

An aerial photograph of a white cargo aircraft with red and white tail markings, positioned on a tarmac. The tarmac is filled with numerous stacked shipping containers in various colors (blue, orange, red, white). The image is framed by a white diagonal shape that separates the top right from the bottom left.

ANDERSEN®

Newsletter

Transporte Movilidad y Logística

20
26

Index

→ Andersen in Spain

ARTÍCULOS

- Reforma aduanera de la UE: **03**
Claves para el sector transitario
Entrevista con Enric Ticó, presidente de FETEIA
- La unificación europea de la metodología de **06**
contabilización de emisiones en los servicios de
transporte
- La última milla en las grandes ciudades: **08**
Más allá de la operativa.
Impacto regulatorio, inmobiliario e inversor
- Passaporte Digital do Produto: **11**
Os desafios para o setor dos transportes
Pasaporte Digital del Producto:
Los desafíos para el sector del transporte



Suscríbete

Si desea recibir las actualizaciones sobre transporte que elabora el equipo de Andersen puede suscribirse a través de **este formulario**.

Reforma aduanera de la UE: Claves para el sector transitario

Entrevista con Enric Ticó, presidente de FETEIA (Federación Española de Transitarios)



Mar Guardiola

Directora | Derecho Fiscal

✉ mar.guardiola@es.andersen.com



Enric Ticó

Presidente | FETEIA

Enric Ticó, presidente de FETEIA, nos ofrece en exclusiva la visión del colectivo transitario ante la reforma aduanera más ambiciosa que ha abordado la Unión Europea desde 1968.

FETEIA-OLTRA es la Federación Española de Transitarios, Expedidores Internacionales y Asimilados, Organización para la Logística, el Transporte y la Representación Aduanera. Con más de 600 empresas asociadas, reúne la práctica totalidad de las empresas transitarias y representantes aduaneros del país.

1. Valoración general

La reforma se describe como la más profunda desde la creación de la Unión Aduanera en 1968. ¿Cómo valora FETEIA esta transformación? ¿es una oportunidad para el sector transitario o supone, ante todo, una amenaza para el modelo de negocio actual?

Es una mezcla de ambas. Parece que la reforma supondrá una transformación estructural que provocará que los transitarios tengamos que evolucionar desde una posición de gestor de cargas y documentos a una posición más de consultores expertos en comercio exterior, regulación y gestión integral de la cadena logística. En este sentido, lo vemos como oportunidad.

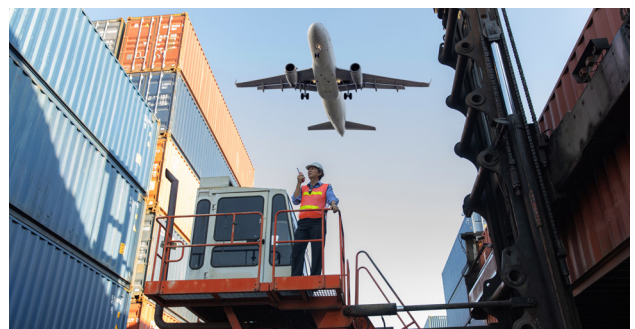
Sin embargo, no debemos pasar por alto que muchas de las novedades del nuevo CAU se basan

en asunciones de difícil cumplimiento, por lo que tan pretendida simplificación y aumento de la agilidad no son tan evidentes como anuncia la Comisión Europea.

2. El EU Data Hub y el rol del transitario

Los datos aduaneros pasarán a presentarse en una única interfaz central, el EU Customs Data Hub, sustituyendo los 111 sistemas separados actualmente existentes en la UE. En la práctica, esto supondrá que la declaración aduanera tal como la conocemos hoy desaparezca. ¿Qué queda del rol del transitario como declarante en este nuevo ecosistema? ¿Se transforma o desaparece?

En este ámbito no creemos que el rol vaya a cambiar demasiado. Lo que sí percibimos es una clara mejora de la eficiencia. De todos modos, no consideramos que este sea el factor que provoque un mayor cambio en las declaraciones, ya que, a fin de cuentas, los servicios de inspección en frontera seguirán exigiendo las declaraciones, sea en una plataforma o en otra. En definitiva, lo vemos como



algo necesario.

Ahora bien, en nuestra experiencia, los sistemas de la UE no funcionan especialmente bien y si el Data Hub va en la misma línea, se puede generar un caos.

3. Trust and Check vs. OEA: ¿qué figura conviene al sector?

La propuesta original de la Comisión planteaba sustituir el OEA por los nuevos operadores Trust and Check. Sin embargo, el Consejo Europeo ha optado por retener la figura del Operador Económico Autorizado, que ya usan miles de operadores, e incorporar medidas para facilitar su adopción por las PYMES. ¿Cuál es la posición de FETEIA en este debate? ¿Qué figura defiende el sector en el trío?

En un mundo ideal todo importador querría optar por el Trust and Check, pero nos tememos que será una figura muy residual. En primer lugar, los requisitos para su obtención son exigentes e implican un elevado coste. En segundo, a pesar de que todo el mundo reconoce las bondades del sistema de declaraciones del T&C, no debemos olvidar la existencia de controles especiales y la facultad de los servicios de inspección en frontera de intervenir y hacer los controles que consideren. En tercero, el hecho de exigir que el representante aduanero actúe mediante representación

indirecta hace que muy pocos vayan a ofrecer esta posibilidad a sus clientes.

Nuestra posición es la convivencia de ambas figuras.

4. Comercio electrónico: ¿oportunidad o reducción de protagonismo?

La reforma convierte a las plataformas digitales en importadoras responsables de todas las formalidades aduaneras y del pago de derechos, eliminando además la franquicia de 150 euros actualmente exenta de aranceles. ¿Ve FETEIA una oportunidad de negocio para el transitario en este nuevo modelo, o al contrario, prevé una reducción de su intervención?

Lo vemos como una oportunidad de aportar mayor certidumbre y seguridad en una cuestión



que resultaba problemática, ya que el diferente régimen aplicable a las declaraciones realizadas por consumidores y profesionales generaba situaciones injustas y cierto peligro por entrada de productos de riesgo.

5. La nueva Autoridad Aduanera europea y la armonización

La nueva Autoridad Aduanera de la UE asumirá sus funciones el 1 de enero de 2028. Una de las quejas históricas del sector es la disparidad de criterios entre aduanas de distintos Estados miembros. ¿Considera que esta nueva Autoridad traerá la armonización que el colectivo transitario reclama desde hace años?

Ese es nuestro deseo. La disparidad de criterios en la aplicación de la norma generaba situaciones profundamente injustas que ponen en duda la existencia de un verdadero mercado único. Es inaceptable que uno de los criterios en la elección de un punto de entrada de las mercancías sea que es más fácil que en otro, cuando somos una Unión Aduanera.

Sin duda, la Autoridad Aduanera puede servir de coordinador y ayudar en esta cuestión.

Ahora bien, este es o debería ser solo el primer paso. Necesitamos también autoridades comunes en los demás servicios de inspección en frontera, pues toda aplicación desigual es un foco de competencia desleal entre Estados miembros.

6. Plazos y preparación: ¿está el sector listo?

El régimen para el comercio electrónico se aplicará desde 2028; el uso del Data Hub será voluntario desde 2032 y obligatorio desde 2038.

¿Es este calendario suficiente para que el sector transitario se adapte? ¿Qué pide FETEIA a las administraciones para facilitar esa transición?

Sin duda. Si hay un sector que adopta los cambios con facilidad es el transitario. Llevamos ya muchos años en un entorno de aduana digital y la Aduana española siempre ha sido pionera en la implementación de los nuevos sistemas, por lo que estamos acostumbrados. Somos un caso de éxito y lo seguiremos siendo.

Pedimos organizar pilotos con tiempo y ayudando a los operadores. Se han dado casos en que los operadores que probaban un sistema en pre-producción eran atendidos con posterioridad a los que iban por el canal habitual. Si queremos implicación del sector, es necesario ayudar a los operadores que dan el paso.

La unificación europea de la metodología de contabilización de emisiones en los servicios de transporte



Paloma Hernández

Asociada Senior | Derecho Mercantil

✉ paloma.hernandez@es.andersen.com

El pasado 1 de junio entró en vigor el Reglamento (UE) 2026/1030 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2026, sobre la contabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero de los servicios de transporte, aprobado el día 12 de mayo.



6

La aprobación de la citada norma supone un hito a nivel comunitario al unificar las metodologías de medición de las emisiones de gases de efecto invernadero en el transporte europeo, hasta ahora incontables al poder utilizar las empresas aquellas que considerasen más adecuadas a sus intereses. Esta disgregación dificultaba comparar, con resultados fiables, los datos entre diferentes empresas o a lo largo de las cadenas de suministro.

Ahora, la norma dota de carácter vinculante a los principios de la norma EN ISO 14083:2023, convirtiéndola en la referencia metodológica obligatoria para todo el sector. La norma EN ISO 14083:2023 computa las emisiones generadas durante la producción y suministro de la energía utilizada, las producidas durante la operación del vehículo, y las asociadas a las actividades

realizadas en centros logísticos y nodales.

La imposición de esta metodología afecta a todas las organizaciones que divulguen información sobre emisiones de forma voluntaria con fines comerciales, que deban facilitar estos datos por exigencias contractuales, o que estén sujetas a obligaciones derivadas de la legislación europea o nacional.



Lo que no se mide de forma homogénea no puede compararse, y lo que no puede compararse difícilmente puede transformarse."

Entre otras previsiones del Reglamento es necesario destacar:

- ✓ La necesidad de que las herramientas externas de cálculo de emisiones utilizadas por las empresas estén certificada por un organismo independiente que acredite su conformidad con la norma EN ISO 14083:2023,
- ✓ La obligatoriedad de la verificación independiente realizada por una entidad acreditada de los cálculos de emisiones a las que deberán enfrentarse las grandes empresas, y
- ✓ El establecimiento de un régimen sancionador. Si bien la norma no establece un régimen sancionador armonizado dejando la aplicación efectiva en manos de los Estados miembros, con el consiguiente riesgo de divergencia en la intensidad supervisora entre jurisdicciones.

Más allá de las posibles sanciones, el incumplimiento de la norma puede derivar en la pérdida de contratos con clientes con compromisos ESG o licitaciones públicas, así como dificultar el acceso a determinados modelos de financiación. La huella de carbono trasciende el plano reputacional para convertirse en un elemento contractual con consecuencias jurídicas directas.

Por ejemplo, muchos contratos de transporte y logística actualmente vigentes que incluyan cláusula de sostenibilidad que incluyan ciertos estándares relativos a la huella de carbono merecerán una revisión para adoptarlos al nuevo marco normativo. O, los contratos de financiación sostenible, que en muchos casos incluyen KPIs referenciados a emisiones deberán adaptarse para que los KPIs reflejen hitos alcanzables conforme a la nueva metodología obligatoria.

El reto práctico que plantea la norma no es nada desdeñable y plantea dificultades como la necesidad de establecer mecanismos de flujos de datos directos con transportistas y operadores para la obtención de datos primarios en operaciones que implican a terceros, una tarea de considerable complejidad operativa o las discrepancias entre la metodología comunitaria y los estándares internacionales ya consolidados.

No obstante, los operadores deben afrontar su adaptación a esta nueva normativa como un oportunidad de diferenciación ya que aquellos que se adapten obtendrán una ventaja práctica en los procesos de contratación y licitación sobre sus competidores.



La última milla en las grandes ciudades: Más allá de la operativa. **Impacto regulatorio, inmobiliario e inversor**



Eduardo González

Socio | Derecho Inmobiliario

✉ eduardo.gonzalez@es.andersen.com



El reto operativo de la última milla lleva años sobre la mesa de cualquier director logístico. Lo que ha cambiado es que la presión ya no viene solo de la demanda o de los márgenes: viene del regulador, del urbanista y del inversor. Las decisiones sobre la última milla afectan hoy al valor de los activos inmobiliarios urbanos, a la demanda de espacios logísticos en ubicaciones cada vez más disputadas y a la transformación de usos de suelo que nadie asociaba con la distribución de mercancías.

La Comisión Europea estima que el reparto en ciudad genera el 25% de las emisiones de CO₂ urbanas y contribuye al 30% de la congestión del tráfico rodado (Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, 2020), lo que ha convertido la última milla en objetivo prioritario de la política de movilidad y sostenibilidad.

Un marco regulatorio que avanza más rápido que la infraestructura

Las Zonas de Bajas Emisiones son ya una realidad operativa. La Ley 7/2021 de Cambio Climático y Transición Energética obliga a todos los municipios de más de 50.000 habitantes a implantarlas con restricciones efectivas, mientras que la Unión Europea ha fijado como objetivo que la logística urbana sea completamente libre de emisiones en las principales ciudades para 2030, en el marco del Pacto Verde Europeo. Apenas cuatro años para una transformación que requiere inversión en vehículos,

adaptación de infraestructuras de carga y rediseño de redes de distribución. A este marco se añade la fragmentación normativa entre municipios: cada ayuntamiento desarrolla sus propias ordenanzas de distribución urbana de mercancías, con criterios, perímetros y calendarios distintos, lo que obliga a los operadores con presencia nacional a multiplicar los esfuerzos de adaptación y monitorización normativa.



La última milla ya no es solo una cuestión logística, sino también urbana y regulatoria."

El suelo, el problema que no tiene solución fácil

La búsqueda de espacios logísticos bien ubicados dentro o en la inmediata proximidad de los grandes núcleos urbanos sigue siendo uno de los principales cuellos de botella. El suelo con calificación logística en las coronas metropolitanas es escaso y los planes generales de ordenación urbana no apuntan hacia una mayor flexibilidad.

Ante esta realidad, muchos operadores han optado por reconvertir locales comerciales vacíos, negociar el uso de plantas bajas o explorar aparcamientos subterráneos como espacios de micro almacenamiento. Sin embargo, la calificación urbanística no siempre permite el uso logístico, las licencias de actividad deben adaptarse y los contratos de arrendamiento para este tipo de activos presentan particularidades que la redacción estándar de un contrato comercial no contempla.

Tecnología al servicio de la decisión de ubicación

Ante la escasez de suelo y la complejidad regulatoria, la tecnología juega un papel cada vez más relevante. Los operadores más avanzados utilizan herramientas de análisis geoespacial que integran densidad de demanda, restricciones de acceso, perímetros de las ZBE, disponibilidad de inmuebles y tiempos de reparto. Según McKinsey & Company (Succeeding in the AI Supply-Chain Revolution, 2023), estas herramientas pueden reducir los costes operativos entre un 10% y un 15%. Desde la perspectiva inmobiliaria, permiten objetivar la idoneidad de una ubicación, anticipar el impacto de cambios regulatorios y fundamentar con datos las decisiones de inversión y las condiciones contractuales entre arrendador y arrendatario. No obstante, la integración de datos urbanísticos, catastrales y de movilidad procedentes de distintas fuentes públicas y privadas plantea cuestiones en materia de licencias de uso de datos, propiedad intelectual sobre los modelos analíticos y protección de la información operativa frente a terceros.



Una cadena de contratos que no siempre está bien blindada

La operativa de última milla implica una cadena de relaciones entre el retailer, el operador logístico principal, los subcontratistas de reparto y los propietarios de los espacios de almacenamiento. ¿Quién responde cuando un pedido se pierde en el tramo de subcontratación? ¿Qué penalizaciones aplican cuando el operador no puede acceder a una zona por restricciones sobrevenidas de la ZBE? Estas situaciones ocurren con frecuencia creciente y la ausencia de cláusulas que las contemplen deja a los operadores expuestos a disputas cuyo coste supera con creces el de una revisión contractual preventiva. Mención aparte merecen los arrendamientos de micro-hubs urbanos, que exigen cláusulas de resolución vinculadas a cambios urbanísticos, mecanismos de reparto del riesgo regulatorio, plazos que equilibren amortización y flexibilidad operativa, y previsiones sobre licencias de actividad.

La perspectiva inversora: activos con atractivo y con riesgos propios

El capital institucional lleva varios años mirando con interés hacia los activos logísticos urbanos.

Según datos de CBRE (Spain Real Estate Market Outlook, 2023), la **inversión en activos logísticos en España alcanzó los 2.500 millones de euros** en 2022, con una tendencia al alza sostenida por fondos, SOCIMIs y family offices. Sin embargo, el perfil de riesgo es más complejo de lo que aparenta: una modificación en la ordenanza municipal o un cambio en la calificación urbanística pueden afectar directamente a la viabilidad operativa del activo. A esto se añade la presión de los criterios ESG —la Taxonomía Verde europea y la normativa SFDR obligan a clasificar los activos según su sostenibilidad—, lo que impacta en la demanda de inmuebles con certificaciones energéticas (LEED, BREEAM) y en las condiciones de financiación. La due diligence sobre estos activos exige hoy una capa de análisis regulatorio y ESG que va mucho más allá de la revisión documental tradicional.



Lo que está en juego

La suma de todos estos factores —presión medioambiental, restricciones urbanísticas, fragmentación normativa, complejidad contractual y exigencias ESG— configura un entorno en el que las decisiones estratégicas tienen cada vez más implicaciones jurídicas. Anticiparse a los cambios regulatorios, blindar contractualmente la cadena de distribución y estructurar las operaciones de inversión con pleno conocimiento del riesgo normativo no son tareas accesorias: son las decisiones que determinarán qué operadores e inversores lideran la transformación de la logística urbana y cuáles quedan expuestos a un marco de riesgos que no deja de crecer.

Passaporte Digital do Produto: Os desafios para o setor dos transportes

Pasaporte Digital del Producto: Los desafíos para el sector del transporte



Helena Braga Marques

Socia | Derecho Laboral

✉ helena.bragamarques@pt.andersen.com



Noel Gomes

Socio | Derecho Público y Regulatorio

✉ noel.gomes@pt.andersen.com

Nos últimos anos, a União Europeia tem vindo a consolidar uma agenda de sustentabilidade assente no Pacto Ecológico Europeu (*European Green Deal*) e no Plano de Ação para a Economia Circular.

Neste contexto, a Comissão Europeia identificou como imperativo urgente assegurar que os produtos colocados no mercado interno sejam mais duráveis, reparáveis, reutilizáveis e, acima de tudo, rastreáveis ao longo de todo o seu ciclo de vida.

É justamente desta visão que emerge o Passaporte Digital do Produto (PDP), uma das medidas mais estruturantes do Regulamento de Conceção Ecológica para Produtos Sustentáveis (RCES), adotado em 2024 (Regulamento (UE) 2024/1781) e que representa uma mudança de paradigma: deixa de ser suficiente saber o que um produto é; passa a ser exigível saber de onde veio, como foi feito e o que lhe acontecerá no fim da sua vida útil.

O PDP é, no essencial, um registo digital estruturado que agrega e disponibiliza, ao longo de toda a cadeia de valor, informação relevante sobre um produto: desde as matérias-primas utilizadas, passando pelas suas características de desempenho ambiental, até às instruções de reparação, reutilização e reciclagem.

En los últimos años, la Unión Europea ha venido consolidando una agenda de sostenibilidad basada en el Pacto Verde Europeo (*European Green Deal*) y en el Plan de Acción para la Economía Circular.

En este contexto, la Comisión Europea ha identificado como imperativo urgente asegurar que los productos introducidos en el mercado interior sean más duraderos, reparables, reutilizables y, sobre todo, trazables a lo largo de todo su ciclo de vida.

Es precisamente de esta visión de donde surge el Pasaporte Digital del Producto (PDP), una de las medidas más estructurales del Reglamento de Diseño Ecológico para Productos Sostenibles (RDPS), adoptado en 2024 (Reglamento (UE) 2024/178), que representa un cambio de paradigma: ya no basta con saber qué es un producto; pasa a ser exigible conocer de dónde procede, cómo ha sido fabricado y qué ocurrirá con él al final de su vida útil.

El PDP es, en esencia, un registro digital estructurado que integra y pone a disposición, a lo largo de toda la cadena de valor, información relevante sobre un producto: desde las materias primas utilizadas, pasando por sus características de desempeño ambiental, hasta las instrucciones de reparación, reutilización y reciclaje.

Esta informação é acessível através de um suporte de dados físico – tipicamente um código QR ou tecnologia RFID – e ficará alojada em sistemas interoperáveis, consultáveis por operadores económicos, autoridades competentes e, em certos casos, pelo público em geral.

O objetivo é, pois, garantir transparência, combater a obsolescência programada e facilitar decisões de consumo e investimento mais informadas.

De notar que o RCES estabelece um quadro geral aplicável à generalidade dos produtos colocados no mercado europeu, com exceção dos géneros alimentícios, rações e medicamentos.

A aplicação do PDP será faseada e setorial: a Comissão Europeia adotará regulamentos delegados específicos para cada categoria de produto, definindo os requisitos concretos de informação exigidos, sendo que as primeiras categorias a serem reguladas incluem têxteis, móveis, aço, alumínio, produtos químicos e, com particular relevância para o setor dos transportes, baterias e veículos.

Para o setor dos transportes, a peça mais imediata e concreta é o Regulamento das Baterias [Regulamento (UE) 2023/1542], que já prevê expressamente a obrigatoriedade do passaporte digital para as baterias de meios de transporte ligeiros, baterias industriais com capacidade superior a 2 kWh e baterias de veículos elétricos colocadas no mercado ou em serviço.

Esta información será accesible a través de un soporte físico de datos – normalmente un código QR o tecnología RFID– y quedará alojada en sistemas interoperables, consultables por los operadores económicos, las autoridades competentes y, en determinados casos, por el público en general.

El objetivo es, por tanto, garantizar la transparencia, combatir la obsolescencia programada y facilitar decisiones de consumo e inversión más informadas.

Debe señalarse que el RDPS establece un marco general aplicable a la mayoría de los productos introducidos en el mercado europeo, con excepción de los productos alimenticios, los piensos y los medicamentos.

La aplicación del PDP será gradual y sectorial: la Comisión Europea adoptará reglamentos delegados específicos para cada categoría de producto, definiendo los requisitos concretos de información exigibles. Entre las primeras categorías que serán objeto de regulación se incluyen los productos textiles, el mobiliario, el acero, el aluminio, los productos químicos y, con especial relevancia para el sector del transporte, las baterías y los vehículos.

Para el sector del transporte, la pieza más inmediata y concreta es el Reglamento de Baterías [Reglamento (UE) 2023/1542], que ya prevé expresamente la obligatoriedad del pasaporte digital para las baterías de medios de transporte ligeros, las baterías industriales con capacidad superior a 2 kWh y las baterías de vehículos eléctricos introducidas en el mercado o puestas en servicio.





Este passaporte deverá conter, entre outros elementos, a pegada de carbono da bateria calculada ao longo do seu ciclo de vida, a composição química e os materiais utilizados com identificação de substâncias preocupantes, o estado de saúde e o estado de carga, informação sobre a capacidade de reciclagem e os processos de recuperação de materiais críticos (como o lítio, o cobalto e o níquel) e ainda a cadeia de custódia das matérias-primas, incluindo a sua proveniência geográfica.

A implementação do PDP no setor dos transportes coloca desafios significativos.

- ✓ Em primeiro lugar, exige uma reconfiguração profunda das cadeias de abastecimento: fabricantes, fornecedores de componentes e operadores logísticos terão de garantir a recolha, partilha e atualização de dados ao longo de cadeias frequentemente complexas e internacionalizadas.
- ✓ Em segundo lugar, surgem questões relevantes de proteção de informação comercialmente sensível, sendo que o regulamento prevê mecanismos de acesso diferenciado, se bem que existam dúvidas quanto à compatibilização da transparência exigível com o segredo industrial.
- ✓ Em terceiro lugar, há que contar com desafios de infraestrutura tecnológica: a interoperabilidade dos sistemas de dados, a fiabilidade das plataformas de armazenamento e a normalização dos formatos de informação são condições essenciais que ainda carecem de soluções técnicas consolidadas a nível europeu.

Este passaporte deverá conter, entre outros elementos, la huella de carbono de la batería calculada a lo largo de su ciclo de vida; la composición química y los materiales utilizados, con identificación de sustancias preocupantes; el estado de salud y el estado de carga; información sobre la capacidad de reciclaje y los procesos de recuperación de materias primas críticas —como el litio, el cobalto y el níquel—; así como la cadena de custodia de las materias primas, incluida su procedencia geográfica.

La implementación del PDP en el sector del transporte plantea desafíos significativos.

- ✓ En primer lugar, exige una profunda reconfiguración de las cadenas de suministro: fabricantes, proveedores de componentes y operadores logísticos deberán garantizar la recopilación, compartición y actualización de datos a lo largo de cadenas frecuentemente complejas e internacionalizadas.
- ✓ En segundo lugar, surgen cuestiones relevantes en materia de protección de información comercialmente sensible, dado que el reglamento prevé mecanismos de acceso diferenciado, si bien existen dudas sobre la compatibilidad entre la transparencia exigible y la protección del secreto industrial.
- ✓ En tercer lugar, deben tenerse en cuenta los desafíos relativos a la infraestructura tecnológica: la interoperabilidad de los sistemas de datos, la fiabilidad de las plataformas de almacenamiento y la normalización de los formatos de información son condiciones esenciales que todavía requieren soluciones técnicas consolidadas a escala europea.



✔ Em quarto lugar, um desafio adicional que se prende com os novos perfis profissionais e competências que, em grande medida, ainda não existem nos quadros das empresas, pelo que este imperativo de transformação organizacional convoca as obrigações legais de formação profissional contínua que recaem sobre os empregadores, tornando indispensável uma abordagem proativa no que respeita à atualização de competências e à revisão de categorias e descritivos profissionais.

✔ Em quinto lugar, a digitalização crescente das operações logísticas — condição necessária para a implementação do PDP — assenta em infraestruturas que recolhem, inevitavelmente, dados sobre os trabalhadores: localização, tempos de condução, comportamento ao volante. Estes dados são dados pessoais, sujeitos ao RGPD, e a sua utilização para fins de rastreabilidade comercial exige uma base jurídica sólida, políticas internas adequadas e, em muitos casos, negociação prévia com as estruturas representativas dos trabalhadores.

Por fim, e, em particular, para fabricantes de veículos e fornecedores de baterias, o novo regime impõe a revisão dos contratos de fornecimento, em particular no que respeita a cláusulas de partilha de dados e à alocação de responsabilidade por informação incorreta no passaporte.

A estes desafios acresce a pressão do calendário regulatório, cuja implementação é exigente. Com efeito e no que respeita às baterias para veículos elétricos e às baterias industriais de maior dimensão, a obrigatoriedade do passaporte digital aplica-se já a partir de fevereiro de 2027.

Quanto aos veículos ligeiros e pesados em geral, os regulamentos delegados específicos ao abrigo do RCES estão ainda em fase de preparação, esperando-se a sua adoção progressiva até 2030.

✔ En cuarto lugar, aparece un desafío adicional vinculado a los nuevos perfiles profesionales y competencias que, en gran medida, todavía no existen en las plantillas de las empresas. Por ello, este imperativo de transformación organizativa activa las obligaciones legales de formación profesional continua que recaen sobre los empleadores, haciendo indispensable adoptar un enfoque proactivo respecto de la actualización de competencias y la revisión de categorías y descripciones profesionales.

✔ En quinto lugar, la creciente digitalización de las operaciones logísticas —condición necesaria para la implementación del PDP— se apoya en infraestructuras que recogen inevitablemente datos sobre los trabajadores: localización, tiempos de conducción y comportamiento al volante. Estos datos son datos personales, sujetos al RGPD, y su utilización con fines de trazabilidad comercial exige una base jurídica sólida, políticas internas adecuadas y, en muchos casos, una negociación previa con las estructuras representativas de los trabajadores.

Por último, y en particular para los fabricantes de vehículos y proveedores de baterías, el nuevo régimen impone la revisión de los contratos de suministro, especialmente en lo relativo a las cláusulas de intercambio de datos y a la asignación de responsabilidad por información incorrecta incluida en el pasaporte.

A estos desafíos se suma la presión del calendario regulatorio, cuya implementación resulta exigente. En efecto, respecto de las baterías para vehículos eléctricos y las baterías industriales de mayor dimensión, la obligatoriedad del pasaporte digital será aplicable ya a partir de febrero de 2027.

En cuanto a los vehículos ligeros y pesados en general, los reglamentos delegados específicos al amparo del RDPS se encuentran todavía en fase de preparación, esperándose su adopción progresiva hasta 2030.



Todavia, cremos que, para as empresas do setor dos transportes (sejam fabricantes de veículos, fornecedores de baterias, operadores de frotas ou prestadores de serviços de manutenção), o momento de preparação é agora. Com efeito, as empresas que iniciarem o mapeamento dos seus dados de produto, a revisão contratual com fornecedores e a preparação dos sistemas de IT estarão não apenas em melhor posição de conformidade, mas, também, em vantagem competitiva num mercado em que a capacidade de demonstrar rastreabilidade e conformidade regulatória é, crescentemente, um fator de acesso ao financiamento sustentável e, dessa forma, de distinção comercial.

No obstante, consideramos que, para las empresas del sector del transporte (ya sean fabricantes de vehículos, proveedores de baterías, operadores de flotas o prestadores de servicios de mantenimiento), el momento de prepararse es ahora. En efecto, las empresas que comiencen a mapear sus datos de producto, revisar sus contratos con proveedores y preparar sus sistemas de IT estarán no solo en una mejor posición de cumplimiento normativo, sino también en una situación de ventaja competitiva en un mercado en el que la capacidad de demostrar trazabilidad y cumplimiento regulatorio constituye, de forma creciente, un factor de acceso a financiación sostenible y, con ello, de diferenciación comercial.



Andersen Global is a Swiss verein comprised of legally separate, independent member firms located throughout the world providing services under their own names. Andersen Global does not provide any services and has no responsibility for any actions of the Member Firms or collaborating firms. No warranty or representation, express or implied, is made by Andersen Global, its Member Firms or collaborating firms, nor do they accept any liability with respect to the information set forth herein. Distribution hereof does not constitute legal, tax, accounting, investment or other professional advice.

© 2026 Andersen Global. All rights reserved



Suscríbete

Si desea recibir las actualizaciones sobre transporte que elabora el equipo de Andersen puede suscribirse a través de **este formulario**.

