

DACHSER Iberia

Plan de Reducción de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero 2025-2030

Entidades: **DACHSER SPAIN y DACHSER SPAIN LOGISTICS**

Año base del plan: **2025** con horizonte temporal: **2025–2030**

Objeto del informe: el presente documento desarrolla el Plan de Reducción de Emisiones de DACHSER SPAIN y DACHSER SPAIN LOGISTICS, en su condición de entidades españolas sujetas a las obligaciones establecidas en el RD 214/2025. Al mismo tiempo, este informe se enmarca en el Plan global de la unidad de negocio DACHSER Iberia, garantizando la coherencia del enfoque corporativo y la alineación con la estrategia común de descarbonización.

Responsable: **Departamento Energía y Sostenibilidad DACHSER Iberia**

Normativa de referencia: **RD 214/2025 y Ley 7/2021** de Cambio Climático.

Índice

Contexto	3
Resumen ejecutivo	3
1. Compromiso de la Dirección y Gobernanza	4
1.1 Gobernanza y supervisión	4
1.2 Integración en el modelo de negocio	4
1.3 Enfoque estratégico alineado con el Acuerdo de París, y la actividad propia de Dachser	4
2. Metodología y calidad de los datos	5
2.1 Marco metodológico	5
2.2 Año base de referencia	5
2.3 Límites organizativos	5
2.4 Límites operativos	6
2.5 Fuentes de datos y metodología de cálculo del transporte de mercancías	6
2.6 Metodología y calidad de los datos para coches de empresa en renting	8
2.7 Metodología y calidad de los datos para consumo eléctrico en edificios e instalaciones	10
2.8 Calidad del dato, trazabilidad y control	11
2.9 Limitaciones e incertidumbres	11
2.10 Seguimiento del plan	12
3. Diagnóstico de la huella de carbono	13
3.1 Principales focos de emisión	13
3.2 Diagnóstico del Alcance 2 y consumo eléctrico 2025	13
3.3 Riesgo de "lock-in" (bloqueo climático)	14
4. Objetivos de reducción cuantificados	14
5. Plan de medidas de mitigación (Palancas de descarbonización)	16
5.1 Descripción y Alcance de las Palancas de mitigación	16
5.2 Perfil de emisiones de DACHSER SPAIN y DACHSER SPAIN LOGISTICS	19
5.3 Responsable de Ejecución (departamento encargado)	19
5.4 Gastos de capital y operativos	20
5.5 Reducción Estimada	20
6. Hoja de ruta y seguimiento	21
7. Resumen para integración en reporte de sostenibilidad	24
Anexo I. Relación de centros y localizaciones DACHSER Iberia	24

Contexto

El presente documento se integra en el Plan de Reducción de Emisiones global de DACHSER Iberia y desarrolla de forma prioritaria la información relativa a DACHSER SPAIN y DACHSER SPAIN LOGISTICS, en su condición de entidades españolas sujetas a las obligaciones previstas en el RD 214/2025. En consecuencia, las restantes filiales de Iberia se recogen únicamente a efectos de contexto corporativo, sin incluir en este documento el desarrollo detallado de sus palancas específicas ni de sus trayectorias particulares de descarbonización.

Resumen ejecutivo

DACHSER Iberia adopta el presente Plan de Reducción de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) con el objetivo de integrar la descarbonización en su estrategia de negocio, reforzar la competitividad de su modelo logístico y dar cumplimiento a las obligaciones de cálculo, planificación y publicación establecidas en el Real Decreto 214/2025. Este plan se enmarca, asimismo, en el Plan de Transición Climática definido por la alta dirección de DACHSER como instrumento de referencia para la transformación progresiva del negocio hacia un modelo bajo en carbono.

El plan toma 2025 como año base y establece un horizonte de actuación hasta 2030. En línea con el marco regulatorio aplicable, el perímetro mínimo obligatorio de reporte comprende los Alcances 1 y 2, mientras que el Alcance 3 mantiene carácter voluntario en esta fase.

La estrategia de reducción se articula en torno a cinco grandes palancas: la electrificación progresiva del transporte y de la movilidad corporativa; el uso de combustibles alternativos como solución transitoria allí donde la electrificación aún no resulte viable; la mejora de la eficiencia logística y operativa; la descarbonización y eficiencia de edificios e instalaciones; y el refuerzo de la calidad del dato, la gobernanza y el seguimiento del desempeño climático.

DACHSER Iberia parte en 2025 de 6.122,47 tCO₂e en Alcances 1 y 2 y fija para 2030 un objetivo formal aprobado de 3.551,03 tCO₂e, lo que equivale a una reducción estimada de 2.571,44 tCO₂e, es decir, un 42 % respecto al año base. El Alcance 2 se mantiene en 0 tCO₂e bajo enfoque *market-based*, al mantenerse la contratación de electricidad con Garantías de Origen Renovable.

En este marco, DACHSER SPAIN registra en 2025 un total de 2.259,31 tCO₂e en Alcances 1 y 2, con un objetivo formal aprobado para 2030 de 1.310,40 tCO₂e, lo que equivale a una reducción estimada de 948,91 tCO₂e, es decir, un 42 % respecto al año base. El Alcance 2 se mantiene en 0 tCO₂e bajo enfoque *market-based*, al mantenerse la contratación de electricidad con Garantías de Origen Renovable.

En lo que concierne a DACHSER SPAIN LOGISTICS, en 2025 declara una huella de carbono de 31,08 tCO₂e en Alcances 1 y 2 y se marca como objetivo 2030 una huella de 18,03 tCO₂e, lo que equivale a una reducción estimada de 13,05 tCO₂e, es decir, un 42 % respecto al año base. El Alcance 2 se mantiene en 0 tCO₂e bajo enfoque *market-based*, al mantenerse la contratación de electricidad con Garantías de Origen Renovable.

1. Compromiso de la Dirección y Gobernanza

1.1 Gobernanza y supervisión

El marco de acción climática de DACHSER está oficialmente aprobado por la Junta Ejecutiva y supervisado por la Junta de Sostenibilidad. La implementación está coordinada a nivel Iberia por el equipo de Gestión de Energía y Sostenibilidad bajo la dirección directa del Managing Director de Iberia; y coordinada con el departamento de Sostenibilidad Corporativa bajo la dirección directa del Chief Development Officer (CDO). Las responsabilidades para la implementación de medidas de protección climática están claramente distribuidas entre las unidades de gestión y negocio pertinentes.

1.2 Integración en el modelo de negocio

DACHSER Iberia reconoce que la transición climática constituye un elemento estratégico para la continuidad del negocio, el cumplimiento regulatorio y la competitividad de su propuesta de valor logística. La reducción de emisiones se integra en la estrategia global de protección climática de DACHSER y en la planificación operativa y financiera de la organización.

La supervisión del plan se articula mediante una gobernanza compartida entre la Dirección, el área de Sostenibilidad, Operaciones, Fleet Management, Compras, Real Estate / Infraestructuras, Finanzas y las distintas unidades de negocio y filiales que conforman DACHSER Iberia. Esta estructura permite asignar responsabilidades claras, hacer seguimiento periódico del avance y adaptar las medidas a la evolución tecnológica, regulatoria y de mercado.

1.3 Enfoque estratégico alineado con el Acuerdo de París, y la actividad propia de Dachser.

El Plan de Reducción de Emisiones de DACHSER Iberia, al igual que el Plan de Transición Climática corporativo de DACHSER, tiene como propósito alinear el modelo de negocio con una trayectoria compatible con el objetivo de limitar el calentamiento global a 1,5 °C, en coherencia con el Acuerdo de París y con el compromiso de neutralidad climática de la Unión Europea para 2050.

El presente plan contribuye al cumplimiento del objetivo 2030 y a la estrategia integral de protección climática del programa corporativo *Climate Protection*. Los proyectos de implementación e investigación se integran en la cartera *Zero-Emission Transition Portfolio*, gestionada por el Departamento de Sostenibilidad Corporativa de DACHSER. Esta estructura asegura la coordinación continua entre DACHSER Iberia y la sede corporativa, así como la integración de los proyectos climáticos en la planificación financiera, la asignación de capital y el presupuesto operativo.

Los objetivos climáticos a largo plazo de DACHSER están alineados con una trayectoria de 1,5 °C para los Alcances 1 y 2. A nivel corporativo de DACHSER, estos objetivos se definen utilizando 2024 como año base. Sin embargo, para DACHSER Iberia, DACHSER SPAIN y DACHSER SPAIN LOGISTICS, el año base seleccionado es 2025, de acuerdo con los requisitos establecidos en el Real Decreto 214/2025. En este contexto, DACHSER se compromete a lograr una reducción absoluta del 42% en las emisiones de Alcance 1 y Alcance 2 para 2030, utilizando en cada caso el año base que corresponda. Esta trayectoria ha sido desarrollada mediante modelización interna y siguiendo el marco metodológico SBTi (Science Based Targets Methodology) en su versión 1.3, sin que ello implique, en esta fase, una adhesión formal a dicha iniciativa.

En el caso del Alcance 3, DACHSER también persigue reducciones significativas. No obstante, determinadas categorías seguirán sujetas a limitaciones estructurales propias del sector logístico, como la disponibilidad insuficiente de infraestructura de recarga para vehículos eléctricos, los elevados costes de financiación de flotas eléctricas, la heterogeneidad regulatoria internacional y la capacidad de influencia limitada en sectores como la aviación o el transporte marítimo.

Aun así, DACHSER impulsará activamente la electrificación del transporte, propio y subcontratado, especialmente mediante la expansión de vehículos eléctricos de batería (BEV, *Battery Electric Vehicle*). Los combustibles alternativos con baja huella de carbono, y en particular el HVO, se utilizarán como tecnología de transición allí donde la electrificación aún no pueda desplegarse a escala suficiente, evitando comprometer la senda hacia el cero neto.

En lo referente al Alcance 2, el objetivo corporativo es mantener su contribución por debajo del 1 % de las emisiones combinadas de Alcances 1 y 2, gracias al suministro eléctrico respaldado por Garantías de Origen Renovable. En conjunto, el plan de descarbonización de DACHSER se centra en la reducción real de emisiones, sin depender de compensaciones de CO₂ a corto o medio plazo.

2. Metodología y calidad de los datos

2.1 Marco metodológico

El presente Plan de Reducción de Emisiones se formula de conformidad con el Real Decreto 214/2025, que establece la obligación de calcular anualmente la huella de carbono, elaborar un plan de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y dar publicidad a dicha información para las entidades obligadas. En línea con dicho marco, el presente plan incorpora un objetivo cuantificado de reducción, las medidas previstas para su consecución, así como la definición de los límites organizativos y operativos y de los alcances a los que resulta de aplicación.

La cuantificación de la huella de carbono y el seguimiento del plan se apoyan en metodologías de referencia para el cálculo de emisiones organizacionales, en los principios de relevancia, integridad, consistencia, exactitud y transparencia, y en los factores de emisión y documentos de apoyo publicados por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, en la medida en que resulten aplicables en España. El propio Real Decreto 214/2025 establece que el cálculo deberá realizarse utilizando los factores de emisión publicados en el portal del registro.

2.2 Año base de referencia

El año base del presente plan es 2025. Sobre este ejercicio se calculará la huella de carbono organizacional de DACHSER Iberia y se establecerán las trayectorias de reducción con horizonte 2030.

La elección de 2025 como año base permite alinear el plan con el calendario de aplicación del Real Decreto 214/2025, cuya implementación para empresas se materializa en 2026 con datos correspondientes al ejercicio 2025. Asimismo, se considera un ejercicio suficientemente representativo y trazable para fijar objetivos y evaluar la evolución del plan durante su periodo de vigencia.

2.3 Límites organizativos

El perímetro organizativo del plan comprende las filiales, delegaciones, plataformas y centros operativos de DACHSER Iberia incluidos en la relación de sedes correspondiente al ejercicio 2025, con atención

específica a las actividades desarrolladas en territorio español a efectos del cumplimiento del Real Decreto 214/2025. Por coherencia de gestión, control operativo y consolidación interna, DACHSER Iberia se considera asimismo como una unidad integrada de negocio a efectos de planificación, seguimiento y reporte.

El **Anexo I** identifica las localizaciones incluidas en el perímetro mediante delegación, edificio y sociedad o filial asociada.

2.4 Límites operativos

Los límites operativos del presente Plan de Reducción de Emisiones se estructuran conforme a la siguiente clasificación:

- **Alcance 1:** incluye las emisiones directas derivadas del consumo de combustibles en flota propia, equipos e instalaciones térmicas, así como las emisiones fugitivas asociadas a sistemas de refrigeración y climatización. Asimismo, bajo el criterio de control operativo, se incluyen las emisiones derivadas del consumo de combustible de los coches de empresa en renting utilizados por DACHSER Iberia, en la medida en que su uso, seguimiento y gestión del repostaje se encuentran bajo control de la organización.
- **Alcance 2:** comprende las emisiones indirectas asociadas al consumo de electricidad adquirida para el funcionamiento de edificios, naves, almacenes, oficinas y demás instalaciones incluidas en el perímetro del plan, así como, en su caso, la electricidad destinada a la recarga de la futura flota eléctrica. DACHSER Iberia reflejará estas emisiones conforme al enfoque metodológico aplicable, distinguiendo, cuando proceda, entre criterio basado en mercado y criterio basado en ubicación, en línea con la guía de Alcance 2 del GHG Protocol. En este contexto, DACHSER Iberia mantendrá para este alcance la contratación de electricidad respaldada por Garantías de Origen Renovable, de forma que las emisiones puedan reflejarse en el enfoque market-based, siempre que la evidencia contractual correspondiente sea válida, trazable y esté disponible.
- **Alcance 3:** aunque DACHSER Iberia continúa avanzando en el análisis de emisiones indirectas vinculadas a la cadena de valor, el presente plan no desarrolla en esta fase un reporte detallado de dicho alcance. Esta aproximación responde a que, conforme al marco establecido por el RD 214/2025, la inclusión de los Alcances 1 y 2 resulta obligatoria, mientras que el Alcance 3 mantiene carácter voluntario. El objetivo relativo al Alcance 3 se encuentra actualmente en desarrollo. Se está siguiendo un enfoque combinado top-down (partiendo de los objetivos estratégicos globales) y bottom-up (basado en las capacidades y realidades operativas de cada delegación). Las trayectorias de los objetivos estratégicos se están alineando con el potencial local de electrificación e implementación en las delegaciones. Al mismo tiempo, existen desafíos específicos del sector que requieren una planificación prudente y realista. En particular, la limitada solvencia de los socios de servicio en la industria del transporte caracterizada por márgenes reducidos genera barreras de financiación para las flotas de vehículos eléctricos de batería (BEV).

2.5 Fuentes de datos y metodología de cálculo del transporte de mercancías

La cuantificación de emisiones del transporte de mercancías se fundamenta prioritariamente en datos primarios de actividad procedentes de los sistemas internos de DACHSER Iberia. En el ámbito del transporte, la información operativa se obtiene de los sistemas corporativos y softwares de gestión,

principalmente DOMINO, BIDEA y MYG-TM, e incluye datos de expediciones, cartas de porte, hojas de ruta, pesos reales, distancias, códigos postales y países, tipología de vehículo y clase de emisiones.

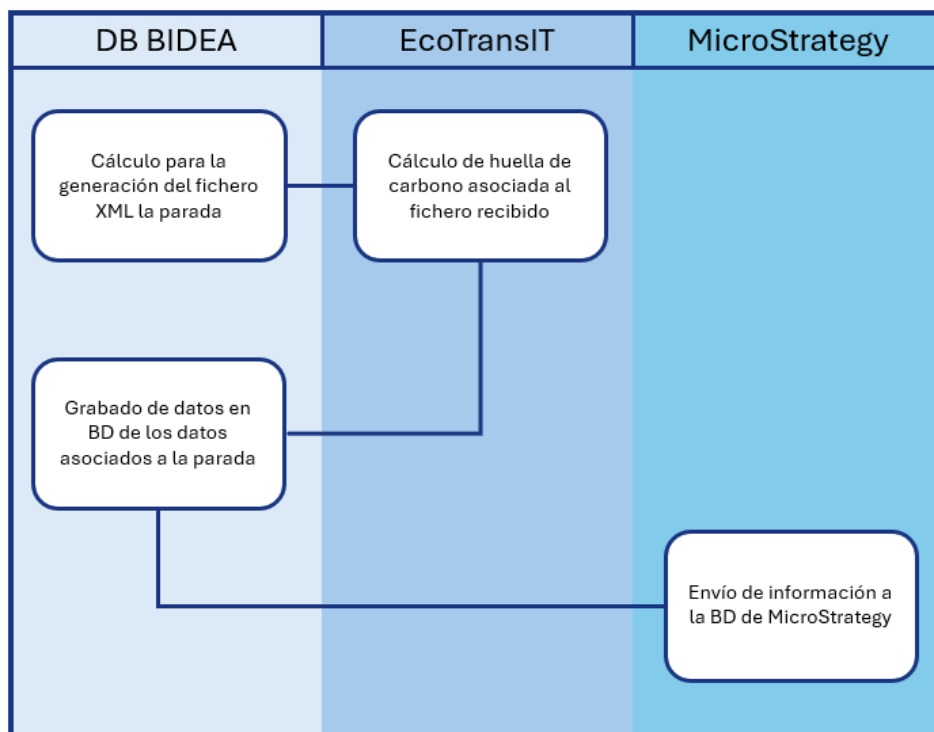
Para el cálculo de la huella de carbono asociada al transporte, estos datos se transmiten a EcoTransIT mediante servicios web en formato XML. EcoTransIT (Ecological Transport Information Tool for Worldwide Transport) es una herramienta metodológica estandarizada, desarrollada y mantenida por institutos independientes (IFEU, Oeko-Institut y Rail Management Consultants GmbH).

Se trata de uno de los referentes internacionales en el cálculo de emisiones del transporte multimodal y cumple íntegramente con el GLEC Framework (Global Logistics Emissions Council) y la ISO 14083, garantizando trazabilidad, comparabilidad y coherencia metodológica en la contabilización de emisiones de alcance 3 en la cadena logística. EcoTransIT modeliza trayectos reales y utiliza factores de emisión actualizados para carretera, ferrocarril, marítimo y aéreo, considerando parámetros como consumos específicos, clases de emisiones, factores de carga, tipo de combustible y características de la infraestructura.

Los cálculos generados por EcoTransIT para transporte de larga distancia, distribución capilar, tránsito marítimo y tránsito aéreo se integran posteriormente en los sistemas corporativos de reporting, como MicroStrategy y nuestra plataforma de cliente denominada "DACHSER Platform". Este flujo automatizado garantiza una base de datos homogénea y consolidada para el seguimiento, análisis y reporte de resultados a nivel de operación, delegación, región y cliente.

Desde un punto de vista metodológico, el cálculo se basa en la asignación proporcional de emisiones a nivel de expedición, considerando variables como el peso real, la distancia recorrida, el factor de carga, el tipo de vehículo y la clase de emisiones. Según el modo de transporte, se incorporan además parámetros específicos como códigos logísticos de línea, rutas marítimas o trayectos aéreos reales. La metodología contempla los principales modos operados por DACHSER Iberia: larga distancia (LD – Long Distance), distribución (SD – Short Distance), marítimo y aéreo, permitiendo una consolidación robusta y consistente de los resultados.

Cuando no se dispone de información primaria completa o cuando la metodología corporativa así lo requiere, se aplican reglas estandarizadas de cálculo, valores por defecto o factores secundarios, priorizando siempre las fuentes corporativas y los marcos metodológicos reconocidos. A partir de 2026, la metodología corporativa evolucionará hacia una mayor armonización mediante la adopción de valores por defecto y reglas comunes del propio EcoTransIT a nivel de grupo, reforzando así la consistencia interna y la comparabilidad internacional de los resultados.



2.6 Metodología y calidad de los datos para coches de empresa en renting

Las emisiones asociadas a los coches de empresa en renting se calculan a partir del consumo real de combustible registrado durante el ejercicio, considerando estos vehículos, con carácter general, como fuentes de Alcance 1, al tratarse de emisiones directas derivadas de la combustión en vehículos bajo control operativo de DACHSER Iberia. Esta aproximación es coherente con la guía del MITECO para el cálculo de la huella de carbono de organización, que incluye expresamente el consumo de combustibles en vehículos dentro de las fuentes emisoras de Alcance 1, así como con la orientación metodológica del GHG Protocol para activos arrendados bajo control operativo.

La base de datos utilizada para el cálculo procede de los informes mensuales y anuales de repostaje suministrados por las compañías petroleras con las que DACHSER Iberia mantiene acuerdos corporativos mediante el uso de tarjetas específicas de repostaje asignadas a los vehículos o a sus usuarios autorizados. Este sistema permite disponer de información trazable y detallada sobre los repostajes realizados por los empleados, incluyendo, entre otros, la matrícula del vehículo, la fecha del suministro, la filial o sociedad asociada, el tipo de combustible y los litros efectivamente consumidos. Según la información facilitada, los datos están disponibles tanto a nivel total DACHSER Iberia como desagregados por filiales, y distinguen consumos de diésel, gasolina, HVO y AdBlue, excluyendo conceptos no energéticos como autopistas, lavados u otros servicios no atribuibles a la huella de carbono del vehículo.

Desde el punto de vista metodológico, el cálculo de emisiones se realiza aplicando la fórmula general dato de actividad \times factor de emisión. En el caso del transporte por carretera de DACHSER Iberia, el dato de actividad corresponde a los litros de combustible repostados, mientras que el factor de emisión es el específico del tipo de combustible utilizado. Esta lógica coincide con la metodología del MITECO, que establece expresamente que, para los medios de transporte, las emisiones se cuantifican a partir del combustible consumido multiplicado por su factor de emisión, y que el consumo de combustibles en vehículos constituye una fuente emisora de Alcance 1.

Para garantizar consistencia y trazabilidad, DACHSER Iberia aplica los factores de emisión validados por su consultor AENOR y alineados con las referencias de MITECO y EcoTransIT. En el caso de los coches de empresa (TTW – Tank to Wheel), los factores de emisión utilizados son:

- Diésel: 2,54 kgCO₂e/L
- HVO: 0,04 kgCO₂e/L

La inclusión del HVO con un factor TTW sustancialmente inferior refleja su menor intensidad de carbono en fase de uso, coherente con los valores reconocidos por metodologías internacionales. La aplicación sistemática de estos factores, junto con el uso de datos primarios de consumo certificado, refuerza la coherencia metodológica, la auditabilidad de los resultados y la alineación con los criterios de cuantificación de emisiones establecidos en el RD 214/2025, el MITECO y la norma ISO 14083.

La calidad del dato para esta categoría puede considerarse alta, dado que se trata de un registro basado en consumos reales y no en estimaciones indirectas, kilómetros teóricos o ratios medios de consumo. El uso de tarjetas de repostaje corporativas en estaciones concertadas reduce significativamente el riesgo de omisiones, duplicidades o errores manuales y permite mantener una trazabilidad robusta por vehículo, periodo y sociedad. Asimismo, la existencia de informes mensuales y anuales facilita la revisión periódica de los datos, su conciliación con la flota activa y su eventual verificación por terceros en el marco del cálculo de la huella de carbono corporativa.

No obstante, como limitación metodológica, esta categoría depende del grado de cumplimiento interno en el uso de las tarjetas corporativas y de la correcta asignación del repostaje al vehículo o a la filial correspondiente. En consecuencia, DACHSER Iberia mantendrá procedimientos de revisión y validación destinados a comprobar la integridad del dato, la coherencia entre repostajes y parque móvil, y la adecuada exclusión de consumos no energéticos o no atribuibles a la actividad del vehículo. Este enfoque resulta coherente con los principios metodológicos de relevancia, integridad, consistencia, exactitud y transparencia descritos en la guía del MITECO para el cálculo de la huella de carbono de organizaciones.

La información de repostaje de los coches de empresa en renting constituye, además, una base adecuada para el seguimiento del plan de descarbonización de la movilidad corporativa. En este sentido, DACHSER Iberia dispone de una hoja de ruta específica que prevé la sustitución progresiva de los vehículos de combustión por vehículos 100% eléctricos, conforme vayan expirando los contratos de renting actualmente vigentes, con el objetivo de que, al cierre de 2030, la totalidad de los coches de empresa de DACHSER Iberia sean eléctricos. Esta transición permitirá reducir progresivamente las emisiones directas de Alcance 1 asociadas al consumo de combustibles fósiles en la flota de coches de empresa.

A efectos metodológicos, conviene señalar que la electrificación total de esta flota supondrá la práctica eliminación de sus emisiones directas de Alcance 1, si bien el consumo energético asociado a la recarga de los vehículos eléctricos pasará a tratarse, en su caso, conforme a la metodología de Alcance 2 aplicable a la electricidad adquirida y consumida por la organización. De este modo, la electrificación de la flota no elimina la necesidad de seguimiento, sino que desplaza el foco desde el combustible consumido hacia la electricidad utilizada y su correspondiente tratamiento metodológico, en línea con el enfoque dual del GHG Protocol para el tratamiento del consumo eléctrico.

A estos efectos, DACHSER Iberia prevé que la energía destinada a la recarga de la futura flota eléctrica proceda prioritariamente de fuentes renovables, ya sea mediante autoconsumo en instalaciones propias con generación fotovoltaica, mediante la adquisición y cancelación de Garantías de Origen asociadas a un

volumen de electricidad equivalente al consumo de recarga, o mediante acuerdos con operadores de recarga y electrolineras que acrediten el suministro de electricidad 100% renovable. Este enfoque permitirá que la electrificación de la flota contribuya no solo a la reducción progresiva de las emisiones directas de Alcance 1, sino también a una gestión metodológicamente consistente de las emisiones indirectas asociadas a la energía de recarga, sobre la base de evidencias documentales trazables y coherentes con el tratamiento de la electricidad adquirida por la organización.

2.7 Metodología y calidad de los datos para consumo eléctrico en edificios e instalaciones

Las emisiones indirectas asociadas al consumo eléctrico de edificios e instalaciones de DACHSER Iberia se integran en el Alcance 2 de la huella de carbono organizacional, de conformidad con la metodología del MITECO para el cálculo de la huella de carbono de organización, que incluye expresamente la electricidad adquirida y consumida por la entidad dentro de dicho alcance.

Con el fin de asegurar una gestión rigurosa del dato energético, DACHSER Iberia dispone de un Software de Gestión de la Energía, conectado a los contadores generales de sus edificios e instalaciones, que permite la monitorización periódica del consumo eléctrico con una resolución de 15 minutos. Este sistema proporciona visibilidad continua sobre el comportamiento energético del parque inmobiliario y facilita la consolidación de información homogénea a nivel de centro, filial y conjunto de DACHSER Iberia.

Desde el punto de vista metodológico, este sistema permite tratar el consumo eléctrico sobre la base de datos primarios medidos, obtenidos directamente de la infraestructura de contaje, en lugar de depender exclusivamente de datos agregados de facturación. Ello mejora la granularidad del análisis, permite detectar desviaciones operativas, identificar consumos anómalos y establecer líneas base energéticas sobre las que evaluar el desempeño futuro de cada edificio. Esta plataforma incorpora funcionalidades de cálculo automático de líneas base, seguimiento de indicadores y verificación de ahorros, lo que refuerza su utilidad como herramienta de soporte al seguimiento del plan de reducción. La coherencia de estos cálculos y líneas base han sido presentados a nuestro consultor AENOR.

En materia de medida y verificación, la plataforma utilizada por DACHSER Iberia dispone de funcionalidades alineadas con el protocolo IPMVP (International Performance Measurement and Verification Protocol), permitiendo comparar consumos reales frente a consumos de referencia y validar el impacto de medidas de eficiencia energética implantadas en edificios e instalaciones.

Asimismo, la solución constituye una herramienta de apoyo relevante para la posible implantación futura y mantenimiento de sistemas de gestión energética alineados con ISO 50001, al facilitar el registro sistemático de consumos, la definición y seguimiento de EnPIs (indicadores de desempeño energético), la generación de informes y la estructuración del seguimiento energético. No obstante, a efectos de precisión metodológica, conviene señalar que el propio fabricante indica expresamente que el software no garantiza por sí mismo la certificación ISO 50001, sino que actúa como un instrumento de soporte dentro del sistema de gestión energética de la organización.

Desde la perspectiva de la calidad del dato, la monitorización continua de contadores generales proporciona un nivel elevado de trazabilidad, consistencia y comparabilidad interanual, al basarse en mediciones periódicas directas y automatizadas. Adicionalmente, la plataforma cuenta con capacidades de integración con más de 200 tipos de hardware y sistemas, incluidos BMS y SCADA, lo que favorece la interoperabilidad técnica y facilita futuras ampliaciones del sistema de monitorización sin necesidad de sustituir la infraestructura existente.

En relación con la gobernanza del dato, el equipo central de Gestión de la Energía y Sostenibilidad de DACHSER Iberia mantendrá reuniones periódicas de seguimiento con los responsables locales de mantenimiento de los distintos edificios e instalaciones, con el objetivo de revisar la evolución de los consumos, analizar desviaciones respecto de las líneas base, identificar oportunidades de ahorro y acordar medidas correctoras o de mejora. Este esquema de revisión periódica se alinea con el principio de mejora continua y buenas prácticas propio de los sistemas de gestión energética.

Adicionalmente, DACHSER Iberia prevé implantar progresivamente en los próximos años submedición eléctrica en aquellos equipos, sistemas o instalaciones de mayor consumo, con el fin de mejorar el nivel de detalle del seguimiento energético y permitir el análisis particularizado de usos significativos. Esta ampliación del sistema de medida permitirá comparar el rendimiento energético de instalaciones similares entre distintos edificios DACHSER y, cuando resulte posible, contrastarlo con valores de referencia de mercado o con comparativas externas.

Por último, en el ámbito de la seguridad y gobernanza de la información, señalamos que esta plataforma cuenta con certificación ISO 27001, lo que constituye un elemento adicional de robustez en materia de gestión segura de los datos energéticos tratados por el sistema. Aunque esta certificación no está relacionada con la metodología de cálculo de emisiones en sentido estricto, sí resulta relevante desde la perspectiva de la fiabilidad, integridad y protección de la información utilizada en el seguimiento del plan.

2.8 Calidad del dato, trazabilidad y control

DACHSER Iberia aplicará procedimientos internos de consolidación, revisión y validación destinados a asegurar la trazabilidad, consistencia, integridad y comparabilidad interanual del dato. En el ámbito del transporte de mercancías, la metodología contempla identificadores únicos para cada cálculo, registro estructurado de la información remitida a EcoTransIT, almacenamiento de las respuestas recibidas y consolidación posterior en los sistemas corporativos de reporting.

La calidad del cálculo depende especialmente de la correcta captura de variables críticas como el peso real, la distancia, la tipología de vehículo, la clase de emisiones, la consideración de tramos multimodales, la existencia de refrigeración y la inclusión de trayectos realizados por subcontratistas o asociados a transbordos. La documentación metodológica corporativa indica expresamente que una entrada incompleta o incorrecta de estos parámetros puede generar resultados erróneos o parciales.

Asimismo, la metodología excluye determinados movimientos administrativos o no atribuibles a actividad física real e incorpora mecanismos de rectificación que permiten actualizar el dato consolidado cuando se detectan errores o ajustes posteriores. Este enfoque refuerza la robustez del inventario y su capacidad de revisión, tanto en el transporte de mercancías como en la movilidad corporativa.

2.9 Limitaciones e incertidumbres

DACHSER Iberia reconoce que la calidad del inventario depende del grado de cobertura y precisión de la información disponible en cada categoría de emisión. En particular, la metodología vigente para transporte de mercancías hasta diciembre de 2025 presenta determinadas limitaciones asociadas a la consideración incompleta de ciertos tramos multimodales, expediciones refrigeradas, emisiones de transbordo/groupage y trayectos realizados por colaboradores. Estas limitaciones pueden afectar a la exhaustividad del cálculo en determinadas operaciones logísticas.

Un segundo gran obstáculo es la disponibilidad insuficiente de la capacidad de conexión a la red necesaria en nuestras delegaciones, así como la falta de puntos de carga públicos para camiones. Además, existen riesgos relacionados con el servicio y la disponibilidad.

Con el fin de mejorar la exhaustividad y consistencia del cálculo, DACHSER implantará a partir de enero de 2026 una nueva metodología corporativa que incorpora el tratamiento de viajes multimodales, emisiones de subcontratistas, expediciones refrigeradas y emisiones de transbordo, con referencias expresas a criterios alineados con ISO 14083. Este proceso se enmarca en un enfoque de mejora continua orientado a incrementar el uso de datos primarios, reducir la dependencia de supuestos simplificadores y reforzar la fiabilidad del seguimiento del plan durante todo su horizonte temporal.

En el caso de los coches de empresa en renting, las principales incertidumbres metodológicas se relacionan con el uso efectivo de las tarjetas de repostaje corporativas, la adecuada asignación del consumo al vehículo o a la filial correspondiente y la integridad de la información de recarga eléctrica futura. DACHSER Iberia abordará estas cuestiones mediante controles internos de validación, conciliación periódica con la flota activa y revisión documental de las evidencias energéticas asociadas a la transición hacia la electrificación.

2.10 Seguimiento del plan

El seguimiento del presente Plan de Reducción de Emisiones se basará en la actualización periódica del inventario de gases de efecto invernadero, la revisión anual de indicadores operativos y climáticos y la evaluación del grado de implantación y eficacia de las medidas previstas. Este enfoque permite verificar la evolución real de las emisiones respecto del año base definido, así como el nivel de cumplimiento de los objetivos cuantificados y de las actuaciones asociadas.

Para ello, DACHSER Iberia integrará información procedente de las distintas unidades de negocio y sociedades incluidas en el perímetro del plan, complementándola, cuando resulte necesario, con fuentes externas fiables y con hipótesis prudentes, trazables y coherentes con la realidad operativa del negocio logístico. En el ámbito específico de la movilidad corporativa, los informes periódicos de repostaje y, progresivamente, de recarga eléctrica permitirán monitorizar el avance del proceso de electrificación de la flota de vehículos de empresa y su contribución a la reducción de emisiones.

La hoja de ruta del plan se desplegará a lo largo del periodo 2025–2030, en coordinación con el Plan de Transición Climática que DACHSER adoptará en 2026 como parte de su estrategia ESG. El seguimiento del plan tendrá carácter anual y permitirá comprobar la adecuación del desempeño frente a la trayectoria prevista, verificar la actualización del grado de implantación de las medidas y evaluar posibles desviaciones, necesidades de ajuste o nuevas oportunidades de reducción, en línea con la evolución normativa, metodológica y tecnológica.

Asimismo, DACHSER ha reforzado las bases de este proceso mediante la realización de talleres internos de alineamiento con marcos de referencia climáticos (SBTi), la definición de 2025 como año base, el establecimiento de objetivos a corto plazo y el desarrollo de plantillas de medición estandarizadas y de una hoja de ruta dinámica que cuantifica tanto el potencial de reducción como los costes de implementación de las principales palancas en las diferentes unidades de negocio. El progreso se controlará mediante los informes periódicos de emisiones de gases de efecto invernadero y las contribuciones de las distintas áreas responsables a la ejecución de la hoja de ruta.

Principales indicadores de seguimiento

1. Emisiones absolutas de Alcance 1 (tCO₂e).
2. Emisiones de Alcance 2 (tCO₂e), bajo enfoque market-based y location-based.
3. Consumo energético y consumo eléctrico por filial y por centro.
4. Emisiones evitadas (tCO₂e) por electrificación, combustibles alternativos y medidas de eficiencia.
5. Toneladas-kilómetro (tkm), calculadas como toneladas transportadas × kilómetros recorridos.
6. Grado de avance en la implantación de inversiones y actuaciones críticas del plan.

3. Diagnóstico de la huella de carbono

3.1 Principales focos de emisión

La actividad de DACHSER Iberia presenta una huella de carbono dominada por el transporte de mercancías por carretera, tanto en operaciones propias como subcontratadas, seguido de otras fuentes asociadas a la movilidad, a determinados consumos de combustibles en instalaciones y a las emisiones fugitivas. Por ello, la mayor parte del potencial de reducción del plan se concentra en la transformación del transporte y en la mejora de la eficiencia logística.

3.2 Diagnóstico del Alcance 2 y consumo eléctrico 2025

Aunque DACHSER Iberia registra consumos eléctricos significativos en varias de sus filiales, las emisiones de Alcance 2 del año base 2025 se consideran nulas al aplicarse el enfoque basado en la contratación de electricidad con Garantías de Origen Renovable (GdO). Este criterio, plenamente coherente con las directrices del MITECO y con la metodología de reporte basada en market-based, permite declarar emisiones cero en Alcance 2 siempre que la energía adquirida esté respaldada por certificación renovable.

No obstante, la ausencia de emisiones asociadas no exime de la obligación de realizar un seguimiento sistemático del consumo eléctrico, el cual continúa siendo un indicador esencial para la gestión energética, la identificación de oportunidades de eficiencia y el seguimiento de la evolución de la demanda. En 2025, el consumo eléctrico agregado de DACHSER Iberia ascendió a 15.226,33 MWh, distribuido entre las principales filiales operativas, entre las que destacan DACHSER Spain, S.A. (11.584,51 MWh) y DACHSER Spain Logistics, S.A. (2.454,84 MWh). El resto de las filiales presenta consumos más moderados, como DACHSER Portugal (1.025,28 MWh) o centros de menor escala con valores inferiores a 100 MWh anuales. La consolidación de estos datos (recogidos en la tabla incluida en esta sección) permite mantener un control preciso del desempeño energético por filial y facilita el establecimiento de medidas de reducción alineadas con el Plan de Eficiencia Energética corporativo.

DACHSER Iberia	Consumo eléctrico 2025 (MWh)
BREOGAN TRANSPORTE, S.A.U.	25,93
DACHSER CANARIAS S.A.U.	85,58
DACHSER PORTUGAL, LDA	1.025,28
DACHSER SPAIN LOGISTICS, S.A.	2.454,84
DACHSER SPAIN, S.A.	11.584,51

DACHSER Iberia	Consumo eléctrico 2025 (MWh)
TRANSPORTES MARTINEZ ALBERT SL	50,18
TOTAL	15.226,33

3.3 Riesgo de “lock-in” (bloqueo climático)

DACHSER reconoce el riesgo de “lock-in” climático, es decir, el bloqueo de emisiones futuras que se produce cuando infraestructuras y equipos que funcionan con combustibles fósiles (como la flota diésel, los sistemas de calefacción fósiles o los equipos de refrigeración con refrigerantes convencionales) siguen operando durante muchos años debido a su larga vida útil. Este efecto puede prolongar las emisiones y retrasar la transición hacia tecnologías más limpias. Para evitarlo, el plan contempla la sustitución anticipada o reconversión de estos equipos hacia alternativas de menor emisión, así como evitar nuevas inversiones en tecnologías intensivas en combustibles fósiles con largos periodos de funcionamiento.

4. Objetivos de reducción cuantificados

Los objetivos de reducción cuantificados para el periodo 2025-2030 se han definido mediante una modelización interna que incorpora tanto el marco metodológico de la SBTi (Science Based Targets methodology), versión 1.3, como las principales palancas de descarbonización disponibles para DACHSER Iberia. Tal como se muestra en los tres gráficos que acompañan a este apartado, el potencial de reducción se ha estimado considerando la contribución específica de cada medida: electrificación progresiva de la flota de distribución y de vehículos de empresa, incorporación de camiones eléctricos en larga distancia, mejoras de eficiencia operativa (incluidos los duotrailers), despliegue de combustibles alternativos como el HVO y la política corporativa de renovación de flota. Estas palancas permiten visualizar de forma estructurada el impacto acumulado en las emisiones de Alcance 1 y 2.

Aunque DACHSER Iberia, DACHSER Spain y DACHSER Spain Logistics han adoptado formalmente un objetivo aprobado de reducción absoluta del 42% en las emisiones de Alcance 1 y Alcance 2 para el periodo 2025-2030 —alineado con una trayectoria de 1,5°C—, los resultados de nuestro ejercicio de modelización permiten identificar escenarios aspiracionales adicionales que, bajo determinadas hipótesis, podrían conducir a reducciones significativamente superiores.

En concreto, el análisis evidencia un potencial de reducción del 63% para DACHSER Iberia y de hasta el 100% para DACHSER Spain y DACHSER Spain Logistics.

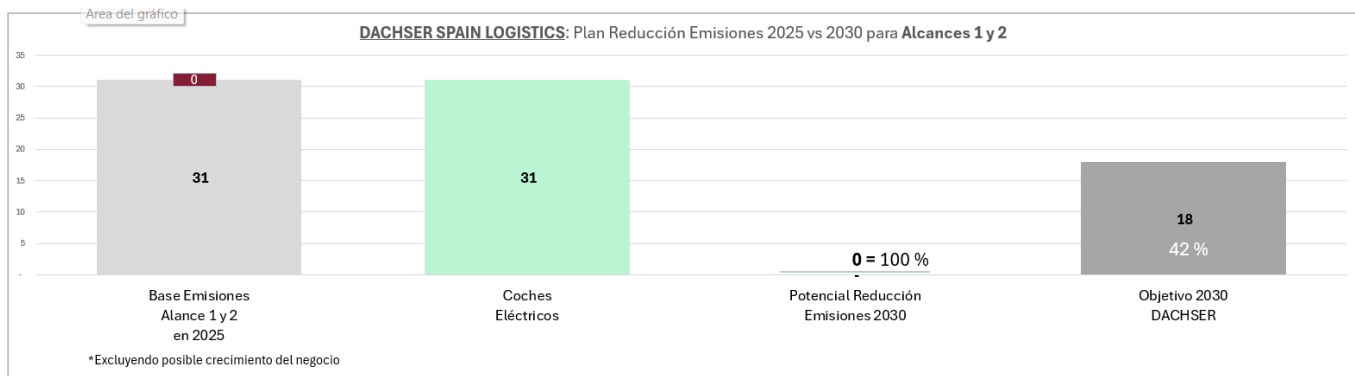
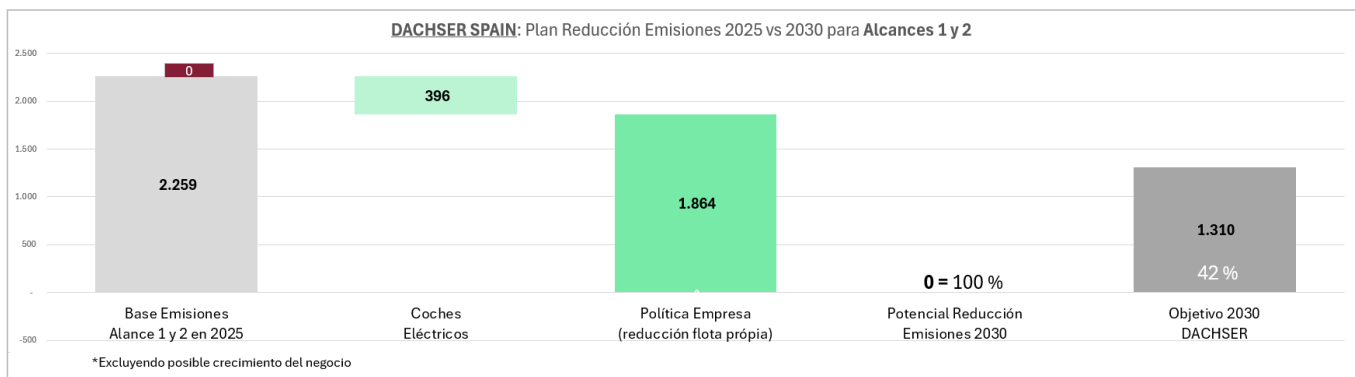
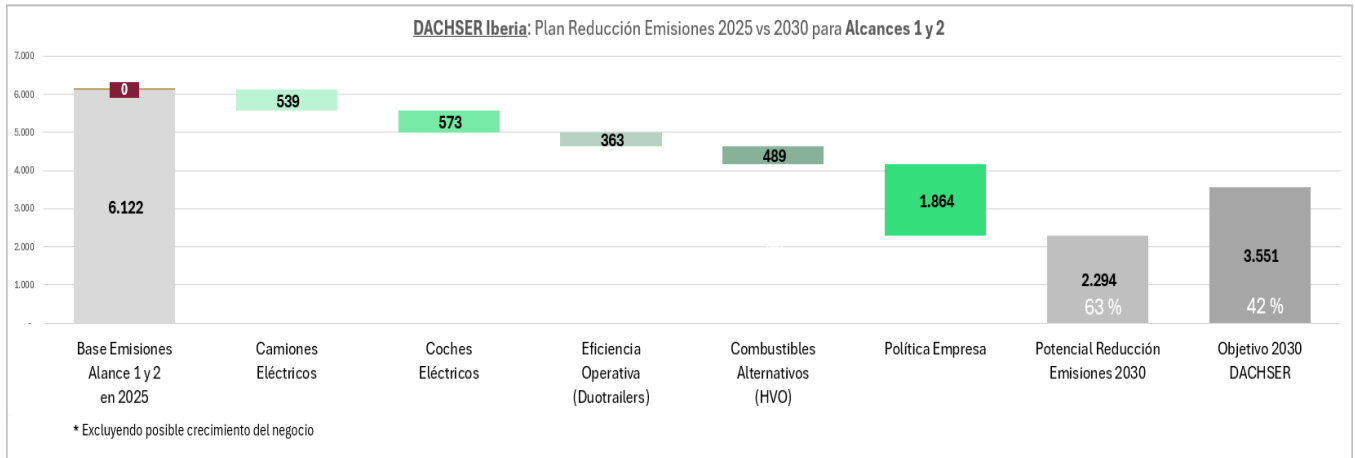
Este escenario aspiracional no debe interpretarse como un compromiso formal de la organización, sino como un límite superior técnicamente factible, al que DACHSER podría aproximarse si la evolución del mercado, el grado de madurez tecnológica, la aceptación social y otros factores contextuales permiten el despliegue completo de las palancas de mitigación identificadas.

Por ello, recordamos que para DACHSER Iberia, DACHSER Spain y DACHSER Spain Logistics, el 42% constituye el objetivo formal, ratificado por el Managing Director Iberia, aprobado por el Executive Board y supervisado por el Sustainability Board.

Los gráficos correspondientes ilustran este margen positivo respecto al objetivo (es decir, la diferencia entre el requisito de reducción de DACHSER, alineado con la trayectoria SBTi, y el potencial adicional de

mitigación), destacando la solidez del plan de reducción y la capacidad de las medidas analizadas para lograr reducciones de emisiones más allá del mínimo exigido.

Filiales	Alcance	Año Base	Unidad	Año Objetivo	Potencial reducción	Objetivo reducción DACHSER
Iberia	1 y 2	2025	% t CO _{2e} TTW	2030	63%	42%
SPAIN	1 y 2	2025	% t CO _{2e} TTW	2030	100%	42%
SPAIN LOGISTICS	1 y 2	2025	% t CO _{2e} TTW	2030	100%	42%



Este objetivo se alinea plenamente con la estrategia climática del Grupo DACHSER y será revisado periódicamente para asegurar su coherencia con la evolución del negocio, la disponibilidad tecnológica y los marcos regulatorios y científicos aplicables. El año base del Plan es 2025 por su representatividad y por

ser el utilizado en el balance climático que sustenta el Plan de Transición Climática. A partir de 2030, este año base se actualizará para establecer nuevos objetivos en el siguiente ciclo de planificación.

En Alcance 2, las cero emisiones se mantendrán mediante la contratación de electricidad con Garantías de Origen Renovable bajo el enfoque basado en mercado (market-based). En paralelo, se impulsará la reducción de emisiones materiales de Alcance 3 mediante electrificación, combustibles alternativos, optimización operativa y digitalización. No obstante, el objetivo cuantificado de Alcance 3 no se publica en esta fase, dado que se prioriza la colaboración con los socios de transporte para abordar las principales barreras tecnológicas y de infraestructura.

La fijación de objetivos incorpora una hipótesis de crecimiento orgánico hasta 2030, lo que refuerza la necesidad de desacoplar el crecimiento empresarial de las emisiones. En este contexto, los gráficos adicionales evidencian que DACHSER cuenta con un amplio margen de reducción a través de eficiencia, innovación y digitalización. El seguimiento del grado de avance se realizará de forma anual, comparando las reducciones alcanzadas con los ahorros previstos en el Plan.

5. Plan de medidas de mitigación (Palancas de descarbonización)

Como parte del Plan de Reducción de emisiones, y dentro del Plan de Transición Climática corporativo de DACHSER, se abordan los impactos, riesgos y oportunidades del cambio climático a lo largo de toda la cadena de valor. Las medidas de reducción de emisiones ordenadas por palancas de descarbonización respectivas se enumeran en la siguiente tabla.

5.1 Descripción y Alcance de las Palancas de mitigación

Las medidas que componen el plan se han priorizado en función de su potencial de reducción, su viabilidad operativa y su coherencia con la estrategia de transición de DACHSER. Estas palancas actúan tanto sobre emisiones directas (Alcances 1 y 2) como, cuando procede, sobre emisiones indirectas asociadas a la cadena de valor, especialmente en las categorías vinculadas al transporte y a la energía.

Introducción de vehículos eléctricos con batería

Esta palanca contempla la sustitución progresiva de operaciones basadas en combustibles fósiles por soluciones eléctricas allí donde la infraestructura disponible y las condiciones operativas lo permitan. Incluye, entre otras medidas, la incorporación de camiones eléctricos para larga y corta distancia, la electrificación de los coches de empresa, el despliegue de remolques frigoríficos eléctricos y la introducción de tractoras terminales eléctricas.

Mejora de la eficiencia operativa

La mejora de la eficiencia operativa y logística constituye una de las principales vías de reducción de emisiones, al permitir evitar transportes innecesarios y reducir consumos energéticos evitables desde el diseño y la planificación de la operación. Este enfoque se apoya en la optimización de rutas, la reducción de kilómetros en vacío, el incremento del aprovechamiento de volumen y peso por transporte y la incorporación progresiva de vehículos y configuraciones más eficientes.

Dentro de esta palanca se incluyen, en particular, el uso de **mega trailers** o semirremolques de mayor capacidad volumétrica, la implantación de **duotrailers** y la renovación progresiva de camiones diésel por

modelos más eficientes. Asimismo, DACHSER continuará impulsando soluciones de planificación avanzada, aprovechamiento de la capacidad y optimización de la carga, apoyadas en herramientas digitales y en la experiencia operativa de su red logística.

Adicionalmente, DACHSER seguirá desarrollando alternativas multimodales allí donde resulten operativa y económicamente viables, especialmente en flujos vinculados a puertos y al transporte interior de contenedores. La combinación de modos de transporte y la consolidación eficiente de cargas contribuyen a reducir emisiones por tonelada transportada y a mejorar la eficiencia energética global de la cadena logística.

Uso de combustibles alternativos

Como medida de transición para la descarbonización del transporte en aquellos segmentos donde la electrificación aún no puede desplegarse a gran escala, DACHSER impulsará el uso de combustibles alternativos, con especial prioridad al HVO100 (*Hydrotreated Vegetable Oil*). Su utilización permite reducir de forma significativa las emisiones respecto al gasóleo convencional y constituye una herramienta útil para acelerar reducciones inmediatas y verificables en el transporte por carretera.

DACHSER integra además el HVO100 dentro de su modelo corporativo de *book & claim*, con el fin de En este sentido, el HVO100 se configura como una solución puente dentro de la estrategia climática de la compañía, mientras avanzan la electrificación, la infraestructura y la disponibilidad de tecnologías de cero emisiones a mayor escala.

Eficiencia energética y energías renovables

La eficiencia energética en edificios e instalaciones constituye otra de las palancas clave del plan. DACHSER Iberia dispone de un Software de Gestión de la Energía conectado a los contadores de sus centros, que permite monitorizar consumos, establecer líneas base y evaluar anualmente el rendimiento energético y los ahorros obtenidos. Este sistema servirá de soporte para la implantación y seguimiento de medidas de ahorro y mejora continua en toda la red.

Entre las actuaciones previstas destacan la extensión de la iluminación LED, los sistemas de control inteligente de alumbrado, la sustitución progresiva de carretillas con baterías de plomo por modelos con baterías de ion-litio, la realización de auditorías energéticas y la implantación de soluciones de recuperación de calor y de mejora de la climatización.

En paralelo, DACHSER impulsará la generación renovable *in situ* mediante instalaciones fotovoltaicas propias, eventualmente combinadas con almacenamiento, así como el mantenimiento del suministro eléctrico respaldado por Garantías de Origen Renovable. Esta combinación permite reforzar la autosuficiencia energética, reducir la dependencia de fuentes no renovables y sostener emisiones nulas de Alcance 2 bajo enfoque *market-based*.

Digitalización

Las nuevas tecnologías digitales contribuirán a la reducción de emisiones mediante una mejor planificación, mayor eficiencia operativa y mayor transparencia a lo largo de la cadena de suministro. Entre las medidas incluidas figuran la reducción del consumo de papel mediante la digitalización documental, el análisis predictivo basado en inteligencia artificial para mejorar la planificación de capacidades y la

implantación de tecnologías telemáticas 5G/LPWAN para aumentar la visibilidad operativa y optimizar rutas y procesos.

Plan de movilidad sostenible al trabajo

DACHSER Iberia desarrollará un Plan de Movilidad Sostenible orientado a mejorar los desplazamientos de los empleados y reducir las emisiones asociadas a los trayectos laborales, allí donde el número de trabajadores y el marco normativo aplicable así lo requieran. El plan promoverá alternativas de transporte más eficientes y menos contaminantes, incluyendo transporte público, movilidad activa y soluciones compartidas.

Cadena de valor y transporte subcontratado

DACHSER impulsará la colaboración con subcontratistas para promover reducciones en Alcance 3 mediante electrificación, combustibles alternativos, eficiencia operativa y adopción progresiva de soluciones de transporte más sostenibles. Esta línea de trabajo será esencial para ampliar el impacto climático del plan más allá del perímetro obligatorio de reporte.

Investigación e innovación

La compañía continuará apoyando la investigación y la innovación en tecnologías de cero emisiones, incluyendo vehículos eléctricos de batería y vehículos de pila de combustible de hidrógeno, así como soluciones energéticas y logísticas emergentes. La implantación de estas medidas estará condicionada por la disponibilidad tecnológica, los marcos regulatorios, la infraestructura y las condiciones de mercado.

En conjunto, estas palancas conforman un enfoque integral de descarbonización que combina electrificación, eficiencia, energía renovable, innovación y mejora continua. Las medidas serán objeto de seguimiento anual y podrán actualizarse en función de la evolución del negocio, de las condiciones del mercado y de los avances tecnológicos y regulatorios.

Prioridad reducción	Palancas de descarbonización	Medidas	Alcance	Fin
1	Introducción de vehículos eléctricos con batería (BEV)	Camiones Eléctricos para larga distancia	1 y 3.4	2030
		Camiones Eléctricos para distribución local / corta distancia	1 y 3.4	2030
		Coches de empresa Eléctricos	1	2030
		Remolques frigoríficos Eléctricos	1	2030
		Tractora terminal (yard) Eléctrica	1	2030
2	Mejora de la Eficiencia Operativa	Mega Trailer (remolque de mayor capacidad volumétrica en altura)	1 y 3.4	2028
		Duotrailer (dos remolques con una sola cabeza tractora)	1 y 3.4	2030
		Modelos más nuevos de camiones diésel menos contaminantes	1 y 3.4	2026

Prioridad reducción	Palancas de descarbonización	Medidas	Alcance	Fin
3	Uso de combustibles alternativos	HVO en camiones de corta y larga distancia	1 y 3.4	2030
4	Eficiencia Energética	Gestión energética	2 y 3.3	2030
		Uso de energías renovables	2 y 3.3	2030
		Adquisición de electricidad verde	2 y 3.3	2030
5	Digitalización	Reducción del consumo de papel	1	2030
		Análisis predictivo basado en IA	1	2030
		Tecnologías telemáticas 5G/LPWAN	1	2030
6	Plan de Movilidad Sostenible al trabajo	Desplazamientos de nuestros empleados	3.7	2027
7	Cadena de valor: transporte subcontratado	Colaboración con subcontratistas	3.4	2030
8	Investigación e innovación	Vehículos eléctricos y de pila de combustible de hidrógeno	1, 2 y 3	2030

5.2 Perfil de emisiones de DACHSER SPAIN y DACHSER SPAIN LOGISTICS

DACHSER SPAIN actúa como sociedad principal de transporte y gestión global del negocio en España. Entre sus funciones se encuentran la red de grupaje y distribución, la actividad como agencia de transporte, la coordinación de servicios logísticos y la gestión corporativa del negocio en España. Por ello, su perfil operativo integra actividades de transporte, logística y sistemas relacionados con la gestión del grupo.

DACHSER SPAIN LOGISTICS se centra en actividades de logística y almacenaje, como la gestión de almacenes, la preparación de pedidos y la operativa de plataformas logísticas. Su actividad principal no es el transporte por carretera, por lo que no dispone de una flota propia de camiones.

Una diferencia fundamental entre ambas sociedades es que DACHSER SPAIN dispone de camiones propios como empresa de transporte, mientras que DACHSER SPAIN LOGISTICS no dispone de camiones, ya que su actividad principal es la logística y no el transporte. Ambas sociedades sí cuentan con coches de empresa de representación, que forman parte del perímetro de Alcance 1.

5.21 Responsable de Ejecución (departamento encargado)

En DACHSER Iberia, la ejecución del presente Plan de Reducción de Emisiones recae de forma transversal en las distintas áreas de negocio y soporte, bajo la coordinación del Responsable de Energía y Sostenibilidad de Iberia, dependiente del Managing Director Iberia y en estrecha coordinación con el departamento de Sostenibilidad Corporativa.

Cada palanca de mitigación cuenta con áreas funcionales responsables de su implantación y seguimiento, entre ellas Operaciones, Fleet Management, Compras, Real Estate / Infraestructuras, Finanzas y las distintas unidades de negocio afectadas. Esta estructura de responsabilidades permite asegurar una ejecución alineada con la estrategia climática de la compañía y un seguimiento periódico del grado de avance del plan.

5.21 Gastos de capital y operativos

La implementación exitosa del Plan de Reducción de Emisiones requiere una inversión dirigida en tecnologías bajas en carbono, como camiones eléctricos, centros logísticos de eficiencia energética e infraestructuras de energías renovables. Para lograr un progreso estructurado, se realizó una evaluación sistemática de los gastos de capital (CapEx) y los gastos operativos (OpEx) en todas las áreas de negocio, y estas evaluaciones se vincularon directamente a medidas específicas para reducir el CO₂.

5.5 Reducción Estimada

La siguiente tabla resume la reducción estimada de emisiones de Alcances 1 y 2 para DACHSER Iberia, DACHSER SPAIN y DACHSER SPAIN LOGISTICS, tomando como referencia el año base 2025 y con horizonte de consecución a cierre de 2030.

En términos globales, DACHSER Iberia parte de 6.122,47 tCO₂e en 2025 y fija para 2030 un objetivo de 3.551,03 tCO₂e en Alcances 1 y 2, lo que equivale a una reducción estimada de 2.571,44 tCO₂e, es decir, un 42 % respecto al año base. Esta reducción se concentra íntegramente en el Alcance 1, dado que el Alcance 2 se mantiene en 0 tCO₂e durante todo el periodo bajo enfoque *market-based*, gracias a la contratación de electricidad con Garantías de Origen Renovable.

En el caso de DACHSER SPAIN, las emisiones de Alcances 1 y 2 ascienden a 2.259,31 tCO₂e en 2025, con un objetivo de 1.310,40 tCO₂e en 2030, lo que supone una reducción estimada del 42 %. Esta evolución se apoya en la transformación progresiva del transporte propio, en línea con la estrategia operativa de DACHSER Iberia, así como en la electrificación total de los coches de empresa a medida que vayan venciendo los contratos de *renting*. Dentro de su huella, el bloque principal corresponde al transporte de mercancías por carretera (1.863,51 tCO₂e), al que se suma un bloque de coches de empresa de 395,81 tCO₂e.

Por su parte, DACHSER SPAIN LOGISTICS registra en 2025 un total de 31,08 tCO₂e en Alcances 1 y 2, con un objetivo igualmente de 18,03 tCO₂e en 2030, lo que representa una reducción estimada del 42 %. En esta sociedad, las emisiones residuales corresponden exclusivamente a los coches de empresa, dado que su actividad principal se centra en operaciones logísticas y de almacenaje, sin disponer de flota propia de transporte por carretera.

El resto de las sociedades de DACHSER Iberia permanece integrado en el plan global de reducción de emisiones y en la visión corporativa común de descarbonización. No obstante, este informe no desarrolla en detalle sus trayectorias específicas ni medidas particulares, al centrarse prioritariamente en DACHSER SPAIN y DACHSER SPAIN LOGISTICS como entidades obligadas dentro del perímetro regulatorio aplicable.

Año de cálculo: 2025 Horizonte de Consecución: 2031				
Alcance 1				
Indicador	Año	DACHSER IBERIA	DACHSER SPAIN	DACHSER SPAIN LOGISTICS
Emisiones actuales	2025	6.122,47	2.259,31	31,08
Emisiones objetivo	2030	3.551,03	1.310,40	18,03
Total ahorro en tCO2e		2.571,44	948,91	13,05
Total ahorro en %		42%	42%	42%

Alcance 2				
Indicador	Año	DACHSER IBERIA	DACHSER SPAIN	DACHSER SPAIN LOGISTICS
Emisiones actuales	2025	0,00	0,00	0,00
Emisiones objetivo	2030	0,00	0,00	0,00
Total ahorro en tCO2e		0,00	0,00	0,00
Total ahorro en %		0%	0%	0%

6. Hoja de ruta y seguimiento

Las tablas que se incluyen a continuación presentan la trayectoria anual estimada de reducción de emisiones para DACHSER Iberia, DACHSER SPAIN y DACHSER SPAIN LOGISTICS, con referencia al año base 2025. En ellas se detalla, para cada entidad, la evolución prevista de las emisiones durante el periodo 2026–2030 y la situación esperada al inicio de 2031, una vez completado el horizonte temporal del presente plan. Adicionalmente, cada tabla incorpora la información necesaria para el seguimiento de la hoja de ruta, incluyendo las palancas de mitigación contempladas, el alcance de emisiones sobre el que actúan, la asignación de responsabilidades, los hitos temporales de implantación, los indicadores de cumplimiento y el ahorro estimado por medida.

DACHSER IBERIA: Objetivos Reducción Emisiones 2025-2030 para Alcances 1 y 2

Fecha actualización:
17/03/2026

Año base del Plan: 2025 con horizonte de consecución: 2031

N	OBJETIVO	EMP.	CENTRO	ALC.	RESP.	Fecha	Plazo	Base 2025	KPI	Objetivo	Ahorro	Ud.
1	Consumo eléctrico (mantener GdOs en todos los centros)	DACHSER IBERIA	Todos los centros	2	Team Leader Energy Management & Sustainability	dic-26	2026	0	100% GDO	0	0	tCO2
						dic-27	2027	0	100% GDO	0	0	tCO2
						dic-28	2028	0	100% GDO	0	0	tCO2
						dic-29	2029	0	100% GDO	0	0	tCO2
						dic-30	2030	0	100% GDO	0	0	tCO2
2	Sustitución de flota de coches de empresa de combustión por 100% eléctricos	DACHSER IBERIA	Todos los centros	1 & 2	Managing Director Iberia	dic-26	2026	573	70%	166	407	tCO2
						dic-27	2027	573	89%	57	516	tCO2
						dic-28	2028	573	97%	17	556	tCO2
						dic-29	2029	573	98%	11	562	tCO2
						dic-30	2030	573	100%	0	573	tCO2
3	Sustitución de camiones de combustión por Eléctricos	DACHSER Breogán	Zaragoza, A Coruña	1 & 2	Head of Cargoplus & Traffic Organization	dic-26	2026	3.268	2%	3.196	72	tCO2
						dic-27	2027	3.268	4%	3.124	144	tCO2
						dic-28	2028	3.268	8%	3.016	251	tCO2
						dic-29	2029	3.268	12%	2.873	395	tCO2
						dic-30	2030	3.268	16%	2.729	539	tCO2
4	Aumento de la eficiencia del combustible por tonelada transportada con el uso de Duo-trailers	DACHSER Breogán	Zaragoza, A Coruña	1	Head of Cargoplus & Traffic Organization	dic-26	2026	3.301	24%	3.214	86	tCO2
						dic-27	2027	3.301	43%	3.145	156	tCO2
						dic-28	2028	3.301	62%	3.076	225	tCO2
						dic-29	2029	3.301	81%	3.007	294	tCO2
						dic-30	2030	3.301	100%	2.938	363	tCO2
5	Uso de HVO por parte de la flota propia de DACHSER Breogán	DACHSER Breogán	Zaragoza, A Coruña	1	Head of Cargoplus & Traffic Organization	dic-26	2026	3.301	65%	2.811	489	tCO2
						dic-27	2027	3.301	65%	2.811	489	tCO2
						dic-28	2028	3.301	65%	2.811	489	tCO2
						dic-29	2029	3.301	65%	2.811	489	tCO2
						dic-30	2030	3.301	65%	2.811	489	tCO2
6	Reducción emisiones de flota propia de camiones por política de compañía	DACHSER Spain	Todos los centros	1	Head of Operations Iberia	dic-26	2026	1.864	89%	1.665	198	tCO2
						dic-27	2027	1.864	68%	1.269	595	tCO2
						dic-28	2028	1.864	47%	872	991	tCO2
						dic-29	2029	1.864	26%	476	1.388	tCO2
						dic-30	2030	1.864	0%	0	1.864	tCO2

DACHSER SPAIN: Objetivos Reducción Emisiones 2025-2030 para Alcances 1 y 2											Fecha actualización: 17/03/2026		
Año base del Plan: 2025 con horizonte de consecución: 2031													
N	OBJETIVO	EMP.	CENTRO	ALC.	RESP.	Fecha	Plazo	Base 2025	KPI	Objetivo	Ahorro	Ud.	
1	Consumo eléctrico (mantener GdOs en todos los centros)	DACHSER IBERIA	Todos los centros	2	Team Leader Energy Management & Sustainability	dic-26	2026	0	100% GDO	0	0	tCO2	
						dic-27	2027	0	100% GDO	0	0	tCO2	
						dic-28	2028	0	100% GDO	0	0	tCO2	
						dic-29	2029	0	100% GDO	0	0	tCO2	
						dic-30	2030	0	100% GDO	0	0	tCO2	
2	Sustitución de flota de coches de empresa de combustión por 100% eléctricos	DACHSER IBERIA	Todos los centros	1 & 2	Managing Director Iberia	dic-26	2026	396	63%	147	249,05	tCO2	
						dic-27	2027	396	82%	71	324,65	tCO2	
						dic-28	2028	396	93%	27	369,12	tCO2	
						dic-29	2029	396	94%	22	373,57	tCO2	
						dic-30	2030	396	100%	0	395,81	tCO2	
6	Reducción emisiones de flota propia de camiones por política de compañía	DACHSER Spain	Todos los centros	1	Head of Operations Iberia	dic-26	2026	1.864	89%	1.665	198,25	tCO2	
						dic-27	2027	1.864	68%	1.269	594,74	tCO2	
						dic-28	2028	1.864	47%	872	991,23	tCO2	
						dic-29	2029	1.864	26%	476	1.387,72	tCO2	
						dic-30	2030	1.864	0%	0	1.863,51	tCO2	

DACHSER SPAIN LOGISTICS: Objetivos Reducción Emisiones 2025-2030 para Alcances 1 y 2											Fecha actualización: 17/03/2026		
Año base del Plan: 2025 con horizonte de consecución: 2031													
N	OBJETIVO	EMP.	CENTRO	ALC.	RESP.	Fecha	Plazo	Base 2025	KPI	Objetivo	Ahorro	Ud.	
1	Consumo eléctrico (mantener GdOs en todos los centros)	DACHSER IBERIA	Todos los centros	2	Team Leader Energy Management & Sustainability	dic-26	2026	0	100% GDO	0	0	tCO2	
						dic-27	2027	0	100% GDO	0	0	tCO2	
						dic-28	2028	0	100% GDO	0	0	tCO2	
						dic-29	2029	0	100% GDO	0	0	tCO2	
						dic-30	2030	0	100% GDO	0	0	tCO2	
2	Sustitución de flota de coches de empresa de combustión por 100% eléctricos	DACHSER IBERIA	Todos los centros	1 & 2	Managing Director Iberia	dic-26	2026	396	61%	377	19,00	tCO2	
						dic-27	2027	396	81%	371	25,04	tCO2	
						dic-28	2028	396	92%	367	28,49	tCO2	
						dic-29	2029	396	94%	366	29,36	tCO2	
						dic-30	2030	396	100%	0	31,08	tCO2	

Las trayectorias anuales incluidas en las tablas precedentes constituyen el marco de referencia para el seguimiento del presente Plan de Reducción de Emisiones durante su periodo de vigencia. En consecuencia, DACHSER Iberia realizará una revisión periódica del grado de cumplimiento de las medidas, de la evolución de los indicadores asociados y de las desviaciones que, en su caso, pudieran producirse respecto a la senda prevista, a efectos de garantizar la adecuada implantación del plan y su alineación con los objetivos establecidos.

7. Resumen para integración en reporte de sostenibilidad

Año base: **2025**. Horizonte: **2030**. Perímetro mínimo obligatorio: **Alcances 1 y 2**.

Mensaje clave: DACHSER Iberia articula su estrategia de reducción de emisiones mediante un enfoque *bottom-up*, basado en datos y en la viabilidad operativa real de las medidas. Este planteamiento prioriza reducciones creíbles, verificables y sostenibles, impulsadas principalmente por la electrificación del transporte, el uso transitorio de combustibles alternativos, la eficiencia operativa y la mejora continua de instalaciones y datos.

En Alcance 3, la compañía prioriza actuaciones con capacidad de generar cambios estructurales y duraderos, evitando depender de soluciones de efecto inmediato pero menor potencial transformador. En paralelo, mantendrá emisiones nulas de Alcance 2 bajo enfoque *market-based* gracias al suministro eléctrico respaldado por Garantías de Origen Renovable.

Anexo I. Relación de centros y localizaciones DACHSER Iberia

A continuación, se incorpora la relación de centros diferenciados por delegación, edificio y sociedad/filial, a partir del fichero de localizaciones facilitado para complementar este plan.

Código	Edificio	Delegación	Sociedad
A0001001	NAVE GRANADA (JUNCARRIL)	GRANADA	Dachser Spain S.A.
A0001002	NAVE LEON (ONZONILLA)	LEON	Dachser Spain S.A.
A0001003	NAVE MALAGA	MALAGA	Dachser Spain S.A.
A0001004	NAVE CASTELLON (ALMAZORA)	CASTELLON	Dachser Spain S.A.
A0001005	NAVE PAMPLONA (AGUSTINOS)	PAMPLONA	Dachser Spain S.A.
A0001006	NAVE LERIDA NUEVA	LERIDA	Dachser Spain S.A.
A0001008	NAVE SALAMANCA (EL MONTALVO II)	SALAMANCA	Dachser Spain S.A.
A0001009	NAVE VITORIA (PARCELA 3.1)	VITORIA	Dachser Spain S.A.
A0001010	NAVE MERIDA (EL PRADO)	MERIDA	Dachser Spain S.A.
A0001012	NAVE GERONA (MONTFULLA) - Bescano	GERONA	Dachser Spain S.A.
A0001013	NAVE ZARAGOZA (transporte)	ZARAGOZA	Dachser Spain S.A.
A0001016	NAVE ASTURIAS (SILVOTA 75-76)	ASTURIAS	Dachser Spain S.A.
A0001017	NAVE ALMERIA (LA JUAIDA)	ALMERIA	Dachser Spain S.A.
A0001076	NAVE VIGO-PARQUE TECNOLOGICO-VIGO	VIGO	Dachser Spain S.A.
A0001052	NAVE LUGO (EL CEAO)	LUGO	Dachser Spain S.A.
A0001030	NAVE Algeciras	ALGECIRAS	Dachser Spain S.A.
A0001032	NAVE Burgos Nuevo anexo 10/19	BURGOS	Dachser Spain S.A.
A0001071	NAVE CORDOBA	CORDOBA	Dachser Spain S.A.
A0001081	NAVE CALLE HOLANDA Nº6 COSLADA	MADRID	Dachser Spain S.A.
A0001088	Zona Franca Vigo- simoldes plásticos	VIGO	Dachser Spain S.A.

Código	Edificio	Delegación	Sociedad
A0001092	Nave Logroño	LOGROÑO	Dachser Spain S.A.
A0001095	OFICINAS REAL ESTATE EN A CORUÑA	A CORUÑA	Dachser Spain S.A.
A0001096	Nave de apoyo BSH- Parque Empr. PLAZA nave 5-7	ZARAGOZA	Dachser Spain S.A.
A0001110	Naves Zaragoza Naves 20-25	ZARAGOZA	Dachser Spain S.A.
A0001115	Nave Ribarroja- Leroy	VALENCIA	Dachser Spain S.A.
A0001116	Nave BSH Parque Empr. Plaza, CL Manfredonia, 8	ZARAGOZA	Dachser Spain S.A.
A0001117	Nave Santander	SANTANDER	Dachser Spain S.A.
A0001119	Nave Orense	ORENSE	Dachser Spain S.A.
A0001120	Naves Zaragoza Naves 6 y 7 Parcela ALI 11	ZARAGOZA	Dachser Spain S.A.
A0001124	Naves Zaragoza Nave 8 Parcela ALI 11	ZARAGOZA	Dachser Spain S.A.
A0001125	Naves Zaragoza Nave 13 Parcela ALI 11	ZARAGOZA	Dachser Spain S.A.
A0001126	Naves Zaragoza Naves 17,18 y 19 ALI 2.1	ZARAGOZA	Dachser Spain S.A.
A0001128	Nave Valencia A7	VALENCIA	Dachser Spain S.A.
A0001132	Nave Barcelona CIM VALLES	BARCELONA	Dachser Spain S.A.
A0001136	Naves Zaragoza Nave 18 y 19 Parcela ALI 11	ZARAGOZA	Dachser Spain S.A.
A0001137	Nave Santander inicio 09 25	BILBAO	Dachser Spain S.A.
A0001138	Oficina Barakaldo	RHO	Dachser Spain S.A.
P0000004	Barcelona - Cim Vallés 9	BARCELONA	Dachser Spain S.A.
P0000121	Cádiz	CADIZ	Dachser Spain S.A.
P0000123	Coruña - Culleredo	CORUÑA	Dachser Spain S.A.
P0000155	Logroño - Sector Valparaiso	LOGROÑO	Dachser Spain S.A.
P0000027	Madrid - CTC Avda. Europa RHO	COSLADA	Dachser Spain S.A.
P0000112	Murcia	MURCIA	Dachser Spain S.A.
P0000035	Palma de Mallorca - Coll	MALLORCA	Dachser Spain S.A.
P0000129	San Sebastián - CT Zubieta	SAN SEBASTIAN	Dachser Spain S.A.
P0000122	Tarragona - P.I Constanti (Parc 9)	TARRAGONA	Dachser Spain S.A.
P0000149	Toledo	TOLEDO	Dachser Spain S.A.
P0000043	Valencia - Ribarroja (Parc 52)	VALENCIA	Dachser Spain S.A.
P0000141	Valladolid - PI San Cristóbal	VALLADOLID	Dachser Spain S.A.
P0000006	Bilbao - Sondica (Aeropuerto)	BILBAO	Dachser Spain S.A.
P0000041	Sevilla - CTMS	SEVILLA	Dachser Spain S.A.
P0000055	Barcelona - Cim Vallés 12	BARCELONA	Dachser Spain S.A.
P0000117	Zaragoza ALI 6.5.1 Y 6.5.2	ZARAGOZA	Dachser Spain S.A.

Código	Edificio	Delegación	Sociedad
P0000152	Zaragoza ALI 6.5. 3-4 Y 5	ZARAGOZA	Dachser Spain S.A.
P0000145	Manzanares	MANZANARES	Dachser Spain S.A.
P0000164	Nave Jaen Nueva (P.21-23)	JAEN	Dachser Spain S.A.
P0000163	Nave Barcelona Aeropuerto (CLASA)	BARCELONA	Dachser Spain S.A.
P0000168	Nave Alicante Puerto	ALICANTE	Dachser Spain S.A.
P0000169	Nave Jundiz-Daorje	VITORIA	Dachser Spain S.A.
P0000170	Nave Jundiz	VITORIA	Dachser Spain S.A.
C0000001	BILBAO AEROPUERTO, Parcela P-7	BILBAO	Dachser Spain S.A.
C0000002	Ctro.Ttes. Mercancías Ctra. Sevilla-Málaga, km.0 P. A.1	SEVILLA	Dachser Spain S.A.
C0000003	AEROPUERTO BARCELONA, PARCELA III.5. A	PRAT	Dachser Spain S.A.
C0000006	PUERTO Fase III de la ZAL del Puerto de Alicante	ALICANTE	Dachser Spain S.A.
A0001049	NAVE ONLY Ponlinya del Vayes - Pta. Alta o 1ª	BARCELONA	Dachser Spain Logistics S.A.
A0001070	NAVE AZUQUECA	GUADALAJARA	Dachser Spain Logistics S.A.
A0001078	NAVE MECO (MÓDULOS I, II, III Y IV)	MECO	Dachser Spain Logistics S.A.
A0001089	Nave Sant Sadurni- P.I. Moli de Raco	BARCELONA	Dachser Spain Logistics S.A.
A0001099	Nave logística Valladolid (parcial)	VALLADOLID	Dachser Spain Logistics S.A.
A0001108	Nave Vitoria	ALAVA	Dachser Spain Logistics S.A.
A0001123	Nave Gelida	GELIDA	Dachser Spain Logistics S.A.
A0001130	Nave Valencia Manises	VALENCIA	Dachser Spain Logistics S.A.
A0001134	Nave apoyo Valencia	VALENCIA	Dachser Spain Logistics S.A.
P0000162	Bilbao Amorebieta	BILBAO	Dachser Spain Logistics S.A.
P0000161	Vitoria - Paduleta	VITORIA	Dachser Spain Logistics S.A.
A0001084	Oficinas CL BARI 31 Parcela PE-4.1 Technocenter	ZARAGOZA	Breogán Transporte S.A.U
A0001131	Nave Albaida	ALBAIDA	Transportes Martínez Albert, S.L.U
A0001122	Nave Las Palmas Gran Canaria	LAS PALMAS	Dachser Canarias S.A.
P0000052	Tenerife - La Laguna	CANARIAS	Dachser Canarias S.A.
A0001064	NAVE PTGAL Oporto Aveleda	OPORTO	Dachser Portugal S.U LDA
A0001068	NAVE GUARDA	GUARDA	Dachser Portugal S.U LDA
A0001079	NAVE MAIA	OPORTO	Dachser Portugal S.U LDA
A0001127	Nave PTGAL Faro	FARO	Dachser Portugal S.U LDA
P0000166	Nave Condeixa	COIMBRA	Dachser Portugal S.U LDA
P0000167	Nave Lisboa (p089)	LISBOA	Dachser Portugal S.U LDA
A0001135	Oficina IT HUB	OPORTO	Dachser IT Corporate Hub Portugal LDA