), ya que las importaciones europeas de GNL volvieron a los niveles anteriores a 2022.

Los portacontenedores, petroleros y graneleros se confirmaron como los principales emisores en 2024, al igual que en todos los años de notificación anteriores, desde 2018. El aumento significativo de las emisiones de los portacontenedores elevó su porcentaje del total de emisiones notificadas al nivel más alto registrado (37 %, frente a la media anual del 30 % para el período 2018-2023). La proporción relativa de la mayoría de los tipos de buques se mantuvo estable, excepto en el caso de los buques de transporte de GNL, cuya contribución disminuyó al 5 % de las emisiones totales, volviendo al nivel anterior a la invasión rusa de Ucrania de 2022.

La distribución de las emisiones totales de CO₂ de la flota entre los distintos tipos de viajes y entre puertos se vio profundamente afectada por la crisis del mar Rojo. Las distancias de viaje más largas en las rutas comerciales fuera del EEE aumentaron el **porcentaje relativo de emisiones de los viajes fuera del EEE del 65,7 % en 2023 al 70,6 % en 2024**, el mayor registrado desde 2018. Esta tendencia es coherente con el aumento de la actividad de los segmentos de flota más activos en las rutas comerciales fuera del EEE.

Expresado en términos de **consumo de combustible**, los buques supervisados utilizaron 46,8 millones de toneladas de combustible en 2024. En el período 2018-2024, el consumo de combustible siguió estando dominado por los combustibles fósiles convencionales para uso marítimo (fuelóleo pesado, fuelóleo ligero, gasóleo, carburante diésel), que representaron el 91 % de la masa total de combustibles notificada en 2024. Como en años anteriores, el sistema registró un aumento del consumo de fuelóleo pesado, compensado casi en su totalidad por una disminución del consumo de fuelóleo ligero, este último impulsado por la creciente adopción de sistemas de limpieza de los gases de escape en la flota.

En 2024, la flota registró el mayor nivel de consumo de GNL (alrededor de un 1 % más que en 2023, lo que representa el 7,5 % del consumo total de combustible notificado en 2024). Esto se debe a que el GNL se utiliza cada vez más en buques distintos de los de transporte de GNL, principalmente en portacontenedores, buques de pasaje de transbordo rodado y buques de pasaje. El consumo de gas licuado de petróleo y metanol aumentó considerablemente en comparación con 2023 (+38 % y +428 %), pero sigue representando una pequeña parte del consumo total (0,1 % cada uno) de la flota supervisada. Otros combustibles no usuales representaron el 0,9 % del consumo total de combustible notificado (0,42 millones de toneladas), con 0,22 millones de toneladas notificadas como biodiésel.

4. Flota supervisada: rutas marítimas, velocidad y eficiencia técnica y operativa

En cuanto a los flujos de transporte marítimo, los datos de Eurostat⁷ muestran que el peso bruto total de las mercancías transportadas por vía marítima en los puertos de la UE disminuyó ligeramente, un 0,2 %, en 2024.

En comparación con 2023, las llegadas procedentes de países como Ucrania, Canadá, Turquía y China aumentaron en 2024, lo que contribuyó a un incremento del 1,2 % del volumen total de los **flujos comerciales entrantes**. En 2024, el volumen total de los **flujos comerciales de salida** disminuyó un 3,2 %. Los descensos más significativos afectaron a los flujos de salida destinados a Estados Unidos (Costa Este) y China.

Los datos de SNV correspondientes al período 2018-2024 no muestran **ningún indicio de una reducción estructural de la velocidad** de la flota de SNV durante estos años. En 2024, 10 de los 15 tipos de buques registraron una velocidad media superior a la de 2018. Algunos tipos registraron aumentos considerables de velocidad, como en el caso de los buques combinados (+32 %), los gaseros (+16 %), otros buques (+16 %) y los petroleros (+13 %). Sin embargo, en comparación con 2023, 11 de los 15 tipos de buques redujeron su velocidad media en 2024, aunque tanto los portacontenedores como los buques de transporte de GNL la aumentaron considerablemente, un 2,2 % y un 2,4 %, respectivamente.

Un análisis gráfico de los **indicadores clave de eficiencia técnica** y operativa confirmó el aumento gradual de los valores de correlación de los datos entre los indicadores clave de eficiencia técnica y operativa⁸ y el tamaño de los buques que notifican en virtud del Reglamento SNV de la UE, destacando así la mayor madurez del marco de SNV. En general, las tendencias de eficiencia se mantuvieron estables, especialmente entre los principales emisores de la flota, mientras que algunos segmentos (por ejemplo, los portacontenedores) mostraron mejoras en la eficiencia técnica notificada.

5. Aplicación del Reglamento SNV de la UE

⁷ Eurostat. (2024). *Maritime transport of goods - annual data* (Transporte marítimo de mercancías: datos anuales), https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_of_goods_-_annual_data

⁸ El índice de eficiencia energética de proyecto, el valor estimado del índice y el índice de eficiencia energética aplicable a los buques existentes se evalúan en función de la eficiencia técnica de los buques. El indicador operativo de eficiencia energética (EEOI, por sus siglas en inglés) y la ratio anual de eficiencia (AER, por sus siglas en inglés) se evalúan en función de su eficiencia operativa.

En cuanto a la aplicación del Reglamento SNV de la UE, los resultados indican una mejora constante de la calidad y exhaustividad de los datos presentados. Tanto las navieras como los verificadores acreditados afrontaron bien los nuevos requisitos de notificación introducidos para apoyar la ampliación del RCDE al transporte marítimo a partir de 2024. Esto queda demostrado por la **mejora de los indicadores de puntualidad** (69 %, frente al 52 % en 2023), a pesar de que el plazo para la presentación de los informes anuales es más corto⁹.

La **calidad de los datos presentados** siguió siendo, en general, coherente con el período de referencia anterior (2023). El porcentaje de informes con valores atípicos solo aumentó ligeramente hasta el 0,5 % del total, aún considerablemente por debajo de la media del 1,1 % para el período 2018-2024.

Los **controles de cumplimiento del SNV** realizados durante las inspecciones de control por el Estado rector del puerto confirmaron las mejoras registradas en años anteriores. En 2025, solo el 2 % de los buques inspeccionados no presentó un documento de conformidad válido para demostrar el cumplimiento de las obligaciones de SNV de la UE en el año anterior. La madurez de la aplicación del sistema SNV marítimo de la UE desempeñó un papel clave a la hora de garantizar un elevado cumplimiento de las obligaciones marítimas del RCDE, reflejando la adaptación del sector a estos requisitos, ya que en 2025 las empresas navieras entregaron derechos de emisión en el plazo legal para más del 99 % de los requisitos de entrega¹⁰.

⁹ El plazo se trasladó del 30 de abril al 31 de marzo, a partir del período de referencia de 2024.

¹⁰ Determinado sobre la base de las cifras comunicadas por las navieras en el Registro de la Unión a 1 de octubre de 2025 con respecto a las emisiones de 2024.