

INFORME

CÁMARA DE COMERCIO DE ESPAÑA

Consulta pública de la Comisión Europea
relativa a la actualización de la lista de puertos
vecinos de transbordo de contenedores en el
marco del Régimen de comercio de derechos de
emisión de la UE (RCDE UE)

Agosto de 2026

1 | INTRODUCCIÓN

El presente documento constituye la contribución de la Cámara de Comercio de España al proceso de consulta pública abierto por la Comisión Europea sobre el proyecto de Reglamento de Ejecución por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2023/2297 en lo relativo a la lista de puertos vecinos de transbordo de contenedores en el marco del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la Unión Europea (RCDE UE).

La consulta se enmarca en la actualización de la lista prevista en el artículo 3 octies bis, apartado 2, de la Directiva 2003/87/CE. Conforme a este precepto, se consideran puertos vecinos de transbordo aquellos situados fuera de la Unión y a menos de 300 millas náuticas de un puerto de un Estado miembro, cuya cuota de transbordo supere el 65 % de su tráfico total de contenedores y que no estén sometidos a medidas equivalentes al RCDE UE.

Desde la Cámara de Comercio de España se comparte plenamente el objetivo de avanzar en la descarbonización del transporte marítimo como elemento esencial de la política climática europea. Al mismo tiempo, se considera fundamental que el diseño y la aplicación del régimen preserven la competitividad del sistema portuario europeo, la conectividad marítima, la resiliencia de las cadenas logísticas y unas condiciones de competencia equilibradas entre operadores.

2 | VALORACIÓN GLOBAL

La Cámara de Comercio de España valora positivamente la actualización y ampliación propuestas de la lista de puertos vecinos de transbordo de contenedores. La incorporación de los puertos que cumplen los criterios vigentes constituye una medida necesaria para reforzar la eficacia ambiental del RCDE UE, reducir los incentivos a escalas evasivas y limitar el riesgo de traslado de actividades de transbordo hacia puertos situados fuera del ámbito regulatorio europeo.

La experiencia acumulada desde la inclusión del transporte marítimo en el RCDE UE pone de manifiesto la conveniencia de reforzar los mecanismos de seguimiento y corrección de posibles efectos no deseados. Los [resultados del Observatorio ETS](#)¹ impulsado por Puertos del Estado refuerzan los indicios observados hasta la fecha sobre la reconfiguración de determinadas rutas marítimas y cambios en los patrones de conectividad portuaria.

¹ <https://www.puertos.es/estrategia/observatorio-ets>

En particular, los resultados disponibles confirman la creciente relevancia de determinados puertos extracomunitarios en los tráficos de contenedores de larga distancia y la pérdida de conectividad directa de determinados puertos de la Unión frente a puertos vecinos no sujetos a la normativa europea. Aunque estas tendencias deben seguir analizándose teniendo en cuenta la concurrencia de diversos factores (como las tensiones geopolíticas, la crisis del Mar Rojo o la reordenación de alianzas y servicios marítimos, entre otros), ponen de manifiesto la importancia de seguir evaluando los posibles riesgos de fuga de carbono, desvío de tráficos y pérdida de conectividad asociados a la aplicación del régimen.

La revisión propuesta supone asimismo el reconocimiento de una realidad que los puertos europeos más expuestos vienen advirtiendo desde antes de la entrada en vigor del RCDE UE aplicado al transporte marítimo. La experiencia acumulada ha puesto de manifiesto que una medida climática insuficientemente calibrada puede generar incentivos al traslado de determinadas escalas y operaciones de transbordo hacia puertos próximos situados fuera de la Unión sin lograr una reducción efectiva de las emisiones globales. En este contexto, la creciente expansión de capacidad portuaria en el norte de África y el Mediterráneo oriental refuerza la necesidad de seguir adaptando el mecanismo para evitar desvíos de tráfico que no contribuyan a una reducción efectiva de las emisiones globales y que puedan afectar a la conectividad y competitividad del sistema portuario europeo.

En este sentido, la propuesta de actualización debe entenderse como un avance positivo, pero no como una solución definitiva. El transporte marítimo internacional evoluciona con rapidez y las decisiones comerciales de las navieras, así como las inversiones en capacidad portuaria en terceros países, pueden anticiparse varios años a sus efectos visibles sobre los tráficos. Por ello, resulta necesario que el marco regulatorio disponga de instrumentos suficientemente ágiles para adaptarse a la evolución real del mercado.

3 | OBSERVACIONES ESPECÍFICAS

Sobre la base de lo expuesto, la Cámara de Comercio de España formula las siguientes observaciones en el marco de la presente consulta pública:

- **Actualizar la lista de puertos vecinos de transbordo es una medida necesaria pero no suficiente.**

Se valora positivamente la inclusión de todos los puertos que, a partir de datos actualizados, cumplen los criterios del artículo 3 octies bis, apartado 2, de la

Directiva 2003/87/CE, en la medida en que contribuye a reforzar la coherencia del RCDE UE y a limitar posibles incentivos a la evasión regulatoria. Esta actualización permite aproximar mejor el marco normativo a la realidad competitiva del mercado marítimo y portuario, especialmente en aquellas áreas geográficas en las que existen alternativas extracomunitarias próximas a puertos de la Unión. No obstante, la propuesta debe entenderse como un primer paso dentro de un proceso más amplio de adaptación del mecanismo. Los resultados disponibles sugieren que las dinámicas competitivas observadas no se limitan a las regiones actualmente contempladas en la propuesta, por lo que resulta conveniente mantener una visión amplia de las distintas áreas geográficas que pueden incidir en la conectividad marítima europea. Asimismo, conviene seguir avanzando hacia unas condiciones de competencia equilibradas y fomentar una mayor coherencia entre los marcos regulatorios aplicables a aquellos terceros países próximos a la Unión que compiten directamente con los puertos europeos en determinados segmentos del mercado.

- **La metodología debería incorporar un enfoque prospectivo.**

Además de aplicar con rigor los criterios vigentes, la evolución futura del marco debería incorporar indicadores prospectivos, como la capacidad disponible, los proyectos de ampliación comprometidos, la posición estratégica, la conectividad con rutas transoceánicas y el riesgo previsible de captación de tráficos procedentes de puertos de la Unión. Este enfoque permitiría anticipar posibles desviaciones antes de que se consoliden cambios estructurales en las redes de transporte marítimo y en los patrones de conectividad portuaria.

- **La revisión del mecanismo debe apoyarse en evidencia técnica y mantener capacidad de adaptación a la evolución del mercado (enfoque técnico y dinámico).**

La Comisión debería revisar la lista con periodicidad anual y prever una actualización extraordinaria cuando se produzcan cambios materiales en la capacidad, las rutas o los volúmenes de transbordo, la evolución de los flujos de comercio marítimo y revise la lista sobre la base de evidencia técnica contrastada. Asimismo, sería deseable disponer de mecanismos suficientemente ágiles que permitan incorporar nuevas evidencias cuando éstas pongan de manifiesto cambios relevantes en las dinámicas competitivas del mercado, evitando que la adaptación del marco regulatorio quede supeditada

exclusivamente a futuras revisiones legislativas de la Directiva. De este modo, será posible preservar la eficacia del sistema y garantizar que el mecanismo continúa respondiendo adecuadamente a la evolución del mercado, evitando efectos no deseados sobre la conectividad y competitividad de los puertos europeos.

- **Debe evaluarse de manera específica el impacto sobre la conectividad y sobre las empresas usuarias del transporte marítimo.**

El seguimiento no debería limitarse a los volúmenes portuarios. También debe analizar la frecuencia de los servicios directos, los tiempos de tránsito, la fiabilidad de las cadenas logísticas, los costes repercutidos a cargadores y destinatarios y la situación de los territorios periféricos e insulares. Una evaluación desagregada por fachadas marítimas y por tipos de tráfico permitiría identificar efectos distributivos y adoptar, cuando proceda, medidas horizontales de apoyo a la descarbonización que no debiliten la señal de precio del carbono ni generen nuevas distorsiones.

- **El ajuste del mecanismo debe preservar simultáneamente la integridad ambiental y la competitividad europea.**

El objetivo último debe ser evitar que el RCDE UE genere incentivos para desplazar tráficos o actividades logísticas fuera de la Unión sin una reducción efectiva de las emisiones globales. Los puertos europeos desempeñan una función estratégica para la conectividad, el comercio exterior, la seguridad económica y la autonomía estratégica abierta de la Unión. Por ello, el avance en la descarbonización debe ir acompañado de salvaguardas que eviten distorsiones competitivas y pérdida de actividad hacia terceros países.

En conclusión, la Cámara de Comercio de España, en el ejercicio de la función consultiva que corresponde a esta Corporación conforme a la Ley 4/2014, de 1 de abril, Básica de las Cámaras Oficiales de Comercio, Industria, Servicios y Navegación, valora positivamente la actualización de la lista de puertos vecinos de transbordo de contenedores en el marco del RCDE UE, por cuanto contribuye a reforzar la eficacia del sistema y a aproximar su aplicación a la realidad del mercado marítimo internacional.

Al mismo tiempo, se considera conveniente reforzar el carácter dinámico, prospectivo y basado en evidencia de la metodología de identificación y revisión de dichos puertos,

de forma que el sistema pueda adaptarse con agilidad a la evolución del mercado marítimo internacional.

La actualización debe contribuir a preservar simultáneamente la integridad ambiental del RCDE UE, evitar fugas de carbono y garantizar que la transición hacia un transporte marítimo más sostenible se desarrolla sin menoscabo de la conectividad, la competitividad y la resiliencia de las cadenas logísticas europeas. Un mecanismo transparente, previsible y capaz de anticipar cambios en el mercado ofrecerá mejores resultados climáticos y económicos que una respuesta tardía una vez consolidadas las desviaciones de tráfico.