

Medidas de transición justa en los sectores del transporte y de la movilidad
Propuestas para el programa electoral
de cara a las elecciones generales del 29 de noviembre de 2026

Energía:

1. **Monitorear e informar.** Realizar un seguimiento de los precios de los combustibles fósiles en tiempo real y publicar informes periódicos sobre los márgenes de beneficio de las empresas de combustibles fósiles. El [oil tracker de T&E](#) sigue su evolución semana a semana.
2. **Aprender de las medidas existentes.** Revisar los impuestos pasados y actuales sobre los beneficios de los combustibles fósiles, identificando las mejores prácticas tanto en su diseño como en el uso de los ingresos recaudados.
3. **Diseñar un mecanismo permanente a nivel nacional y/o europeo.** Aprovechar las lecciones de la contribución de solidaridad de la UE de 2022 y de los impuestos sobre las ganancias extraordinarias de los combustibles fósiles en Noruega y el Reino Unido. Sobre esa base, comprometerse a **introducir, a nivel nacional, un mecanismo permanente que recupere el exceso de beneficios de los combustibles fósiles siempre que los precios sean elevados. Defender ante la UE la creación de un mecanismo permanente sobre los beneficios extraordinarios de las petroleras, que se active automáticamente en cada crisis.** La contribución solidaria europea de 2022 expiró sin sustituto, aunque España ya pidió a Bruselas un nuevo instrumento en [abril](#) y en [agosto](#) de 2026, y la Comisión [ha abierto el debate](#).
4. **Destinar los ingresos.** Lo recaudado nutriría un **Fondo de Electrificación del Transporte para financiar el leasing social de coches eléctricos, la electrificación de flotas profesionales y del transporte público, y la recarga, con prioridad para rentas bajas, zonas rurales y autónomos del transporte.** Utilizar la recaudación para apoyar a los hogares y a las empresas más expuestos a los altos precios de la energía. Desde el inicio de la guerra en Irán, en febrero de 2026, los hogares españoles han pagado la crisis del petróleo en el surtidor mientras las petroleras han disparado sus márgenes. En este sentido, [electrificar es la mejor protección](#): la energía para mover un coche de gasolina cuesta unos 142 € al mes, frente a 48 € en uno eléctrico y cada hogar que deja el petróleo queda a salvo de la próxima crisis. Según [T&E](#), ocho grandes petroleras obtuvieron casi 1.500 M€ en beneficios extraordinarios atribuibles a España en el primer semestre, la segunda cifra más alta de la UE.
5. **Prevenir el traslado de beneficios.** Explorar medidas para evitar que las empresas de combustibles fósiles trasladen sus beneficios a jurisdicciones de baja tributación, una práctica que se intensifica durante los períodos de ganancias extraordinarias. Esto debe incluir la evaluación de la tributación unitaria de los beneficios consolidados a nivel global.
6. **Reforzar el control público sobre los biocombustibles importados y sus materias primas, excluyendo la soja de los biocombustibles que computan para los objetivos de transporte,** como ya se hizo con la palma en 2025. Además, el nuevo Sistema Nacional de Verificación de la Sostenibilidad contará con inspecciones públicas e independientes en origen, publicación de la procedencia de las materias primas y sanciones disuasorias frente al fraude. El [RD 611/2026](#) sustituye el SICBIOS por un [nuevo sistema de certificación](#) (SICCRE) y crea un sistema nacional de verificación. Sin embargo, su funcionamiento [depende de órdenes ministeriales](#) aún pendientes, y la [verificación](#) sigue dirigida por la propia industria. Tras la [prohibición de la palma](#) en 2025, el [biodiésel de soja](#) pasó del 0,75% en 2023 al 5,8% en 2024. Sin embargo, al contabilizar el cambio indirecto de uso del suelo, este puede emitir [hasta el doble](#) que el diésel fósil.
7. **Elaborar una evaluación pública e independiente del potencial real de biomasa sostenible de origen doméstico, sin cultivos alimentarios ni materias primas importadas de riesgo. Teniendo en cuenta la demanda de otros sectores (p. ej. químico, agrícola), se debe reservar su escasa disponibilidad para los sectores más difíciles de electrificar, como la aviación.** El

RD 611/2026 fija objetivos de combustibles renovables en el transporte hasta 2040, con un gran peso de los biocombustibles. Pero España no tiene materia prima sostenible suficiente, en 2024 [se importó el 85% de las materias primas](#), buena parte de ellas aceite declarado como de cocina usado procedente de Asia. Sustituir una dependencia energética exterior fósil por otra de origen biológico nos deja igual de vulnerables. Como aportación a este proceso, **T&E ha encargado a la Escuela Técnica Superior de Ingeniería ICAI de la Universidad Pontificia Comillas** un estudio sobre este potencial, de próxima publicación.

Transporte por carretera:

1. La próxima legislatura debe orientar las políticas de movilidad urbana hacia un modelo que reduzca las emisiones, mejore la calidad del aire y favorezca desplazamientos más sostenibles y accesibles. **Priorizar la movilidad activa, el transporte público y los sistemas de movilidad limpia y compartida**, tanto en los núcleos urbanos como en sus conexiones metropolitanas, es clave para avanzar hacia este objetivo. Para ello, es necesario **impulsar la electrificación de las flotas de transporte público** e implantar carriles exclusivos que mejoren su eficiencia y atractivo. Asimismo, la **distribución urbana de mercancías debe avanzar hacia un modelo de cero emisiones**, mediante flotas de vehículos 100 % eléctricos, hubs de recogida y distribución, ciclogística y digitalización. Todo ello debe ir acompañado del **desarrollo de una red de infraestructura ciclista** segura e inclusiva que vertebré el conjunto del núcleo urbano y facilite el uso cotidiano de la bicicleta.
2. Creación de un **bono social de transporte** por medio de bonificaciones y abono único con umbral de renta, tarificación progresiva y adhesión de CCAA, entidades locales y organismos gestores de transporte urbano e interurbano, y **elaboración de directrices para el desarrollo de Planes de Movilidad Sostenible al Trabajo en empresas, acompañamiento a PYMES interesadas en su implantación, y programas de apoyo a personas vulnerables**, en línea con la [Alianza por un Plan Social para el Clima justo para usuarios y microempresas vulnerables](#).
3. Implementación del [leasing social de vehículos eléctricos puros](#) con una cuota reducida para **usuarios vulnerables, residentes, trabajadores y autónomos del medio rural o de zonas sin acceso al transporte colectivo**, en la línea de la [Alianza por un Plan Social para el Clima](#). Asimismo, **replicar en España el esquema de puesta a disposición de los ciudadanos de municipios pequeños de un vehículo eléctrico compartido para acceder a servicios** (por ejemplo, de salud) a cambio de créditos para utilizar el vehículo durante el fin de semana, siguiendo el ejemplo de Reino Unido.
4. **Implementar el Plan España Auto 2030** siguiendo la [Hoja de ruta para el impulso del vehículo eléctrico en España](#) y [reformular el Programa Auto+](#) para exigir producción en la UE (en línea con la IAA y protegiendo la industria española) y concentrar el 100% de las ayudas exclusivamente en eléctricos puros (BEV), excluyendo los híbridos enchufables (PHEV), y de esa manera [liberar 70 M€ y financiar 20.000 eléctricos más](#).
5. [Modernizar la fiscalidad del vehículo](#) introduciendo una diferenciación clara entre eléctricos puros y vehículos de combustión. Crear un impuesto permanente sobre los beneficios extraordinarios de las petroleras y utilizar los ingresos para acelerar la electrificación del transporte por carretera mediante un Fondo de Electrificación del Transporte (para leasing social, flotas públicas, profesionales y recarga, priorizando rentas bajas, zonas rurales y autónomos). Utilizar la recaudación para apoyar a los hogares y empresas expuestos a crisis energéticas como la provocada por la guerra en Irán, considerando que conducir [un coche de gasolina cuesta 142 € al mes frente a 48 € uno eléctrico](#). Además, se deberían establecer [incentivos fiscales específicos](#) para servicios de movilidad compartida (transporte colectivo corporativo), incluyendo deducción de IVA, amortización acelerada de autobuses eléctricos y bonificaciones para empresas que implementen Planes de Movilidad al Trabajo.

6. **Electrificar las flotas de las administraciones públicas, yendo más allá de la cuota mínima del 36,3 % para 2026-2030 para vehículos ligeros, y del 14% para camiones y 65% para autobuses fijada por la [Directiva \(UE\) 2019/1161](#) y el [RDL 24/2021](#), con el objetivo de liderar con el ejemplo y apoyar a la industria doméstica, hasta alcanzar el 100%.**

Aviación:

1. **Apostar por el desarrollo de plantas de queroseno sintético renovable como combustible de bajas emisiones a partir de hidrógeno verde y vía para alcanzar la independencia y soberanía energética, a la vez que la reindustrialización ([carta eSAF](#)). Para España, como parte de la [eSAF Early Movers Coalition](#) es clave **brindar apoyo económico-financiero de España a la subasta piloto de doble cara a nivel UE (DSA**, por sus siglas en inglés), a través de la cual se aspira a facilitar la decisión de inversión final a los proyectos pioneros.**
2. **Impulsar desde España la ampliación del EU ETS a los vuelos con salida del Espacio Económico Europeo dentro de un radio de 5.000 km a partir de 2028**, como primer paso hacia la cobertura de todas las salidas del EEE, incluyendo plenamente la aviación privada desde 2027. **Garantizar que la coexistencia con CORSIA no debilite la eficacia del sistema europeo ni sustituya la señal del precio del carbono**, evitando al mismo tiempo la doble imposición. Asimismo, **asegurar que al menos el 25% de los ingresos del ETS procedentes de la aviación se reinvierta en la descarbonización del sector**, priorizando el desarrollo y despliegue del eSAF europeo mediante mecanismos de apoyo a largo plazo.
3. **Impuesto sobre jets privados** para asegurar que este medio de transporte, accesible sólo a una élite, contribuye a las arcas públicas de manera proporcional a su elevado impacto ambiental. **Potencial prohibición de utilizar jets privados durante periodos de escasez de combustible de aviación.**
4. **Impuesto progresivo sobre el billete para aviación comercial para todas las clases, aunque sea mucho más reducido en turista** (p. ej. 5-10€ por persona).
5. **Frenar la expansión aeroportuaria para proteger el clima y el acceso a la vivienda. Prohibir nuevos proyectos de ampliación de la capacidad aeroportuaria y revisar el DORA III para suspender las ampliaciones previstas.** El crecimiento del turismo facilitado por el transporte aéreo está agravando la presión sobre los alquileres y el acceso a la vivienda, especialmente en destinos saturados.
6. **Poner en marcha un programa a nivel estatal para investigar soluciones contra las estelas de condensación**, que tienen un impacto en el clima similar al del CO₂ de la aviación. Su principal solución, ajustar los planes de vuelo, tiene potencial para ser [muy barata](#) y [efectiva](#). España debería seguir el ejemplo de países como [Alemania](#) o [Francia](#) y lanzar un programa de investigación para realizar pruebas operacionales con aerolíneas y proveedores de servicios de navegación aérea (ENAIRE).

Transporte marítimo:

1. **Que el carbono no cruce el Estrecho: blindar los puertos españoles frente a la evasión del ETS y reinvertir lo que se recauda en nuestras navieras.** Desde 2024, el transporte marítimo paga por sus emisiones en el mercado europeo de carbono (ETS), y desde 2026 lo hace por el 100% de ellas. El riesgo es que algunas navieras trasladen sus transbordos a puertos de fuera de la UE, como Tánger Med, al otro lado del Estrecho. Según T&E, [no hay evidencia de una evasión sistemática](#), pero los incentivos podrían aparecer. Por eso, España debe defender en la negociación europea la [propuesta](#) de la Comisión de bajar al 50% el umbral para incluir puertos vecinos de transbordo, lo que ampliaría la lista a enclaves emergentes como Nador West Med. Al mismo tiempo, el ETS marítimo podría recaudar hasta [11.000 M€ al año en 2030](#), pero la normativa europea no obliga a los Estados a destinar una parte concreta al sector. T&E propone [devolver el 25%](#) de lo recaudado al sector para facilitar el uso de combustibles sintéticos renovables en buques y la electrificación de puertos.
2. **Combustible sostenible para barcos *made in Spain*: convertir nuestras energías renovables en e-metanol y e-amoniaco con compra garantizada.** España encabeza el potencial europeo de estos combustibles. Según el [observatorio de combustibles sintéticos de T&E](#), los proyectos anunciados en España podrían producir 1,6 Mtep, más que ningún otro país, sobre todo e-amoniaco (0,8 Mtoe) y e-metanol (0,6 Mtoe). Sin embargo, [más del 80% de los proyectos europeos aún no ha tomado la decisión final de inversión](#), y los que se dirigen principalmente al transporte marítimo suman menos del 7% del volumen previsto. Sin incentivos claros, los objetivos de FuelEU Maritime se cubrirán con combustibles importados. Para evitarlo, el Estado debe reducir el riesgo de inversión con [mecanismos de certidumbre de ingresos](#): contratos de compra a largo plazo, subastas de doble cara en las que un intermediario compra la producción y la revende a las navieras, o contratos por diferencia. Así, España convertirá sus renovables en industria, empleo y soberanía energética.
3. **Puertos enchufados: que los barcos apaguen el motor al atracar y nuestras ciudades portuarias respiren.** Mientras están atracados, los buques mantienen sus motores encendidos para generar electricidad a bordo, a menudo a pocos metros de zonas habitadas. Desde 2030, la UE obliga a los grandes puertos a ofrecer conexión eléctrica a portacontenedores y buques de pasaje para que puedan apagarlos. Pero, según la [Alianza Net-Zero Mar](#), a finales de 2025 solo 5 de los 98 muelles afectados en los puertos del Estado tenían la conexión en servicio, y otros 46 ni siquiera habían iniciado las obras de ingeniería, cuando cada proyecto requiere unos cuatro años. España debería aspirar a más y no conformarse con el mínimo. T&E [propone](#) que todos los ferris de más de 400 GT se conecten al atracar y planificar desde ya una red capaz de suministrar hasta 30 MW en los grandes puertos. Con energía renovable propia, cada buque conectado es petróleo que dejamos de importar.
4. **Ferris eléctricos hechos en España: renovar la flota impulsando la construcción naval española para crear empleo industrial en nuestras costas.** Según [T&E](#), casi la mitad de los ferris que operan en España ya serían hoy más rentables como eléctricos o híbridos, y en 2035 lo serían ocho de cada diez. Mientras tanto en puertos como Algeciras, los ferris emiten en puerto hasta 56 veces más azufre que todo el parque de coches de la ciudad, por lo que electrificar no es solo una cuestión de independencia energética, sino también de salud pública. El [primer ferry eléctrico de pasaje y carga del país](#) ya salió de un astillero de Vigo, y en Gijón se construyen [dos catamaranes eléctricos para la línea Tarifa-Tánger](#). Al mismo tiempo, la UE ya ha situado los ferris entre los segmentos clave de su [estrategia industrial marítima](#), y la [Industrial Accelerator Act](#) de la UE propone dar preferencia al “Made in Europe” en la contratación y las ayudas públicas.
5. **Cruceros que contribuyan como un hotel: un gravamen común cuya recaudación se queda en la costa.** Los cruceros dinamizan el comercio y la restauración de nuestras ciudades portuarias, pero gran parte de sus costes se queda en tierra: la contaminación del aire en los puertos y la saturación de calles y servicios en las horas de escala recaen sobre los vecinos. En 2025, sus emisiones costaron [entre 790 y 1.300 M€ a España, Francia e Italia](#), y aun así una noche a bordo

tributa de media un 40% menos que una de hotel. Corregir esta diferencia es una cuestión de competencia leal y equidad fiscal con el sector hotelero, además de la aplicación del principio de “quien contamina paga”. **Proponemos que el Estado fije una horquilla común por pasajero y escala, con un mínimo de 15 €, dentro de la cual cada comunidad autónoma decida la cuantía y los ayuntamientos puedan aplicar un recargo.** Lo recaudado se quedaría en la costa, para electrificar los muelles y proteger el medioambiente litoral.

MFF (Marco Financiero Plurianual de la UE):

1. **Oponerse a los recortes en la propuesta presupuestaria del MFF.** España debe seguir defendiendo una propuesta de presupuesto ambiciosa y oponerse a mayores recortes durante las negociaciones del MFF. Con la mejora de la posición económica española, el país corre el riesgo de verse perjudicado en el reparto del presupuesto de la UE si se recortan aún más los fondos de la rúbrica 2 (“Competitividad”).
2. **Blindar el Fondo Europeo de Competitividad (ECF) frente a nuevos recortes.** El ECF, y en particular la ventanilla destinada a la transición limpia, puede impulsar la próspera industria de las energías limpias en España, sobre todo en un momento en que el país prevé recibir menor financiación procedente de la Política de Cohesión.
3. **La modernización como vía hacia un consenso común.** La agenda de modernización del próximo MFF puede tender un puente entre los llamados «países frugales» y los defensores de un presupuesto de mayor envergadura. Un acuerdo pragmático evitaría mayores recortes presupuestarios y fijaría nuevas vías sostenibles de financiación; entre ellas, el aplazamiento de los reembolsos de NextGenerationEU podría abrir la puerta a un pacto.
4. **Mantener un marco sólido de rendimiento presupuestario para un impacto duradero.** Garantizar el objetivo horizontal del 35% de gasto medioambiental y la aplicación transversal del principio de “no causar un daño significativo” (*DNSH*, por sus siglas en inglés) para evitar inversiones en activos obsoletos o varados (*stranded assets*).

Plan de CNR (Colaboración Nacional y Regional) de España:

1. **Uso de fondos de la UE para electrificar el transporte,** mejorar la resiliencia de las redes de transporte y apoyar la ampliación del transporte público en áreas urbanas. De este modo, España continuará reduciendo su dependencia de las importaciones de combustibles fósiles.
2. **Reforma del régimen de fiscalidad de los vehículos:** [Modernizar la fiscalidad de los vehículos en España](#) incorporando el principio de «quien contamina paga» e incentivos financieros para la transición hacia la movilidad eléctrica, reduciendo la dependencia de los combustibles fósiles y mejorando la asequibilidad a largo plazo (v. [Good Tax Guide](#) de T&E).
3. **Inversiones en la modernización de la red eléctrica:** Dirigir inversiones a la red eléctrica española para aumentar la capacidad de electrificación y la integración de energías renovables. Se recomienda abandonar el principio de orden de llegada (*first-come, first-served*) y despriorizar la nueva capacidad destinada a centros de datos. Mediante el despliegue de la tecnología V2G (del vehículo a la red) y una mayor flexibilidad, España puede reducir las necesidades de capacidad adicional al tiempo que abarata el precio de la electricidad para los hogares.
4. **Impulso a la producción de combustibles sintéticos (e-fuels) en España:** Utilizar el plan CNR para ofrecer un apoyo focalizado a industrias estratégicas con ventaja competitiva en España, en particular al e-SAF (combustible sintético de aviación sostenible) mediante subastas de doble cara (*double-sided auctions*).