

Resolución de 30 de julio de 2026, de la Dirección General de Planificación y Coordinación Energética, por la que se actualiza parcialmente el Anexo I de la Orden TED/845/2023, de 18 de julio, por la que se aprueba el catálogo de medidas estandarizadas de eficiencia energética.

Análisis:

ACTUALIZACIÓN PARCIAL DEL CATÁLOGO DE MEDIDAS ESTANDARIZADAS DE EFICIENCIA ENERGÉTICA.

ANEXO: Ficha técnica de medidas estandarizadas de eficiencia energética actualizada

Ficha	TRA020: Sistema de ayuda a la conducción eficiente con retroalimentación al conductor en flota de transporte
Sector.	Transporte.

Ficha	TRA040: Movilidad colaborativa en trayectos habituales de corta distancia
Sector.	Transporte.

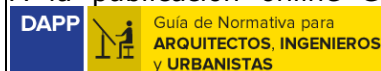
Ficha	TRA050.P: Sustitución de un vehículo de combustión o híbrido por un vehículo eléctrico puro por una persona física sin actividad económica
Sector.	Transporte.

Ficha	TRA050.E: Sustitución de un vehículo de combustión o híbrido por un vehículo eléctrico puro por entidades privadas o públicas
Sector.	Transporte.

“NUEVAS FICHAS DEL CATALOGO DEL Sistema CAE”

Se incorpora al **Área de Construcción** de DAPP

A la publicación online **GUIA DE NORMATIVA PARA ARQUITECTOS INGENIEROS Y URBANISTAS**



en los Nodos de:

Sistema de CERTIFICADOS DE AHORRO ENERGETICO (CAE)

Catálogo de Medidas estandarizadas

Comentarios de Ayuda para la interpretación de esta Norma *Resolución de 30 de julio de 2026, de la Dirección General de Planificación y Coordinación Energética, por la que se actualiza parcialmente el Anexo I de la Orden TED/845/2023, de 18 de julio, por la que se aprueba el catálogo de medidas estandarizadas de eficiencia energética.*

[CONCORDANCIAS](#)

[CINCO CONCEPTOS MÁS IMPORTANTES QUE TOCA LA NORMA](#)

[ENTRADA EN VIGOR, RÉGIMEN TRANSITORIO Y APLICACIÓN TEMPORAL](#)

[CRITERIOS ADMINISTRATIVOS DE INTERPRETACIÓN](#)

GUÍA PRÁCTICA DE APLICACIÓN PROFESIONAL

RIESGOS JURÍDICOS, PUNTOS CRÍTICOS Y RECOMENDACIONES DE PRUDENCIA

La Resolución de 30 de julio de 2026 actualiza parcialmente el catálogo de medidas estandarizadas de eficiencia energética del Sistema de Certificados de Ahorro Energético (CAE), actuando específicamente sobre las fichas del sector transporte TRA020, TRA040 y TRA050. La reforma no altera la arquitectura general del Sistema CAE, sino las condiciones técnicas, documentales y metodológicas conforme a las cuales determinadas actuaciones pueden generar ahorros de energía final susceptibles de certificación.

Su relevancia práctica reside en que modifica directamente la forma de acreditar los ahorros: amplía y precisa ámbitos de aplicación, refuerza la trazabilidad de datos, introduce nuevas exigencias documentales y de auditoría y desdobra la antigua ficha TRA050 en dos regímenes diferenciados para particulares y personas jurídicas.

1. Concordancias normativas

La primera concordancia esencial es la **Orden TED/845/2023, de 18 de julio**, cuyo anexo I contiene el catálogo de medidas estandarizadas de eficiencia energética. La Resolución de 30 de julio de 2026 se dicta precisamente al amparo de su artículo 3, que permite revisar, ampliar y actualizar el catálogo mediante resolución de la Dirección General competente, incorporando, modificando o retirando fichas.

La Orden TED/845/2023 desarrolla, a su vez, el artículo 18 del **Real Decreto 36/2023, de 24 de enero, por el que se establece un sistema de Certificados de Ahorro Energético**. La relación es directa: el Real Decreto configura el Sistema CAE, la Orden establece el catálogo de actuaciones estandarizadas y la Resolución modifica parte de ese catálogo. Las fichas técnicas determinan qué requisitos, documentación y metodología permiten cuantificar el ahorro de una actuación estandarizada.

La Resolución también se apoya orgánicamente en el **Real Decreto 503/2024, de 21 de mayo**, como consecuencia de la modificación de la estructura ministerial y de la actual denominación de la Dirección General de Planificación y Coordinación Energética.

Desde el punto de vista procedimental, la propia Resolución remite a los artículos 121 y 122 de la **Ley 39/2015**, al establecer que no pone fin a la vía administrativa y puede ser recurrida en alzada, así como al artículo 62.2.i) de la **Ley 40/2015** para identificar al órgano competente para resolver el recurso.

En la ficha TRA040 aparece una concordancia sectorial especialmente relevante con la legislación de movilidad. La ficha considera la movilidad colaborativa como aquella realizada entre particulares mediante vehículo de turismo, sin carácter oneroso salvo reparto de gastos, y señala que estos servicios tienen la consideración de transportes privados particulares a efectos de la Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Las fichas contienen además referencias técnicas de la Unión Europea particularmente relevantes en materia de telemática, ciberseguridad y protección de datos. En TRA020 aparecen, entre otras, referencias al Reglamento (UE) 2019/881, la Directiva (UE) 2022/2555

—NIS2—, el Reglamento eIDAS y el Reglamento (UE) 2016/679, además de normas técnicas relativas a ciberseguridad y acceso a datos de vehículos.

La modificación concreta del catálogo opera en tres planos. La anterior TRA020, denominada «Sistema de telemetría y geoposicionamiento en flota de transporte», es sustituida por una nueva TRA020 centrada en sistemas de ayuda a la conducción eficiente con retroalimentación. La TRA040 amplía el concepto anteriormente limitado a movilidad colaborativa urbana y metropolitana. Y la TRA050 queda desdoblada en TRA050.P, dirigida a personas físicas sin actividad económica, y TRA050.E, dirigida a entidades privadas o públicas.

Por tanto, para el profesional, la concordancia principal no debe entenderse como una derogación del Sistema CAE anterior, sino como una **sustitución parcial del contenido técnico del catálogo**, dentro del mismo marco normativo.

2. Cinco conceptos clave de la norma

2.1. Medida estandarizada de eficiencia energética

El primer concepto es la propia **medida estandarizada**. En el Sistema CAE, determinadas actuaciones replicables pueden generar certificados siempre que cumplan las condiciones de la ficha correspondiente, aporten la documentación exigida y calculen el ahorro mediante la metodología establecida.

La Resolución demuestra el carácter dinámico de estas medidas: no basta con conocer genéricamente que una actuación puede generar CAE; es necesario aplicar la **versión concreta de la ficha vigente** y sus requisitos técnicos y documentales.

La aplicación práctica afecta a sujetos obligados y delegados del Sistema CAE, propietarios iniciales del ahorro, verificadores, empresas de transporte, gestores de flotas, plataformas de movilidad colaborativa, particulares y personas jurídicas que sustituyen vehículos.

2.2. Trazabilidad y autenticidad de los datos

La trazabilidad se convierte en uno de los elementos estructurales de la actualización.

En TRA020, los datos deben obtenerse directamente de los sistemas del vehículo sin posibilidad de alteración, y la plataforma debe permitir al verificador consultar datos brutos y comprobar que el mecanismo de retroalimentación se mantuvo activo durante el periodo relevante.

En TRA040 el control es todavía más intenso. La plataforma debe identificar usuarios y trayectos, evitar duplicidades, conservar registros auditables y utilizar un mecanismo común de contraste que impida que el mismo trayecto o los mismos límites de actividad se computen varias veces en plataformas diferentes.

Este concepto tiene una consecuencia jurídica clara: el ahorro energético no depende exclusivamente de que la actuación haya ocurrido realmente, sino de que pueda **acreditarse mediante información objetiva, íntegra y auditable**.

2.3. Periodos de referencia y demostrativo en TRA020

La nueva TRA020 amplía el periodo de medición a **noventa días anteriores y noventa días posteriores** a la activación del sistema, precisando además cómo deben tratarse datos atípicos y mantenerse la comparabilidad de los recorridos.

La finalidad es evitar que el ahorro se calcule comparando periodos no equivalentes. La ficha exige que ambos periodos sean correlativos y que se mantengan los itinerarios y recorridos habituales, pudiendo solicitarse justificación técnica o excluirse vehículos cuando aparezcan desviaciones anómalas.

La cautela profesional consiste en diseñar el sistema de obtención de datos antes de iniciar la actuación. Si el periodo previo no se documenta correctamente, la deficiencia difícilmente puede reconstruirse después.

2.4. Movilidad colaborativa verificable

TRA040 ya no se limita a movilidad urbana y metropolitana. Amplía su ámbito a **trayectos habituales de corta distancia**, incluso en entornos rurales, y establece límites objetivos sobre recorrido, recurrencia y utilización.

La ficha concreta, entre otros elementos, que cada pasajero sólo puede tener asignado un trayecto habitual, que origen y destino deben permanecer estables, que se admiten variaciones inferiores a dos kilómetros y que el máximo es de dos desplazamientos diarios con hasta 75 km por desplazamiento.

El concepto esencial deja de ser simplemente «compartir coche». Para producir ahorro certificable debe existir un **trayecto rutinario, identificable, registrado, no duplicado y conforme a las condiciones de la ficha**.

2.5. Sustitución diferenciada de vehículos: TRA050.P y TRA050.E

La antigua TRA050 se divide en dos modalidades distintas.

TRA050.P se dirige a sustituciones realizadas por particulares, mientras que TRA050.E se aplica a personas jurídicas privadas o públicas.

La diferenciación permite adaptar cálculo y documentación al tipo de titular. En particulares se introduce un factor de ponderación por antigüedad para favorecer la sustitución de vehículos más antiguos; en entidades se incorporan consumos diferenciados para vehículos pesados y una declaración responsable destinada a garantizar la trazabilidad de las sustituciones en flotas.

Además, se admite utilizar kilometraje real acreditado mediante ITV en lugar de limitarse a valores medios, permitiendo que el cálculo refleje mejor la utilización efectiva del vehículo.

3. Entrada en vigor, régimen transitorio y aplicación temporal

La Resolución establece expresamente que **surte efectos desde su publicación en el Boletín Oficial del Estado**.

La aplicación temporal contiene, sin embargo, una regla específica para actuaciones iniciadas bajo las fichas anteriores.

El artículo 3.2 de la Orden TED/845/2023 permite que, cuando se modifique una ficha, la resolución correspondiente establezca un periodo durante el cual puedan seguir certificándose ahorros conforme a los criterios y metodología anteriores, siempre que la ejecución de la actuación hubiera comenzado antes de la modificación. En este caso se establece un **periodo transitorio de cuatro meses**, contado desde el día siguiente a la publicación.

La cuestión decisiva no es, por tanto, cuándo se presenta simplemente la solicitud, sino **si puede acreditarse que la actuación había comenzado antes de la modificación de la ficha**.

Para actuaciones nuevas, la referencia operativa son las fichas actualizadas. Para actuaciones ya iniciadas, durante los cuatro meses transitorios puede seguir utilizándose la metodología de la ficha sustituida o modificada cuando se reúna la condición temporal exigida.

En términos profesionales, resulta conveniente diferenciar tres situaciones:

- actuaciones ejecutadas conforme a las nuevas fichas;
- actuaciones iniciadas antes de la modificación y acogidas al periodo transitorio;
- actuaciones que no pueden acreditar un inicio previo y, por tanto, deben ajustarse al nuevo régimen.

La resolución no regula contratos, licencias o autorizaciones generales de transporte como tales. Su efecto se proyecta sobre la **certificación de los ahorros energéticos**. Por ello, un contrato de adquisición de un vehículo, de prestación de servicios telemáticos o de gestión de una plataforma puede continuar siendo válido aunque la actuación deje de cumplir los requisitos necesarios para generar CAE.

La misma distinción debe realizarse respecto de subvenciones: la existencia de una ayuda pública no determina por sí sola la admisibilidad del ahorro, aunque las fichas exigen documentación sobre las ayudas vinculadas a la actuación.

El riesgo principal de aplicación temporal consiste en presentar una actuación bajo una ficha anterior sin poder documentar adecuadamente su inicio. La fecha de contratación, adquisición, instalación, activación o entrega puede tener diferente relevancia según la naturaleza concreta de la actuación, por lo que el expediente debe contener evidencia suficiente del momento real en que comenzó la ejecución.

4. Criterios administrativos de interpretación

Uno de los primeros puntos interpretativos es qué debe entenderse por **inicio de ejecución** a efectos del periodo transitorio. La Resolución exige demostrar que la actuación ya se había iniciado, pero el texto general no establece una única prueba válida para las tres fichas. La interpretación más sólida es atender a hechos materiales y documentados directamente relacionados con la ejecución y no a simples actuaciones preparatorias.

En TRA020, la fecha de instalación y, especialmente, la fecha de activación del sistema adquieren una relevancia objetiva, puesto que ambas deben constar en la documentación del gestor de flota. En TRA050 pueden resultar especialmente significativos la adquisición, entrega y sustitución efectiva de los vehículos. En cualquier caso, la prueba debería descansar en documentos contemporáneos a los hechos.

Un segundo problema aparece en el tratamiento de **datos anómalos** en TRA020. La ficha permite solicitar justificaciones técnicas o excluir el vehículo cuando existan desviaciones. El criterio profesional prudente es no eliminar selectivamente datos únicamente porque reduzcan el ahorro obtenido; la depuración debe aplicar criterios objetivos y reproducibles.

En TRA040, la cuestión interpretativa principal será determinar cuándo un desplazamiento constituye un **trayecto habitual**. Los criterios objetivos —origen y destino estables, límites de distancia, recurrencia y número máximo de desplazamientos— deben prevalecer sobre denominaciones comerciales utilizadas por la plataforma.

Otro aspecto sensible es la **no duplicidad entre plataformas**. La ficha exige un mecanismo común de contraste asociado a identificadores únicos y establece que, a partir de seis meses desde su publicación, las plataformas que pretendan que sus ahorros sean reconocidos en el Sistema CAE deben garantizar la trazabilidad de trayectos y beneficiarios entre plataformas. Se trata de una exigencia temporal específica que debe integrarse en el diseño tecnológico y documental de las plataformas.

En TRA050, una cuestión práctica es la utilización de **kilometraje medio o kilometraje real**. La ficha permite acudir a valores estandarizados, pero también utilizar datos reales acreditados, fundamentalmente mediante ITV, incluyendo reglas para casos con información incompleta. La elección debe mantenerse coherente con la documentación aportada y con la fórmula de cálculo.

También merece especial atención la exigencia de que en TRA050.E el vehículo sustituto corresponda a la **misma categoría, tipo y código de uso** que el vehículo sustituido. No basta una equivalencia funcional aproximada: la clasificación documental del vehículo es determinante.

La práctica administrativa del Coordinador Nacional del Sistema CAE y de los gestores autonómicos será particularmente relevante para uniformar estas cuestiones, especialmente a través de formularios, hojas de cálculo, modelos técnicos y criterios de revisión de expedientes.

5. Guía práctica de aplicación profesional

La primera actuación consiste en **identificar qué ficha resulta aplicable a cada proyecto**. Una actuación no debe tratarse genéricamente como «transporte eficiente»: debe clasificarse correctamente como TRA020, TRA040, TRA050.P o TRA050.E y aplicarse íntegramente su versión vigente.

En TRA020, el gestor de flota debe preparar antes de la implantación un sistema capaz de recopilar datos durante los noventa días de referencia. Los vehículos deben estar identificados y en situación operativa, la telemática debe acceder a datos de forma inalterable, el verificador

debe poder consultar los registros y debe conservarse una relación individual vehículo-dispositivo.

El expediente debe incorporar, entre otros elementos, el formulario correspondiente, declaración responsable sobre ayudas, facturas, certificado de instalación, relación completa de vehículos y datos de desempeño antes y después.

En TRA040, la adaptación debe centrarse en la propia arquitectura de la plataforma. Deben existir procedimientos automáticos que identifiquen usuarios y trayectos, eviten duplicidades y permitan geolocalizar inicio, recorrido y final. Los expedientes deben agrupar correctamente a todos los pasajeros del mismo desplazamiento, cubrir como mínimo un mes natural e incorporar la auditoría correspondiente.

La plataforma debe conservar datos durante al menos cinco años, disponer de mecanismos de recuperación ante pérdidas, identificar dónde residen los datos y someterse a auditoría externa sobre funcionamiento, integridad, trazabilidad e inalterabilidad de registros.

En TRA050.P y TRA050.E deben actualizarse los modelos de expediente para distinguir claramente la naturaleza del titular y aportar la documentación de propiedad o uso del vehículo sustituido y del vehículo eléctrico nuevo. Cuando exista leasing o renting deben incorporarse los documentos específicos previstos en las fichas.

También debe decidirse desde el inicio si se aplicará kilometraje estándar o kilometraje real. Cuando se utilice este último, el expediente debe contener la documentación que permita reconstruir el dato utilizado.

Desde una perspectiva organizativa, la Resolución afecta especialmente a:

- responsables energéticos y de sostenibilidad;
- gestores de flota;
- empresas de transporte;
- operadores de plataformas de movilidad;
- sujetos obligados y delegados del Sistema CAE;
- verificadores de ahorro;
- consultores e ingenierías;
- responsables jurídicos y de subvenciones;
- departamentos TIC, ciberseguridad y protección de datos.

Los modelos internos que requieren adaptación son principalmente formularios de solicitud, hojas de cálculo de ahorro, protocolos de recogida de datos, declaraciones responsables, informes técnicos, certificados de instalación, informes de flota, procedimientos antifraude, auditorías de plataformas y sistemas de archivo y trazabilidad.

La documentación debe conservarse de forma que pueda relacionarse inequívocamente **actuación, titular, vehículo o trayecto, dato energético, fórmula utilizada y ahorro solicitado**.

6. Riesgos jurídicos, puntos críticos y recomendaciones de prudencia

Interpretación segura

Existe un conjunto de obligaciones cuya aplicación deriva directamente de la Resolución.

Es seguro que la actualización afecta a TRA020, TRA040 y TRA050; que TRA050 se desdobra en TRA050.P y TRA050.E; que las nuevas fichas producen efectos desde la publicación de la Resolución y que existe un periodo transitorio de cuatro meses para determinadas actuaciones previamente iniciadas.

También es clara la exigencia reforzada de documentación y trazabilidad. En TRA020, la captura y conservación de datos debe permitir acreditar que éstos no han sido alterados. En TRA040 se exige auditoría independiente y mecanismos contra duplicidades. Y en TRA050 las características del vehículo sustituido y del nuevo vehículo deben acreditarse documentalmente.

El riesgo jurídico principal en estos supuestos es **la pérdida del reconocimiento del ahorro como actuación estandarizada**, con la consiguiente imposibilidad de obtener los CAE pretendidos bajo la ficha correspondiente.

Interpretación probable pero prudente

Existen cuestiones donde la ficha proporciona criterios suficientes pero requiere valoración técnica.

El tratamiento de datos atípicos en TRA020 exige distinguir entre anomalías justificables y datos que deben excluirse. La actuación profesional adecuada consiste en utilizar criterios uniformes y documentar cualquier exclusión.

En TRA040, la identificación de trayectos habituales debe apoyarse en los parámetros objetivos de la propia ficha, evitando interpretaciones expansivas que permitan computar desplazamientos ocasionales.

También requiere especial cautela el parámetro relacionado con usuarios y vehículos que dejan de realizar desplazamientos individuales, porque el cálculo debe descansar en datos auditables y en los valores definidos conforme a la ficha.

En TRA050, cuando se utilizan datos reales de kilometraje en sustitución de valores estandarizados, debe poder reconstruirse con claridad cómo se ha obtenido el resultado anual utilizado.

Interpretación dudosa o de riesgo

La mayor exposición aparece cuando el expediente intenta extender los requisitos de la ficha más allá de su tenor técnico.

Es de riesgo considerar iniciada una actuación, a efectos del régimen transitorio, únicamente porque exista una oferta, presupuesto o decisión interna sin ejecución material acreditable.

También resulta arriesgado computar en TRA040 trayectos que no cumplan de forma objetiva los límites de distancia, recurrencia, identificación o no duplicidad. La plataforma debe garantizar que los trayectos incluidos sean verificables y que no hayan sido presentados simultáneamente en otro sistema.

En TRA020 constituye un punto crítico cualquier sistema que permita modificar los datos obtenidos de la centralita, no conserve registros brutos o impida el acceso puntual del verificador.

En TRA050.E existe igualmente riesgo cuando se pretende sustituir un vehículo por otro que no coincide en categoría, tipo o código de uso, aun cuando ambos puedan desempeñar funciones similares.

Un ámbito adicional de riesgo es la **protección y seguridad de los datos**. TRA020 remite a referencias europeas sobre ciberseguridad, identificación electrónica y protección de datos, mientras TRA040 implica el tratamiento de DNI/NIE, geolocalización, recorridos, horarios y relaciones entre usuarios. En estos proyectos deben coordinarse las exigencias del Sistema CAE con los protocolos internos de protección de datos y seguridad de la información.

Desde una perspectiva preventiva, requieren motivación especialmente reforzada:

- aplicación del régimen transitorio;
- exclusión de datos anómalos;
- cálculo con kilometraje real;
- identificación de trayectos computables;
- tratamiento de duplicidades;
- sustituciones complejas mediante leasing o renting;
- correcciones posteriores de información utilizada para calcular el ahorro.

En TRA040 resulta especialmente aconsejable integrar revisión jurídica, técnica y tecnológica cuando la plataforma gestione grandes volúmenes de datos personales y movilidad. En TRA020 resulta recomendable coordinación entre gestor de flota, proveedor telemático, verificador y responsable de seguridad de la información. En TRA050 debe coordinarse la documentación contractual, técnica y registral del vehículo.

La regla preventiva que resume la Resolución es la **trazabilidad integral del ahorro**. El expediente debe poder demostrar de forma continua:

qué actuación se realizó → bajo qué versión de ficha → cuándo comenzó → qué requisitos cumplía → qué datos se utilizaron → cómo se obtuvieron → qué fórmula se aplicó → qué documentación los respalda → qué ahorro final se solicita certificar.

La actualización de 2026 desplaza el centro de gravedad desde una acreditación meramente documental hacia un sistema en el que la **calidad, autenticidad y verificabilidad del dato** son determinantes para el reconocimiento del ahorro. Para los profesionales que intervienen en el Sistema CAE, ése es el principal cambio operativo y también el principal criterio de prevención jurídica.

**TEXTO ORIGINAL**

El texto de estos Documentos, con los que puedan modificar o acompañar, se han incorporado a los contenidos ya existentes en el siguiente TÍTULO publicado y a su disposición:

