

Acciones de la UE para reducir las emisiones de aviones y barcos

Las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación y el transporte marítimo continúan en alza. Descubra cómo la UE quiere reducirlas y alcanzar la neutralidad climática.



Aunque la aviación y el transporte marítimo representan solo el 8% de las emisiones totales de gases de efecto invernadero de la UE, son las fuentes de **emisiones que más rápido crecen**. Para reducir sus emisiones en un 55% para 2030 y alcanzar las cero emisiones netas para 2050, los objetivos recogidos en el **Pacto Verde Europeo**, el paquete legislativo "Objetivo 55" recoge propuestas para disminuir las emisiones en ambos sectores.

[Más información sobre los objetivos europeos y las medidas para reducir las emisiones.](#)

Mejores en el sistema de comercio de emisiones con respecto a la aviación

Sistema de comercio de derechos de emisión

La [aviación](#) está sujeta al sistema de comercio de derechos de emisiones (ETS, por sus siglas en inglés), que se rige por el principio de que "quien contamina paga". Las aerolíneas deben entregar derechos de emisión para cubrir sus emisiones. Para evitar que las compañías de la UE se encuentren en una posición de desventaja, este sistema sólo se aplica a los vuelos de dentro del Espacio Económico Europeo (EEE) y el resto de emisiones, al tratarse de vuelos fuera de la UE, estaría libre de pagar cualquier cantidad.

El [Parlamento Europeo respaldó el 8 de junio la revisión del sistema de comercio de derechos de emisiones con respecto a la aviación](#). En consonancia con los objetivos establecidos en el Acuerdo de París, los eurodiputados quieren ampliar el ámbito de aplicación del sistema de comercio de derechos de emisiones a los vuelos con origen y destino en aeródromos fuera del EEE.

El Parlamento quiere eliminar progresivamente las asignaciones gratuitas para la aviación en 2026 y promover el uso de combustibles sostenibles para la aviación, como el hidrógeno procedente de fuentes de energía renovables, otros combustibles renovables de origen no biológico (como el amoníaco verde) y los biocombustibles avanzados. Los ingresos generados por la subasta de 5 millones de derechos de emisión para la aviación se destinarán a apoyar la innovación y las nuevas tecnologías a través del [Fondo de Innovación](#).

En [abril de 2023](#), el Parlamento aprobó la propuesta revisada y acordada [con los países de la UE](#) en diciembre de 2022.

Soluciones para los vuelos de fuera de la UE

Para cubrir los vuelos con salida o llegada fuera del EEE. Esta medida busca desarrollar paulatinamente un sistema internacional comparable y evitar conflictos con los socios internacionales.

En paralelo, la UE trabaja con la [Organización de Aviación Civil Internacional](#) en el Plan de Compensación y Reducción del Carbono para la Aviación Internacional ([CORSIA](#)). El plan mundial tiene como objeto limitar las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte aéreo internacional. A través de él, las aerolíneas podrían compensar sus emisiones invirtiendo en proyectos verdes, por ejemplo, plantando árboles.

CORSIA, que está en fase piloto voluntaria hasta finales de 2023 y atravesará su primera fase a partir de 2024, es complementario al ETS para evitar cobrar dos veces a las aerolíneas por sus emisiones de carbono. Si no se avanza lo suficiente antes de julio de 2026, la Comisión tendría que proponer en el ámbito del ETS la inclusión de las emisiones de los vuelos de fuera

del EEE. Los vuelos a países no pertenecientes a la UE que no apliquen el CORSIA, entrarán en el ámbito del ETS a partir de 2027.

Combustibles sostenibles para los aviones

Además de los cambios en el ETS, el [Parlamento aprobó en septiembre de 2023](#) el acuerdo alcanzado con el Consejo sobre la iniciativa RefuelEU. Esta forma parte del paquete de medidas sobre el clima destinadas a hacer más ecológicos los combustibles utilizados en los aviones más sostenibles. Los proveedores de combustibles tendrán que garantizar que los aeropuertos de la UE cuenten con una cuota mínima de combustibles de aviación sostenibles: el 2% a partir de 2025; el 34% para 2040 y el 70% para 2050. El hidrógeno renovable deberá formar parte de la combinación de combustibles sostenibles y los aeropuertos de la UE deberían ayudar a los operadores de aeronaves a acceder a los combustibles de aviación sostenibles, con infraestructuras para el repostaje de hidrógeno y la recarga eléctrica.

El aceite de cocina usado, el combustible sintético o incluso el hidrógeno deberían convertirse gradualmente en la norma como combustible de aviación.

Además, los eurodiputados garantizaron que se introduzca a partir de 2025 un sistema de etiquetado de la UE sobre el rendimiento medioambiental de los vuelos comerciales por el que se indique la huella de carbono estimada por pasajero y la eficiencia de CO2 estimada por kilómetro.

Reducir las emisiones del sector marítimo

Los barcos en el régimen de comercio de derechos de emisión

El 16 de septiembre de 2020, los eurodiputados votaron a favor de [incluir el transporte marítimo en el sistema de comercio de emisiones de la UE](#) y de establecer requisitos vinculantes para que las compañías navieras reduzcan sus emisiones de CO2 en al menos un 40% para 2030.

Según los eurodiputados, la propuesta original de la Comisión de revisar las normas de la UE sobre el seguimiento de las emisiones de CO2 y el consumo de combustible de los grandes buques para adaptarla a las normas mundiales no era lo suficientemente ambiciosa dada la urgente necesidad de descarbonizar todos los sectores de la economía.

El 27 de abril de 2021, el Parlamento reiteró [la necesidad de un recorte sustancial de las emisiones del sector marítimo](#) y su inclusión en el sistema de comercio de emisiones de la UE. También subrayó la importancia de evaluar el impacto en la competitividad, el empleo y planteó el riesgo potencial de fuga de carbono.

El Parlamento propuso medidas que contribuyan a que el sector marítimo sea más limpio y eficiente en la transición hacia una Europa climáticamente neutra:

- La eliminación progresiva de los combustibles pesados a través de fomentar los incentivos, como las exenciones fiscales, al uso de combustibles alternativos.
- La descarbonización, digitalización y automatización de los puertos europeos.
- Acceso regulado a los puertos de la UE para los buques más contaminantes.
- Mejoras técnicas como la optimización de la velocidad de los buques, la innovación en hidrodinámica y los nuevos sistemas de propulsión.

Como parte del paquete legislativo "Objetivo 55", la Comisión propuso en julio de 2021 una actualización del régimen de comercio de derechos de emisión, incluida una ampliación para cubrir el transporte marítimo, tal como había solicitado el Parlamento. El 22 de junio de 2022, [el Parlamento respaldó la propuesta](#). En diciembre de 2022, [el Parlamento y el Consejo alcanzaron un acuerdo provisional sobre su inclusión en el ETS](#), que fue aprobado por el Parlamento en su sesión plenaria de abril de 2023.

Combustibles sostenibles para los buques

El Parlamento adoptó su posición con respecto a una actualización de la legislación actual sobre el uso de combustibles renovables y bajos en carbono en el transporte marítimo en octubre de 2022, dentro del mismo paquete de medidas climáticas. En marzo de 2023, el Consejo y el Parlamento Europeo [alcanzaron un acuerdo provisional sobre la propuesta marítima FuelEU](#).

Las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la energía utilizada por los buques deben reducirse un 2% en 2025, un 14,5% en 2035 y un 80% en 2050 con respecto a los niveles de 2020. Los recortes deberán aplicarse a los buques de más de 5.000 toneladas brutas, que representan el 90% de las emisiones de CO₂, a la energía utilizada a bordo y en los puertos de la UE, y al 50% de la energía utilizada para viajar cuando el puerto de salida o de llegada esté fuera de la UE o en sus regiones ultraperiféricas.

El acuerdo concede más créditos, como incentivo, en forma de compensación de emisiones a aquellos armadores que utilicen combustibles renovables de origen no biológico de 2025 a 2034.

Más información sobre la reducción de las emisiones de los transportes:

- [Cómo aumentar el uso de combustibles alternativos para los coches](#)
- [Emisiones de CO₂ de los coches: datos y cifras \(infografía\)](#)
- [Reducción de las emisiones de los coches: explicación de los nuevos objetivos de CO₂ para coches y furgonetas](#)
- [La UE prohíbe la venta de coches nuevos de gasolina y diésel a partir de 2035](#)

Más información sobre los combustibles de aviación sostenibles y emisiones

- [Sesión informativa](#)
- [Vídeo en YouTube](#)
- [Reunión informativa: Revisión del ETS para la aviación](#)

Más información sobre los combustibles marítimos sostenibles

- [Sesión informativa](#)
- [Podcast](#)