

# RÉGIMEN DE COMERCIO DE DERECHOS DE EMISIÓN DE LA UNIÓN EUROPEA APLICACIÓN A LOS OPERADORES AÉREOS ATRIBUIDOS A ESPAÑA RESPECTO A LAS EMISIONES DEL AÑO 2024

Mayo 2026

Tras una breve introducción y actualización sobre el marco normativo, se presentan los principales datos sobre la aplicación del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la Unión Europea (en adelante, RCDE UE) al sector de la aviación en España en el año 2024.

## ÍNDICE DEL DOCUMENTO

1. Marco normativo.....	2
1.1 Alcance del RCDE UE de la aviación .....	3
1.2 Alcance de CORSIA.....	4
2. Estado de las obligaciones de los operadores aéreos atribuidos a España bajo el RCDE UE en el año 2024 .....	6
2.1 Notificación de las emisiones en el área española del Registro de la Unión correspondientes a la actividad del año 2024 producidas en el ámbito reducido del RCDE UE y del RCDE de Suiza.....	7
2.2 Entregas de derechos de emisión en cantidad equivalente a las emisiones producidas en el año 2024..	9
3. La asignación gratuita de derechos de emisión del año 2024.....	10
3.1 Asignación gratuita en el RCDE UE (artículo 3 quinquies de la Directiva 2003/87/CE) – anualidad 2024 .....	11
3.2 Asignación gratuita por el uso de combustibles de aviación sostenibles y de otros combustibles de aviación no derivados de combustibles fósiles en el RCDE UE (artículo 3 quater, apartado 6, de la Directiva 2003/87/CE): .....	13
3.3 Asignación gratuita en el RCDE de Suiza .....	16
4. Las subastas de derechos de emisión.....	17
5. Notificación y compensación de las emisiones correspondientes a los vuelos internacionales regulados por CORSIA no sujetos a RCDE UE .....	17
5.1 Introducción .....	17
5.2 Estado de las emisiones notificadas bajo CORSIA por los operadores españoles .....	17
5.3 Estado de las obligaciones de compensación de emisiones bajo CORSIA por los operadores españoles .....	18
ANEXO .....	21
TABLA I.- Operadores aéreos exentos del RCDE UE en 2024.....	21
TABLA II.- Emisiones verificadas anotadas en las cuentas de haberes de operador aéreo relativas a la actividad de año 2024, derechos de emisión entregados a 1 de octubre de 2025 y asignación gratuita de derechos de emisión transferida (anualidad 2024), correspondientes al RCDE UE y al RCDE de Suiza.....	23
TABLA III. - Emisiones verificadas producidas en 2024 notificadas por operadores aéreos de nacionalidad española respecto a sus vuelos internacionales sujetos al ámbito de aplicación de CORSIA. ....	25



## **1. Marco normativo**

En España, el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la Unión Europea (en adelante, RCDE UE) se encuentra regulado en la **Ley 1/2005, de 9 de marzo, por la que se regula el régimen del comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero**. El capítulo IX contiene las disposiciones específicas aplicables al sector de la aviación.

El RCDE UE se divide en fases o periodos de comercio. Las emisiones de la fase IV del RCDE UE, que abarca los años 2021 a 2030, se han visto afectadas por las modificaciones normativas introducidas en el RCDE UE, en concreto, a la **Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo**.

Así, las modificaciones que afectan a la fase IV introducidas por la Directiva (UE) 2018/410 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de marzo de 2018, por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE, han sido recogidas en la Ley 9/2020, de 16 de diciembre, por la que se modifica la Ley 1/2005, de 9 de marzo, por la que se regula el régimen del comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero, para intensificar las reducciones de emisiones de forma eficaz en relación con los costes.

Actualmente, la Ley 1/2005, de 9 de marzo, está siendo objeto de una nueva modificación para incorporar nuevas disposiciones introducidas en la Directiva 2003/87/CE tras la reforma del RCDE UE en el marco del paquete de medidas “Objetivo 55” (“Fit for 55”, en inglés). Se trata de un conjunto de normas encaminadas a revisar y actualizar la legislación de la UE y poner en marcha nuevas iniciativas con el fin de garantizar que las políticas de la UE se ajusten a los objetivos climáticos de la Unión. Son medidas complementarias e interrelacionadas entre sí.

Es necesario transponer dos directivas comunitarias. Por una parte, respecto del sector de la aviación, hay que incorporar las **Directivas (UE) 2023/958 y 959 del Parlamento Europeo y del Consejo de 10 de mayo de 2023 por las que se modifica la Directiva 2003/87/CE**.

La Directiva (UE) 2023/958 pretende contribuir al objetivo de reducción de emisiones del 55% en 2030 previsto en el Pacto Verde Europeo, así como adaptar el alcance del RCDE UE de la aviación al CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*)<sup>1</sup>. Asimismo, se insta a partir de 2025 un sistema de seguimiento, notificación y verificación respecto de los impactos de la aviación en el clima no derivados del CO<sub>2</sub> y se menciona una futura propuesta legislativa con medidas de mitigación a partir de 2028.

Para lograr la reducción de emisiones, la Directiva (UE) 2023/958 establece la eliminación gradual de la asignación gratuita de derechos de emisión a los operadores aéreos (aplicando el factor de reducción lineal anual de 4,2% en 2023 y descuentos adicionales del 25% en 2024 y del 50% en 2025), incrementando así la cantidad de derechos de emisión a subastar. Crea una reserva de 20 millones de derechos gratuitos, que se asignarán en el periodo 2024- 2030, para cubrir parte o la totalidad de la diferencia de precio entre el uso de queroseno fósil y el uso de los combustibles de aviación sostenibles (“SAF”, por sus siglas en inglés), teniendo en cuenta los incentivos basados en el precio del carbono y en los niveles mínimos armonizados de imposición sobre los combustibles fósiles. Esta norma se complementa con el **Reglamento (UE) 2023/2405 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de octubre de 2023, relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible (ReFuelEU Aviation)**.

---

<sup>1</sup> CORSIA es el Plan de compensación y reducción del carbono para la aviación internacional, adoptado por la Resolución A39-3 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en 2016, cuyo objetivo es compensar cualquier aumento de las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes de la aviación civil internacional por encima de un nivel de referencia basado en las emisiones de 2019 de conformidad con las decisiones de la asamblea de OACI en su 41º periodo de sesiones (2022).



## **1.1 Alcance del RCDE UE de la aviación**

El sector de la aviación ha sido introducido en el RCDE UE en el año 2012 por la **Directiva 2008/101/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE con el fin de incluir las actividades de aviación en el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero**. Esta regulación abarcaba las emisiones producidas por cualquier vuelo con origen o destino en Estados del Espacio Económico Europeo (en adelante, EEE). Desde entonces, este alcance inicial (también denominado “completo” o “full scope”) ha sido modificado en varias ocasiones por la normativa de la Unión.

Con carácter general, el RCDE UE ha quedado reducido a las emisiones producidas por los vuelos intracomunitarios, esto es, a los vuelos con origen y destino en aeródromos ubicados en Estados del EEE. El propósito de esta reducción ha sido facilitar las negociaciones en el seno de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) para establecer un instrumento de mercado mundial. Se trata del “Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional” conocido como CORSIA por sus siglas en inglés (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*) que ha sido adoptado en por la OACI en su 39º Asamblea que tuvo lugar entre el 27 de septiembre y el 7 de octubre de 2016.

En el **año 2024**, el alcance del RCDE UE de la aviación comprende, **además de las emisiones intracomunitarias** (producidas por los vuelos con origen y destino en aeródromos situados en Estados del EEE) las **emisiones producidas por los siguientes vuelos**:

- Los **vuelos con origen en aeródromos situados en Estados del EEE y destino en Suiza**, como consecuencia del [Acuerdo entre la Unión Europea y la Confederación Suiza relativo a la vinculación de sus regímenes de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero](#). (DOUE L 322/2017 de 7 de diciembre 2017), que ha entrado en vigor el 1 de enero de 2020.
- Los **vuelos con origen en aeródromos situados en Estados del EEE y destino en el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte**, (excepto los aeródromos situados en Gibraltar), como consecuencia de la entrada en vigor el 1 de enero de 2021 del [Acuerdo de Comercio y Cooperación entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra](#) (DOUE L 149/10, 30 de abril 2021)<sup>2</sup>.

Como novedad, la Directiva (UE) 2023/958, introduce los siguientes cambios en el alcance del RCDE UE a partir de 2024 en relación con las rutas que involucran a las regiones ultraperiféricas (en adelante, RUP) de los Estados miembros:

- A partir del año 2024 quedan incluidas en el RCDE UE las emisiones producidas por vuelos entre un Estado miembro y una RUP de otro Estados miembros (p.ej: Berlín – Tenerife). Estas emisiones estaban excluidas del RCDE UE hasta el año 2023.
- A partir del año 2024 quedan excluidas del RCDE UE las emisiones producidas por vuelos entre dos aeropuertos ubicados en una RUP de un mismo Estado miembro (ej. Tenerife – Lanzarote) así como entre RUP del mismo Estado miembro (Azores – Madeira). Estas emisiones estaban incluidas en el RCDE UE hasta el año 2023.

Siguen excluidas en el año 2024 las emisiones correspondientes a vuelos entre un Estado Miembro y una RUP perteneciente al Estado Miembro en cuestión (ej: Madrid-Tenerife).

---

<sup>2</sup> El artículo 392 del Acuerdo menciona la posibilidad de vincular los sistemas de tarificación de las emisiones de carbono de la Unión Europea y Reino Unido de manera que se preserve la integridad de dichos sistemas y se ofrezca la posibilidad de aumentar su eficacia. Esto implica que las rutas con origen en Estados del EEE y destino en Reino Unido han vuelto a formar parte del alcance reducido del RCDE UE, en virtud del Acuerdo de Comercio y Cooperación entre la UE y Reino Unido.



En la siguiente tabla se ofrece un resumen de los cambios citados:

	<b>Vuelos dentro de las RUP de un Estado miembro (Tenerife – Las Palmas; Azores-Madeira)</b>	<b>Vuelos entre un Estado Miembro y una RUP del mismo Estado miembro (Madrid - Tenerife)</b>	<b>Vuelos entre un Estado miembro y una RUP de otro Estado miembro (Berlín – Tenerife)</b>
<b>Situación de las emisiones hasta 2023 en el RCDE UE</b>	Incluidos	Excluidos	Excluidos
<b>Situación de las emisiones desde 2024 hasta 2030 en el RCDE UE</b>	Excluidos	Excluidos	Incluidos

## **1.2 Alcance de CORSIA**

Para adaptar el alcance del RCDE UE al CORSIA, la Directiva (UE) 2023/958 ha establecido un enfoque “clean cut” en el que se incluyen en el RCDE UE las emisiones correspondientes a las rutas intracomunitarias, así como las emisiones correspondientes a los vuelos con origen en Estados del EEE y destino en Suiza o Reino Unido.

Con carácter general, el resto de los vuelos internacionales quedan sujetos a CORSIA siempre que cumplan los requisitos establecidos por las *Standards and Recommended Practices* (SARPs)<sup>3</sup> para su inclusión en CORSIA, por lo que los operadores aéreos no deberán entregar derechos de emisión por esas rutas bajo el comercio de derechos de emisión de la UE. No obstante, para el caso de operadores que estando sujetos a CORSIA no compensen sus emisiones bajo dicho plan, la Directiva (UE) 2023/958 establece que éstos deberán entregar derechos en el comercio de derechos de emisión de la UE por estas emisiones.

Durante 2024 y 2025 se ha avanzado en el desarrollo normativo de las disposiciones introducidas en la Directiva (UE) 2023/958 referentes a CORSIA. Este marco normativo está comprendido por los siguientes actos:

- Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1879 de la Comisión, de 9 de julio de 2024, por el que se establecen normas de desarrollo de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta al cálculo de los requisitos de compensación a los efectos del CORSIA.
- Reglamento de Ejecución (UE) 2024/2850 de la Comisión, de 11 de noviembre de 2024, relativo a la lista de Estados que se considera que están aplicando el CORSIA a efectos de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo respecto a las emisiones de 2024.
- Reglamento Delegado (UE) 2025/927 de la Comisión, de 20 de mayo de 2025, por el que se completa la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a las medidas adoptadas por la Organización de Aviación Civil Internacional para el seguimiento, la notificación y la verificación de las emisiones de la aviación a los efectos de la aplicación de una medida de mercado mundial y se deroga el Reglamento Delegado (UE) 2019/1603 de la Comisión.

<sup>3</sup> Las SARPS están contenidas en la primera edición del Volumen IV del Anexo 16 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional – Protección del medio ambiente y han sido adoptadas por el Consejo OACI en su 214ª sesión, el 27 de junio de 2018.



En la fecha de publicación del presente informe, quedan todavía pendientes de adopción los siguientes actos para completar el marco normativo de aplicación de CORSIA en la UE:

- Acto de ejecución para el establecimiento de los requisitos de elegibilidad de las unidades para compensación bajo CORSIA.
- Acto delegado sobre los combustibles admisibles para reducción de los requisitos de compensación bajo CORSIA.

Así, en el informe anual de emisiones, junto a las emisiones referidas en el apartado anterior, los operadores aéreos tienen que reportar bajo las reglas establecidas en el RCDE UE las emisiones internacionales incluidas en el ámbito del CORSIA.

El Reglamento Delegado (UE) 2025/927, de la Comisión, de 20 de mayo de 2025, regula **las obligaciones de notificación** que deben llevar a cabo los operadores aéreos que cumplan determinadas condiciones. Con carácter general, estos operadores han de ser titulares de un certificado de operador aéreo expedido por un Estado miembro o estar registrados en un Estado miembro.

Los vuelos internacionales mencionados en el artículo 1.2 del Reglamento Delegado (UE) 2025/927 constituyen el **alcance de CORSIA de carácter obligatorio**. Se trata de:

- a) los vuelos contemplados en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE<sup>4</sup>;
- b) Vuelos con origen o destino en un aeródromo situado en uno de los países y territorios de ultramar enumerados en el anexo II del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

El artículo 4 del Reglamento Delegado (UE) 2025/927 establece **obligaciones de seguimiento y notificación para los operadores aéreos para estos vuelos**. Asimismo, su artículo 9 establece **obligaciones de información para los Estados miembros**. Una vez notificados y revisados los datos de emisiones notificados por los operadores aéreos y, en concreto, comprobado el orden de magnitud de los datos proporcionados, los Estados miembros transmitirán a la Secretaría de la OACI, a más tardar el 31 de julio de cada año, los datos pertinentes sobre las emisiones que hayan sido notificados. Al mismo tiempo, los Estados miembros también transmitirán tales datos sobre emisiones a la Comisión.

Como se verá más adelante (apartado 5 de este balance), las obligaciones de compensación bajo CORSIA no aplican a todas las rutas sujetas a obligaciones de notificación bajo el RCDE UE. Así, los vuelos internacionales sujetos a las obligaciones de notificación y entrega bajo el RCDE UE no están sujetos a los requisitos de compensación de emisiones bajo CORSIA que se explican en el apartado 5. Tampoco lo están los vuelos internacionales entre Estados que no se hayan adherido a la fase voluntaria de CORSIA (p.ej: China o India).

---

<sup>4</sup> Los vuelos contemplados en el Anexo I son los siguientes:

- Vuelos con origen o destino en un aeródromo situado en el territorio de un Estado miembro. P.ej: Madrid - Nueva York.
- Vuelos entre aeródromos situados en dos Estados distintos que figuran en el acto de ejecución adoptado con arreglo al artículo 25 bis, apartado 3 de la Directiva (UE) 2003/87/CE (Estados que aplican CORSIA). P.ej: Nueva York – Montreal.
- Vuelos entre Suiza o el Reino Unido y los Estados que aplican CORSIA. P.ej: Zurich – Dubai / Londres - Singapur
- Vuelos entre aeródromos situados en dos terceros países. P.ej: Pekín - Mumbai



## **2. Estado de las obligaciones de los operadores aéreos atribuidos a España bajo el RCDE UE en el año 2024**

Mediante reglamentos europeos de carácter anual se atribuye a cada Estado Miembro de la Unión Europea la gestión de un número de operadores aéreos en el RCDE UE atendiendo a los siguientes criterios de atribución:

- a) En el caso de un operador titular de una licencia de explotación concedida por un Estado miembro es responsable de la gestión del operador aquel Estado miembro que haya concedido la licencia a dicho explotador.
- b) En todos los demás casos, es responsable de la gestión del operador aquel Estado miembro al que se le atribuyan la mayor parte de las emisiones de los vuelos operados por este explotador durante el año de referencia.

El listado de atribución de operadores aéreos a los Estados miembros responsables vigente para las emisiones del año 2024 es el [Reglamento \(UE\) 2024/1030 de la Comisión de 27 de marzo de 2024 por el que se modifica el Reglamento \(CE\) nº 748/2009 de la Comisión en lo que respecta a la actualización de la lista de operadores de aeronaves que realizan una actividad de aviación enumerada en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo](#).

Los operadores aéreos incluidos en el RCDE UE deben realizar con carácter anual el **seguimiento y la notificación** de las emisiones por los vuelos operados durante el año anterior en el RCDE UE, así como **la entrega de una cantidad de derechos de emisión equivalente a las emisiones notificadas**.

En el año 2024, como consecuencia de la vinculación del RCDE UE con el RCDE de Suiza, los operadores aéreos han realizado, por quinto año consecutivo, el seguimiento y la notificación de las emisiones correspondientes a los vuelos con origen en Estados del EEE y con destino Suiza, y han entregado derechos por las emisiones producidas por estos vuelos<sup>5</sup>. Del mismo modo, han tenido que realizar el seguimiento, notificar y entregar derechos, por cuarta vez, por los vuelos con origen en Estados del EEE y destino Reino Unido como consecuencia del Acuerdo de Comercio y Cooperación firmado entre la UE y el Reino Unido.

---

<sup>5</sup> La vinculación del RCDE UE y el RCDE de Suiza se basa en los siguientes principios:

- En virtud del **principio de ventanilla única**, los operadores aéreos deben presentar ante una única autoridad responsable (ya sea Suiza o el Estado de la UE que determinen los Reglamentos de atribución de operadores adoptados por la Comisión Europea) la documentación (planes de seguimiento e informes) correspondiente al cumplimiento de sus obligaciones tanto del RCDE UE como del RCDE de Suiza, así como realizar la entrega de derechos por las emisiones producidas en ambos esquemas desde su cuenta de haberes abierta en el Registro correspondiente a la autoridad responsable de la gestión del operador aéreo.

La determinación de la autoridad responsable se realiza de acuerdo con los criterios siguientes: Suiza es responsable de la gestión de los operadores aéreos titulares de una licencia de explotación válida concedida por Suiza, o para los que se haya calculado las emisiones de la aviación atribuidas más elevadas en Suiza en el marco de los RCDE vinculados. En el resto de los casos, se aplicarán las normas de atribución de la gestión de operadores a Estados miembros ya establecidas previamente en el artículo 18 bis de la Directiva 2003/87/CE.

- En virtud del **principio de entrega preferencial**, los derechos que se entregan por los operadores aéreos gestionados por los Estados del EEE se destina a cumplir en primer lugar con las emisiones producidas bajo el RCDE de Suiza. La cantidad restante entregada sirve para cumplir con la entrega de derechos por las emisiones producidas en el RCDE UE. Por su parte, las entregas de derechos realizadas por operadores aéreos gestionados por Suiza sirven para cumplir con la entrega preferente de derechos por las emisiones producidas en el RCDE UE.
- En lo referente a la **entrega de derechos**, se aplica el **principio de mutuo reconocimiento de los derechos de emisión expedidos por cualquiera de los regímenes** para el cumplimiento de las obligaciones de entrega de derechos por las emisiones producidas. De este modo, los operadores aéreos pueden entregar para cumplimiento cualquier tipo de derecho de emisión, ya sea general o de aviación, expedido tanto por la UE o como por Suiza, en cualquiera de los Registros.



De las 102 cuentas de haberes de operador aéreo existentes en el área española del Registro de la Unión en el año 2023, 14 se encuentran cerradas y 88 abiertas. Entre las 88 cuentas abiertas, se hallan en estado “excluido” un total de 56 cuentas de haberes de operadores aéreos.

La exclusión de los operadores está motivada por la concurrencia de las **causas de exención** previstas en el Anexo I de la Directiva 2003/87/CE y transpuestas en el anexo I de la Ley 1/2005, de 9 de marzo. Es preciso destacar, entre otras, la exención contenida en la letra j) del anexo I de la Directiva 2003/87/CE, que excluye del sistema a los operadores aéreos comerciales que emiten por debajo de las 10.000 toneladas anuales o bien realicen menos de 243 vuelos por período durante tres períodos cuatrimestrales sucesivos en actividades de aviación con origen o destino en un aeródromo de la Unión Europea. Asimismo, conforme a la letra k) del anexo I, quedan excluidos del RCDE UE los operadores aéreos no comerciales que realicen vuelos con un total de emisiones inferior a 1.000 toneladas de CO<sub>2</sub> al año.

El número total de operadores excluidos por estas causas en 2024 ha sido muy similar a los datos de los años 2022 (53 operadores) y 2023 (52 operadores).

En la tabla I del anexo de este informe se adjunta la relación de los operadores aéreos con cuenta en el área española del Registro excluidos del sistema en el año 2024.

El resto de las cuentas de haberes abiertas corresponde a 32 operadores aéreos que se encuentran incluidos en el RCDE UE en el año 2024 y, por tanto, sujetos a obligaciones de seguimiento, notificación y entrega de derechos de emisión.

## **2.1 Notificación de las emisiones en el área española del Registro de la Unión correspondientes a la actividad del año 2024 producidas en el ámbito reducido del RCDE UE y del RCDE de Suiza**

Las **emisiones notificadas por los operadores aéreos con cuenta de haberes** en el área española del Registro de la Unión ascienden a 9.285.474 toneladas de CO<sub>2</sub>, de las que 9.119.991 toneladas de CO<sub>2</sub> corresponden a las producidas en el RCDE UE, esto es, emisiones en vuelos con origen y destino en Estados del EEE y en vuelos con origen en el EEE y destino en Suiza o en Reino Unido. Las emisiones notificadas por los operadores aéreos incluidas en el RCDE de Suiza (es decir, atribuidas a vuelos con origen y destino en Suiza y a vuelos con origen en Suiza y destino en Estados del EEE) son 165.483 toneladas de CO<sub>2</sub>.

Se debe matizar que las emisiones de 2024 no son totalmente comparables con las emisiones de 2023 debido a que la Directiva 2023/958 ha modificado el alcance del RCDE UE en lo que afecta al tratamiento de las RUP – que se ha detallado en el apartado 1.1:

- En el año 2024 las emisiones producidas por vuelos entre un Estado Miembro y las Islas Canarias -- p.ej: Berlín – Tenerife -- (emisiones que estaban excluidas hasta el año 2023) ascienden a 946.898 toneladas de CO<sub>2</sub>, lo que representa un 10% de las emisiones totales.
- A partir del año 2024 han quedado excluidas del RCDE UE las emisiones producidas por vuelos interinsulares en las RUP de un mismo Estado Miembro (ej. Tenerife – Lanzarote; Azores – Madeira) por lo que no se pueden cuantificar estas emisiones. Estas emisiones estaban incluidas hasta el año 2023. Para el periodo 2021-2023, la cifra anual de emisiones osciló entre 3.912 y 4.613 toneladas de CO<sub>2</sub>.

Teniendo en cuenta estas variaciones en el alcance, se constata un incremento de las emisiones en un 6% con respecto a las emisiones del año 2023, el cual es notablemente inferior a los incrementos experimentados en los años anteriores, lo que indicaría una clara tendencia hacia la consolidación de la recuperación de la actividad del sector aéreo tras el impacto sufrido por las restricciones de la COVID-19. Esta tendencia es compatible con el crecimiento del tráfico aéreo y las operaciones aeroportuarias,



de acuerdo con la información publicada por el gestor de las infraestructuras aeroportuarias españolas (AENA SME, S.A.)<sup>6</sup> y el gestor de navegación aérea de España (ENAIRES)<sup>7</sup>.

Los datos de emisiones quedan todavía lejos (-22%) de los niveles de los años previos a la pandemia, debiendo matizar que no es posible establecer una comparación directa entre las emisiones de 2024 con las emisiones de los años 2019 y 2020 debido a los factores ya detallados anteriormente que afectan al tratamiento en el RCDE UE de las RUP (Islas Canarias), así como otros dos factores adicionales señalados a continuación:

- En primer lugar, la cifra de emisiones de 2024 incluye las emisiones producidas por 7 operadores aéreos que se atribuyen a España tras el Brexit, que representan 3.685.317 toneladas de CO<sub>2</sub> en el ámbito del RCDE UE, es decir, un 34% de las emisiones totales notificadas en este alcance.
- En segundo lugar, hay que tener en cuenta la exclusión del alcance el RCDE UE de los vuelos con origen en el Reino Unido y destino en Estados del EEE desde el año 2021.

El total de **emisiones domésticas en el alcance del RCDE UE** anotadas a fecha 30 de septiembre de 2025 (emisiones correspondientes a vuelos con origen y destino en un mismo Estado Miembro del EEE) ha sido 1.712.202 toneladas de CO<sub>2</sub>. El total de **emisiones relativas a vuelos nacionales** operados en España representa 1.391.730 toneladas de CO<sub>2</sub>. Esta cifra es muy similar a la cifra del año 2023 (1.392.380 toneladas de CO<sub>2</sub>). De nuevo, se debe matizar que no es posible realizar una comparación directa entre las cifras notificadas en 2023 y las de 2024, debido a que a partir del año 2024 quedan excluidas del RCDE UE las emisiones producidas por los vuelos interinsulares de las Islas Canarias.

Asimismo, debe advertirse que la cifra correspondiente a las emisiones nacionales es necesariamente inferior a la que aparecerá en el inventario nacional de emisiones de gases de efecto invernadero en el epígrafe de transporte aéreo nacional. Ello es así pues el inventario incluye vuelos que transcurren en territorio nacional que están excluidos del comercio de derechos de emisión (como los vuelos entre la Península y las Islas Canarias) y otros que son realizados por operadores aéreos atribuidos a otros Estados miembros bajo el RCDE UE.

En total, un operador aéreo no ha notificado sus emisiones de 2024. Se trata de un operador aéreo no comercial de nacionalidad uruguaya, atribuido recientemente a España por el Reglamento de atribución de operadores aéreos aplicable a las emisiones de 2024. Según los datos proporcionados por Eurocontrol, las emisiones estimadas de este operador representan 116 toneladas de CO<sub>2</sub> en el ámbito del RCDE UE, un 0,001% de las emisiones totales del año 2024.

Cabe destacar que, de los 32 operadores aéreos que han notificado sus emisiones en el ámbito del RCDE UE y del RCDE de Suiza y que han sido anotadas en sus respectivas cuentas de haberes de operador aéreo, el 47% es de nacionalidad española. Se trata de 13 operadores aéreos de carácter comercial y 2 operadores aéreos de carácter no comercial. Las emisiones de todos los operadores españoles alcanzan las 5.308.220 toneladas de CO<sub>2</sub>, lo que representan en torno al 57% del total de emisiones anotadas. El resto de las emisiones notificadas corresponden a operadores extranjeros. Se constata que la cuota de emisiones nacionales ha descendido desde 2021 debido a la atribución a España de operadores que con anterioridad al Brexit estaban gestionados por el Reino Unido. La

---

<sup>6</sup> Los aeropuertos de la red de Aena en España han cerrado 2024 con cerca de 310 millones de pasajeros (un 9,2% más que en 2023); gestionaron 2,59 millones de movimientos de aeronaves (un 7,8% más que en 2023); y transportaron 1.28 millones de toneladas de mercancía (un 18,6% más que el año anterior):

[https://www.enaires.es/es\\_ES/2025\\_01\\_15/ndp\\_enaires\\_logra\\_mejor\\_registro\\_historico\\_mas\\_2\\_millones\\_vuelos](https://www.enaires.es/es_ES/2025_01_15/ndp_enaires_logra_mejor_registro_historico_mas_2_millones_vuelos)

<sup>7</sup> En 2024, se gestionaron más de 2,3 millones de vuelos en España (un 7.6% más que en 2023), que en comparación con los vuelos gestionados en 2019 supone un incremento del 9,7%. Los vuelos internacionales fueron un 9,5% superior a 2023, y los nacionales, un 4,9% superior:

[https://www.enaires.es/es\\_ES/2025\\_01\\_15/ndp\\_enaires\\_logra\\_mejor\\_registro\\_historico\\_mas\\_2\\_millones\\_vuelos](https://www.enaires.es/es_ES/2025_01_15/ndp_enaires_logra_mejor_registro_historico_mas_2_millones_vuelos)



mayoría de ellos son operadores de carácter comercial y son grandes emisores. Dicho esto, se advierte que se ha producido un ligero incremento (5,6%) de las emisiones de los operadores nacionales en el año 2024 con respecto al año 2023.

## **2.2 Entregas de derechos de emisión en cantidad equivalente a las emisiones producidas en el año 2024**

Teniendo en cuenta los principios sobre los que se basa la vinculación con el RCDE de Suiza (el principio de ventanilla única, el principio de entrega preferencial y el principio de mutuo reconocimiento de unidades) los operadores aéreos han podido realizar la entrega en distintas unidades: derechos generales (EUAs) del RCDE UE, derechos para operadores aéreos (EUAs para aviación) del RCDE UE<sup>8</sup> y derechos del RCDE de Suiza (CHUAs).

En la siguiente tabla se presentan los datos correspondientes a los derechos de emisión entregados hasta el 30 de septiembre de 2025 por tipo de unidad, para el cumplimiento con las emisiones producidas en 2024 en el ámbito del RCDE UE.

Total derechos entregados	Total EUAs	Total EUAs para aviación	Total CHUAs
9.285.474	6.698.310	2.476.479	110.685

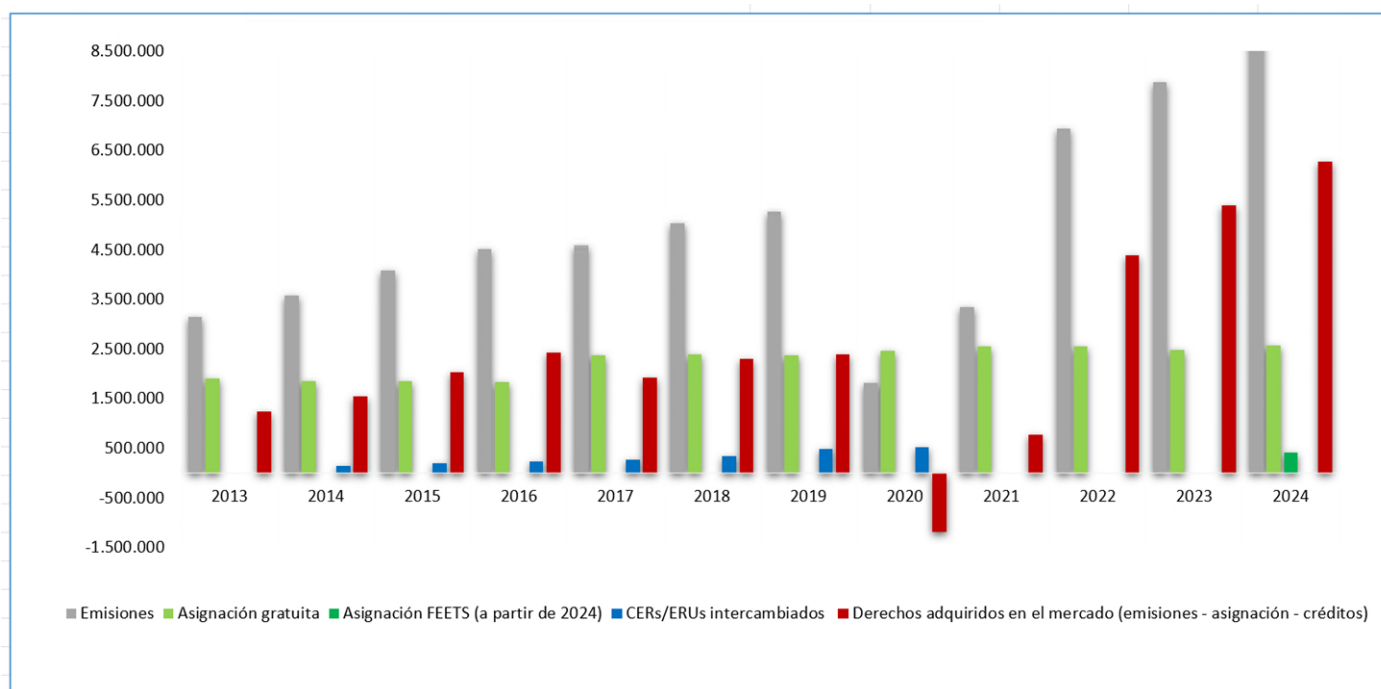
Hay que destacar que **el cumplimiento de la obligación de entrega de derechos ha sido muy satisfactorio: es del 100% con respecto a las emisiones notificadas.**

En la tabla II del anexo de este informe se presentan los datos sobre las emisiones anotadas en el área española del Registro de la Unión correspondientes al año 2024 y los derechos entregados en el área española del Registro de la Unión, correspondientes a cada operador aéreo, así como la asignación gratuita recibida correspondiente al año 2024.

Asimismo, en la gráfica ofrecida a continuación, se puede observar la evolución de la aplicación del régimen del RCDE UE al sector de la aviación en España desde el año 2013. Los derechos adquiridos representan un 44% de las emisiones medias anuales producidas hasta 2019. Hasta este año la cifra media anual de derechos adquiridos era del orden de 1,9 millones de derechos. Se constata que, por primera vez en el año 2020, la asignación gratuita y los créditos intercambiados superaron a las emisiones producidas (en un 65%). Esto es debido al impacto de la emergencia sanitaria de la COVID-19 en el sector del transporte aéreo internacional, que provocó un descenso muy significativo de las emisiones producidas en dicho año y, como consecuencia, una fuerte caída en la necesidad de adquirir derechos de emisión.

---

<sup>8</sup> Los derechos de emisión para aviación se han expedido hasta el año 2024 (incluido). A partir de 1 de enero de 2025, los únicos derechos introducidos en el mercado del RCDE UE para instalaciones fijas, aviación y marítimo son derechos generales (EUAs) del RCDE UE.



A partir de 2021 se observa un repunte de las emisiones debido a la recuperación de la actividad tras el levantamiento de las restricciones por la COVID-19. Es importante destacar que a este aumento de las emisiones a partir de 2021 contribuye notablemente la atribución a España tras el BREXIT de operadores anteriormente gestionados por el Reino Unido bajo el RCDE UE. Además, la inclusión en el RCDE UE a partir de 2024 de las emisiones producidas por vuelos entre un Estado Miembro y una RUP perteneciente a otro Estado Miembro (ej. Vuelo Berlín- Tenerife) supone un incremento adicional relevante en el caso de España con respecto a las emisiones notificadas en el periodo 2021-2023 debido a los vuelos operados entre los Estados miembros y las Islas Canarias A todo ello hay que sumar la eliminación en 2021 de la posibilidad de intercambio de CERs/ERUs por derechos de emisión.

Los derechos adquiridos suponen un volumen de 6,3 millones de derechos, esto es, el 68% de las emisiones producidas en 2024. Esta proporción es similar a la obtenida en los años 2022 y 2023.

### **3. La asignación gratuita de derechos de emisión del año 2024**

Como ya se ha mencionado en el apartado 1 del presente informe, la Directiva (UE) 2023/958 introduce una serie de novedades que afectan a la asignación gratuita para el sector de la aviación. Así, durante el periodo 2024-2025 se puede diferenciar dos modalidades distintas de asignación gratuita de derechos de emisión a los operadores aéreos:

- Derechos de emisión asignados gratuitamente para el sector de la aviación (artículo 3 quinquies de la Directiva 2003/87/CE), en base a las emisiones verificadas de las actividades de aviación notificadas correspondientes a 2023. Estos derechos de emisión se reducen gradualmente durante 2024 y 2025, de tal forma que a partir de 2026 todos los derechos de emisión serán subastados.
- Derechos de emisión asignados gratuitamente para el uso de combustibles de aviación sostenibles y de otros combustibles de aviación no derivados de combustibles fósiles (artículo 3 quater 6 de la Directiva 2003/87/CE). Estos derechos de emisión se asignan gratuitamente a los operadores aéreos que lo soliciten y cumplan determinados requisitos a lo largo del periodo 2024-2030 y hasta un tope de 20 millones de derechos disponibles.



Junto a esta asignación que reciben los operadores aéreos para facilitar el cumplimiento de sus obligaciones en el RCDE UE, los operadores aéreos reciben también derechos de emisión asignados gratuitamente para la aplicación del RCDE de Suiza a partir del año 2020.

Dado que las emisiones anotadas en el área española del Registro de la Unión correspondientes al año 2024 son 9.285.474 toneladas de CO<sub>2</sub>, la asignación gratuita de 2024 cubre un 32% de las necesidades de los operadores aéreos, valor ligeramente inferior al del año 2023 (37%). Esto se explica por el efecto de la disminución gradual de la asignación gratuita a partir del 2024 y por la aplicación del factor de reducción lineal.

En el caso de los operadores aéreos, al contrario de lo que ocurre con las instalaciones fijas, no hay disposiciones que determinen un ajuste de la asignación cuando haya una variación significativa de los niveles de actividad. Se aplican los umbrales establecidos en el anexo I punto 29 letras i) y j) de la Ley 1/2005, de 9 de marzo, que determinan la inclusión/exclusión de los operadores en un año concreto. Los operadores aéreos cuya cuenta de haberes haya sido cambiada al estado “excluido” en un año determinado no tienen derecho a recibir la asignación gratuita en el año de la exclusión ni en los siguientes en que la cuenta permanezca en estado excluido por no superar los umbrales establecidos en el Anexo I de la Ley 1/2005.

En la Tabla II del anexo de este informe se pueden ver las cantidades transferidas a las cuentas de haberes de operador aéreo para cumplir con las obligaciones del RCDE de la UE y del RCDE de Suiza.

### **3.1. Asignación gratuita en el RCDE UE (artículo 3 quinquies de la Directiva 2003/87/CE) – anualidad 2024**

La Directiva (UE) 2023/958 tiene por finalidad la contribución del sector aéreo al objetivo de reducción de emisiones de la Unión Europea en el año 2030. Para ello, se elimina gradualmente la asignación gratuita a los operadores aéreos durante los años 2024 y 2025 y se modifica la metodología para determinar la asignación gratuita de derechos de emisión que corresponde a los operadores aéreos para los vuelos dentro del alcance del RCDE UE durante los años 2024 y 2025.

La asignación gratuita correspondiente a los años 2024 y 2025 considera no solamente las emisiones intracomunitarias asociadas a las rutas intracomunitarias, sino también las rutas con origen en Estados del EEE y destino a Suiza y al Reino Unido, como consecuencia de la vinculación del RCDE UE y el RCDE de Suiza así como del Acuerdo de Comercio y Cooperación entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra. La asignación para estos años ha sido aprobada por [Acuerdo de Consejo de Ministros de 24 de septiembre de 2024](#).

En cuanto al cálculo de la asignación correspondiente al año 2024, la normativa de la Unión Europea establece de forma directa y sin margen de discrecionalidad la metodología para determinar la asignación gratuita de derechos de emisión que debe otorgarse a los operadores aéreos para los años periodo 2024 y 2025. Se encuentra establecida en el artículo 3 quater apartado 5 de la Directiva 2003/87/CE.

Seguidamente se resumen los principales elementos del cálculo de la asignación gratuita de derechos de emisión para los años 2024-2025:

- El punto de partida está en los datos de emisiones de los operadores aéreos notificados por los mismos en el informe sobre datos de emisiones del año 2023 presentado en febrero de 2024, considerando las emisiones producidas en vuelos incluidos en el alcance del RCDE y descontando las emisiones de aquellos vuelos excluidos del alcance del RCDE a partir de 1 de enero de 2024.



- A partir de estos datos, la Comisión Europea determina la cantidad total de derechos de emisión que se asigna a los operadores aéreos para el año 2024. En concreto, el artículo 3 quater apartado 5 de la Directiva 2003/87/CE establece que se determina sobre la base de la asignación total de derechos de emisión respecto de los operadores aéreos que realizaban actividades de aviación enumeradas en el anexo I en el año 2023, reducida aplicado el factor de reducción lineal a que se refiere el artículo 9 de la Directiva 2003/87/CE. El factor de reducción lineal es 4,3% que viene a disminuir en cada año (2024 y 2025) la asignación otorgada en ese porcentaje.
- A este respecto, la Comisión Europea ha determinado que la cantidad total de derechos de emisión atribuible a los operadores aéreos en 2024 asciende a 27.563.529 derechos, de conformidad con la Decisión (UE) 2024/1797 de la Comisión, de 27 de junio de 2024, por la que se modifica la Decisión (UE) 2023/2440 en lo que respecta al ajuste de la cantidad de derechos de emisión y a la transferencia de derechos de emisión al Fondo de Innovación.
- Conforme al apartado 1 del artículo 3 quinquies de la Directiva 2003/87/CE, se deben aplicar dos porcentajes a la cantidad de derechos de emisión obtenida. En concreto, establece que en los años 2024 y 2025 se subastará el 15 % de los derechos de emisión a que se refieren el artículo 3 quater apartados 5 y 7, así como en 2024 el 25% y en 2025 el 50%, respectivamente, del 85% restante de esos derechos de emisión con respecto a la que se habría realizado una asignación gratuita. De esta forma, la cantidad total de derechos gratuitos asignables al conjunto de operadores aéreos sujetos al RCDE en 2024 y 2025 asciende a 17.571.750 y 11.149.349 derechos, respectivamente.
- De acuerdo con el artículo 3 quinquies apartado 1 bis de la Directiva 2003/87/CE, los derechos de emisión asignados gratuitamente se distribuyen entre todos los operadores aéreos de manera proporcional a su porcentaje de emisiones verificadas procedentes de actividades de aviación notificadas correspondientes a 2023 considerando el alcance del RCDE de los años 2024 y 2025. En aquellos casos en los que el operador aéreo no ha entregado el correspondiente informe verificado de emisiones, las emisiones han sido estimadas mediante el módulo ETS Support Facility (ESF) de la herramienta de *Eurocontrol Environment Management Information Service* (EMIS).
- La Comisión Europea ha determinado que la cantidad de emisiones verificadas notificadas por todos los operadores aéreos sujetos al RCDE referidas en el párrafo anterior asciende a 59.061.941 toneladas de CO<sub>2</sub>. De ello se deduce que se aplica el ratio de atribución de asignación gratuita 0,29751393 por tonelada de CO<sub>2</sub> emitida en 2024 y 0,18877383 para el año 2025.

Por su parte, Suiza ha determinado la asignación correspondiente a los operadores aéreos en el ámbito de aplicación del RCDE de Suiza a partir de los informes sobre datos de toneladas kilómetro correspondientes al año 2018 presentados por los operadores aéreos. Se trata de la asignación por las emisiones producidas en el ámbito del RCDE de Suiza, esto es, en vuelos domésticos de Suiza, así como vuelos con origen en Suiza y destino Estados del EEE (incluidas sus RUP desde el año 2024). Al igual que en el RCDE UE, el RCDE de Suiza prevé la eliminación de la asignación gratuita a partir del año 2026. En virtud del principio de ventanilla única, los operadores aéreos con cuenta abierta en el área española del Registro de la Unión reciben la asignación correspondiente al RCDE de Suiza en dicha cuenta.

La asignación gratuita transferida a las cuentas de haberes de los operadores aéreos con cuenta abierta en el área española del Registro de la Unión incluidos en el RCDE UE ha ascendido a la cantidad de 2.581.610 derechos para el año 2024. Esta cantidad supone un aumento en torno al 6% con respecto a la asignación transferida en 2023. Esto es explicable por la modificación de la metodología de cálculo de la asignación gratuita, que parte del uso de datos más actualizados (emisiones verificadas del año 2023) y por el hecho de que se benefician de esta asignación gratuita un mayor número de operadores aéreos (en concreto, 34 operadores aéreos en 2024 que la han solicitado en su informe de emisiones, frente a 22 que recibieron la asignación gratuita en 2023).



### **3.2 Asignación gratuita por el uso de combustibles de aviación sostenibles y de otros combustibles de aviación no derivados de combustibles fósiles en el RCDE UE (artículo 3 quater, apartado 6, de la Directiva 2003/87/CE):**

El paquete legislativo *Fit For 55* contempla diversas medidas para el impulso y la adopción de combustibles de aviación sostenibles en el sector de la aviación, entre las que cabe destacar el Reglamento (UE) 2023/2405 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de octubre de 2023, relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible (*ReFuelEU Aviation*), así como la introducción de incentivos para pioneros en la Directiva 2003/87/CE.

Por su parte, la Directiva (UE) 2023/958 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de mayo de 2023, crea una reserva de 20 millones de derechos gratuitos que se asignarán anualmente en el periodo 2024-2030 para cubrir parte o la totalidad de la diferencia de precio entre el uso de queroseno fósil y el uso de los combustibles de aviación sostenibles y otros combustibles de aviación no derivados de combustibles fósiles (en adelante, combustibles admisibles) especificados en el Reglamento *ReFuelEU Aviation* teniendo en cuenta los incentivos basados en el precio del carbono y en los niveles mínimos armonizados de imposición sobre los combustibles fósiles.

Las características principales de este sistema de apoyo a los combustibles admisibles son las siguientes:

- Se trata de una bolsa única para el periodo 2024-2030 deducida de la bolsa de subastas de derechos de emisión. Por tanto, si en cualquier año de dicho periodo la demanda excede la cantidad de derechos de emisión disponibles, se reducirá proporcionalmente y se agotará su disponibilidad para años posteriores.
- Existe posibilidad de extensión del mecanismo hasta 2034, previa evaluación de los resultados por la Comisión europea en el año 2028.
- Está destinada a operadores aéreos comerciales (tanto europeos como de terceros países) por el uso de los combustibles admisibles en los vuelos subsónicos sujetos a obligaciones de entrega en el RCDE UE, así como también en los vuelos entre un aeródromo situado en una RUP de un Estado miembro y un aeródromo situado en el mismo Estado miembro (p.ej: ruta Tenerife-Madrid), entre aeródromos situado sen la misma RUP (p.ej: ruta Tenerife-Gran Canaria) o entre aeródromos situados en distintas RUP de un mismo Estado miembro (p.ej: ruta Madeira-Azores).
- Estos derechos de emisión cubrirán total o parcialmente el diferencial de precio entre el queroseno fósil y los combustibles de aviación admisibles utilizados por los operadores aéreos comerciales sujetos a las obligaciones del RCDE UE (ya sean operadores aéreos europeos o de terceros países).

Además, se establecen diferentes niveles de apoyo en función del tipo de combustible repostado y del aeródromo en el que se realiza el abastecimiento. Así, se prioriza, en primer lugar, el apoyo a los combustibles renovables de origen no biológico (RFNBO, por sus siglas en inglés) con un porcentaje de apoyo del 95% sobre su diferencia de precio con respecto al queroseno fósil y, en segundo lugar, a los combustibles de aviación avanzados y los fabricados con hidrógeno procedente de fuentes de energía renovables, beneficiándose ambos de la aplicación de un porcentaje de apoyo del 70% sobre su diferencial de precio. El resto de los combustibles admisibles (por ejemplo: biocarburantes producidos a partir de grasas animales, aceite de cocina usado, hidrógeno con bajas emisiones de carbono, o combustibles coprocesados) recibirán un apoyo de un 50% de la diferencia de precio.

Por otro lado, con independencia del tipo de combustible de aviación admisible, determinados aeropuertos de pequeño tamaño, así como aquellos ubicados en islas pequeñas o RUP, pueden



recibir un 100% de apoyo a la diferencia de precio con el queroseno fósil. Estos aeropuertos son los que constan en el listado publicado anualmente por la Comisión Europea.

- Cada operador de aeronaves podrá solicitar asignación gratuita, con carácter anual, en su informe verificado sobre datos de emisiones declarando los combustibles de aviación admisibles que haya utilizado en los vuelos referidos en el apartado anterior.
- La distribución se realizará de forma transparente, igualitaria y no discriminatoria, dando una adecuada publicidad del apoyo financiero otorgado.

Este sistema de distribución de los derechos se encuentra regulado en el **Reglamento Delegado (UE) 2025/723 de la Comisión, de 6 de febrero de 2025, por el que se completa la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo mediante el establecimiento de normas detalladas para el cálculo anual de la diferencia de precio entre los combustibles de aviación admisibles y el queroseno fósil y para la asignación de derechos de emisión del RCDE UE para el uso de combustibles de aviación admisibles (Reglamento FEETS).**

Seguidamente se resumen los principales elementos del cálculo de la asignación gratuita de derechos de emisión por el uso de los combustibles de aviación admisibles repostados en el año 2024:

- El punto de partida está en las cantidades verificadas de combustibles de aviación admisibles utilizados por los operadores aéreos comerciales notificados por los mismos en el informe sobre datos de emisiones del año 2024, cuya fecha límite de presentación fue el 28 de febrero de 2025. Se consideran las emisiones producidas en vuelos para los que deben entregarse derechos de emisión de conformidad con el artículo 12, apartado 3, de la Directiva 2003/87/CE, así como también los vuelos entre un aeródromo situado en una RUP de un Estado miembro y un aeródromo situado en el mismo Estado miembro, incluido otro aeródromo situado en la misma RUP o en otra RUP del mismo Estado miembro.
- El artículo 6 del Reglamento Delegado (UE) 2025/723 de la Comisión establece la fórmula para calcular la diferencia de precio en la que se incluyen todos los elementos necesarios para el cálculo. Dicha fórmula es la siguiente:

$$\text{Asignación} = \frac{\text{Combustible utilizado} \times \text{Diferencia de precio} \times \text{Porcentaje de apoyo}}{\text{Precio de los derechos de emisión}}$$

Donde:

- “Combustible utilizado” se refiere a la cantidad de combustible de aviación admisible para cada categoría especificada en el Anexo del Reglamento Delegado (UE) 2025/723, expresado con la cifra en toneladas que figura en el informe sobre datos de emisiones del año 2024, con un nivel de precisión de al menos 3 decimales.
- “Diferencia de precio” se refiere a la diferencia de precio entre la categoría de combustible de aviación admisible y el queroseno fósil, expresado en EUR por tonelada. Este dato se calcula por la Comisión Europea anualmente usando datos de mercado y proporcionados voluntariamente por los operadores aéreos, y tiene en cuenta tanto el factor de emisión del queroseno fósil como el precio del derecho de emisión del RCDE UE.
- En la Comunicación de la Comisión C/2025/2934 se informa de la diferencia de precio de los distintos tipos de combustibles admisibles, que oscila entre los 2.085 y los 8.465 EUR por tonelada), así como del precio medio del queroseno fósil (734 EUR por tonelada).
- “Porcentaje de apoyo” se refiere al porcentaje sobre la diferencia de precio entre el tipo de combustible de aviación admisible y el queroseno fósil convencional, tal y como figura establecido en el artículo 3 quater apartado 6 que se introduce en la Directiva 2003/87/CE.



- “Precio de los derechos de emisión” se refiere al precio medio ponderado de las subastas celebradas de conformidad con los actos delegados adoptados en virtud del artículo 10, apartado 4, de la Directiva 2003/87/CE durante el año natural anterior, publicado en la plataforma de subastas común, y expresado en EUR por derecho de emisión.

En la Comunicación de la Comisión C/2025/2934 establece el precio de los derechos de emisión correspondiente al año 2024 en 64,74 EUR por derecho de emisión.

- El artículo 6 del Reglamento Delegado (UE) 2025/723 de la Comisión, establece que las autoridades competentes determinarán la demanda de derechos de emisión para cada operador de aeronaves comerciales que administren, calculada como la suma de la demanda de cada combustible de aviación admisible.
- A más tardar el 15 de junio de cada año, las autoridades competentes notificarán a la Comisión la siguiente información sobre cada operador de aeronaves comerciales que haya solicitado la asignación:
  - El nombre y el identificador RCDE UE del operador de aeronaves comerciales (Cod.COM).
  - La cantidad de combustible de aviación admisible por categoría referida en la solicitud, en toneladas.
  - La demanda de asignación de derechos de emisión calculada de conformidad con las fórmulas antes detalladas.
- Seguidamente, la Comisión europea agregará la demanda total de asignación de derechos de emisión y evaluará si la demanda en un año concreto es o no superior a la cantidad de derechos de emisión restante de la cantidad reservada para este fin de conformidad con el artículo 3 quater, apartado 6 de la Directiva 2003/87/CE (inicialmente, 20 millones de derechos de emisión).
- Cuando la demanda total de asignación de derechos de emisión en un año concreto sea superior a la cantidad de derechos de emisión disponibles, la Comisión calculará un factor de reducción de la asignación, calculado como la proporción entre los derechos de emisión de la reserva disponibles en el año y la demanda total de derechos de emisión en dicho año. En tal caso, la Comisión informará a las autoridades competentes cuando sea necesario aplicar un factor de reducción de la asignación e indicará el valor del factor de reducción calculado. Sobre la base de dicha información, las autoridades competentes volverán a calcular la asignación final para cada operador de aeronaves comerciales y la notificarán a la Comisión. En el año 2024, la demanda total solicitada no ha excedido la cantidad de derechos de emisión disponible, por lo que no ha sido necesaria la aplicación del factor de reducción mencionado.
- La asignación final para cada operador de aeronaves comerciales se redondeará a la baja al número entero más próximo.

La asignación por el uso de combustibles admisibles en el año 2024 ha sido aprobada por [Acuerdo de Consejo de Ministros de 28 de octubre de 2025](#) a los diez operadores aéreos que la han solicitado en su informe de emisiones presentado en febrero de 2025

La asignación transferida correspondiente al uso de combustibles admisibles en el RCDE UE asciende a 421.866 derechos de emisión, lo que representa el 14% de la asignación total transferida correspondiente al año 2024.

El total de combustible repostado asciende a 24.650 toneladas, distribuido de la siguiente forma:



- Por tipo de combustible, el biocombustible de aviación obtenido del aceite de cocina usado (UCO) ha obtenido la mayor cuota de derechos de emisión (95,84%). La mayoría ha sido fabricado mediante el proceso de conversión HEFA<sup>9</sup>.

En la siguiente tabla se muestra el desglose por tipo de biocombustible, su materia prima y el proceso de conversión:

Tipo de biocombustible	Porcentaje sobre el total (%)
I. Biocombustibles de aviación [Parte B del Anexo IX de la Directiva (UE) 2018/2001 relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables]	96,00%
1. Aceite de cocida usado (UCO)	95,84%
1.1 HEFA	93,37%
1.2 Co-procesado	2,48%
2. Grasas animales	0,16%
2.1 Co-procesado	0,16%
II. Biocombustible de aviación co-procesado	3,99%
1. Aceite de cocida usado (UCO)	3,82%
1.1 HEFA	2,43%
1.2 Co-procesado	1,39%
2. Prensado de residuos	0,01%
2.1 Co-procesado	0,01%
3. Grasas animales	0,16%
3.1 HEFA	0,16%

- Por tipo de aeródromo, el 95% de los derechos de emisión se corresponde con biocombustible repostado en aeródromos de España, seguido por aeropuertos de Francia (5%). De manera residual (<0,1%), se han asignado derechos de emisión a combustible admisible repostado en Italia y Noruega.

En el caso de España, destaca la asignación gratuita obtenida en los aeropuertos de las Islas Baleares (77% del total repostado en España), seguida de los situados en las Islas Canarias (17%). El 6% restante se reparte entre diversos aeropuertos (San Sebastián, Almería, Málaga, Sevilla, Madrid y Melilla).

### 3.3. Asignación gratuita en el RCDE de Suiza:

En el año 2024, ha sido transferida la asignación de derechos de emisión de aviación de Suiza (CHUAs) tanto a las cuentas de los operadores aéreos abiertas en el Registro Suizo como a las cuentas de haberes abiertas en el área española del Registro de la Unión. La asignación transferida a estas últimas asciende a un total de 87.131 CHUAs y representa el 3% de la asignación total transferida. Esto es coherente la proporción del volumen de emisiones cubierto por el RCDE de Suiza y el correspondiente al del RCDE UE.

<sup>9</sup> Siglas de *Hydroprocessed Esters and Fatty Acids* (ésteres y ácidos grasos hidroprocesados): se trata de una ruta tecnológica que refina lípidos (aceites vegetales, aceites de cocina usados y grasas animales) mediante el uso de hidrógeno en un proceso de tres fases: hidrodeshidrogenación, hidrocraqueo e isomerización.



#### **4. Las subastas de derechos de emisión**

Las subastas de derechos de aviación comenzaron en septiembre de 2014 con la subasta de los derechos del año 2012 (primer año de comercio para la aviación, equivalente a la fase II de comercio de emisiones). Los derechos de aviación de los años 2013 – 2020 se empezaron a subastar en 2015, conforme al calendario de subastas publicado.

En la siguiente tabla, se presentan los datos correspondientes a los volúmenes de derechos de aviación subastados por España, así como los ingresos obtenidos por los mismos, desde el año 2015 hasta el año 2024:

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Volúmenes subastados</b>	2.300.000	847.000	668.500	792.000	792.500	760.500	563.500	551.000	852.500	996.500
<b>Ingresos obtenidos (M€)</b>	16	4,4	4,8	15	20	18	31	44,4	70,3	64

Para mayor información puede consultarse la web de la plataforma de subastas EEX así como la página de la Comisión Europea:

<https://www.eex.com/en/>

[https://ec.europa.eu/clima/policies/ets/auctioning\\_es](https://ec.europa.eu/clima/policies/ets/auctioning_es)

#### **5. Notificación y compensación de las emisiones correspondientes a los vuelos internacionales bajo CORSIA no sujetos a RCDE UE**

##### **5.1. Introducción**

Las emisiones procedentes de vuelos internacionales que no están sujetos a obligaciones de notificación y entrega de derechos de emisión bajo el RCDE UE deben ser compensados en el ámbito de CORSIA. Hay que recordar que las obligaciones en CORSIA se han introducido de forma gradual desde el año 2019. Durante los años 2019 y 2020, los operadores aéreos han tenido solamente obligaciones de seguimiento, notificación y verificación de las emisiones en el ámbito de CORSIA. Las obligaciones de compensación surgen a partir del año 2021. Deben ser satisfechas por periodos trianuales (fases de CORSIA). Así, en la primera fase de CORSIA, que comprende los años 2021 a 2023 (conocida como “fase piloto”), la compensación debe realizarse no más tarde del 31 de enero de 2025. Sin embargo, como se verá más adelante, los requisitos de compensación para esta primera fase son nulos. En el año 2024 se han generado los primeros requisitos de compensación bajo la segunda fase de CORSIA (años 2024-2026), cuya compensación deberá realizarse no más tarde del 31 de enero de 2028.

##### **5.2. Estado de las emisiones notificadas bajo CORSIA por los operadores españoles**

En el caso de España, se encuentran sujetos a CORSIA un total de 14 operadores aéreos en 2024 que han emitido 11,45 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> en sus vuelos internacionales. En comparación con el año 2023 (10,38 millones de toneladas de CO<sub>2</sub>), se ha producido un incremento de estas emisiones de un 10%. Al contrario que lo mencionado en el apartado 2.1 sobre la dificultad de establecer una comparación directa entre las emisiones de 2024 y las emisiones de 2019-2020 en el ámbito del RCDE UE, en este caso sí es posible dado que el alcance de vuelos internacionales cuyas emisiones son notificadas es estable durante toda la serie. Además, dado que las obligaciones de CORSIA aplican a



operadores aéreos españoles, se puede analizar la evolución de sus emisiones de forma más precisa. Así, si establecemos la comparación con las emisiones producidas en 2019 (10,75 millones de toneladas), se puede observar que las emisiones de 2024 superan por primera vez, en un 7%, los niveles de emisiones prepandemia. Este incremento refleja la plena recuperación del sector tras el levantamiento de las restricciones impuestas para contener la COVID- 19, y la preocupante evolución de sus emisiones.

En la Tabla III del anexo de este informe se detallan las emisiones de los vuelos internacionales sujetos a las obligaciones de notificación bajo CORSIA correspondientes al año 2024, desglosadas por cada operador aéreo.

### **5.3. Estado de las obligaciones de compensación de emisiones bajo CORSIA por los operadores españoles**

A la vista de los datos de actividad de 2020 a nivel mundial, consecuencia del impacto de la pandemia, se han modificado algunos aspectos de diseño del CORSIA referentes a la **fase piloto de CORSIA (2021-2023)** en la 41ª Asamblea de OACI celebrada en septiembre y octubre de 2022. En primer lugar, sólo se consideran las emisiones producidas en el año 2019 (en lugar del promedio de las emisiones de 2019 y 2020) como base de referencia, así como para el cálculo de los requisitos de compensación y los umbrales que determinan la aplicación de las obligaciones de CORSIA a nuevos operadores<sup>10</sup>.

En concreto, se ha decidido considerar, por una parte, el **85% de las emisiones de 2019 como base de referencia para el cálculo de los requisitos de compensación** para las fases de aplicación de CORSIA comprendidas en el periodo 2024-2035.

Por otra parte, se han llevado a cabo los siguientes cambios en relación con el cálculo de los requisitos de compensación<sup>11</sup> bajo CORSIA en sus distintas fases: en primer lugar, se extiende la aplicación del **100%** del factor de crecimiento del sector, definido originalmente para las **fases 2021-2023 y 2024-2026**, a la fase **2027-2032** (en la que inicialmente se aplicaba un 80% del factor de crecimiento del sector y un 20% del factor de crecimiento individual); en segundo lugar, para la fase 2033-2035 se tendrá en cuenta el 85% del factor de crecimiento del sector y el 15% del factor de crecimiento individual, en lugar de los definidos anteriormente (30% y 70%, respectivamente).

Conviene aclarar que el porcentaje del 85 % aplicable a la base de referencia no debe confundirse con el porcentaje del 85 % aplicable al reparto entre crecimiento sectorial e individual a partir de 2033, tratándose de parámetros distintos que operan en fases diferentes del cálculo de los requisitos de compensación.

A nivel de la Unión Europea, la metodología de cálculo para la compensación de las emisiones correspondientes a los años 2021 a 2023 así como 2024-2026 de CORSIA ha sido desarrollada por el **[Reglamento de Ejecución \(UE\) 2024/1879 de la Comisión, de 9 de julio de 2024, por el que se establecen normas de desarrollo de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del](#)**

<sup>10</sup> <https://www.icao.int/corsia/icao-corsia-covid19-corsia>.

<sup>11</sup> Los requisitos de compensación anuales de un operador aéreo se calculan multiplicando las emisiones producidas durante ese año para las rutas sujetas a obligaciones de compensación bajo CORSIA, por un factor de crecimiento. Además, el valor del factor de crecimiento aplicable varía en función de los años:

- En los primeros años de aplicación de CORSIA se utiliza exclusivamente un factor de crecimiento sectorial, que representa el crecimiento promedio global de las emisiones del sector de la aviación internacional en un año determinado.
- Posteriormente, se va introduciendo de forma gradual un factor de crecimiento individual, que representa el crecimiento de emisiones de un operador individual en un año determinado.



## Consejo en lo que respecta al cálculo de los requisitos de compensación a los efectos del CORSIA.

Esta metodología - alineada con las reglas establecidas por OACI - establece una fórmula de cálculo que depende del factor de crecimiento del sector, definido como un multiplicador publicado en el documento de OACI "CORSIA Annual Sector's GrowthFactor (SGF)" y que es calculado de la siguiente manera:

$$SGF_y = (SE_y - SE_{B,y})/SE_y$$

donde:

$SE_y$  =emisiones sectoriales totales de CO<sub>2</sub> de los vuelos internacionales efectuados por operadores aéreos entre Estados participantes en CORSIA en el año y, y

$$SE_{B,y} = 0,85 \times SE_{2019}$$

En los años 2024 a 2035, se trata del 85% de las emisiones sectoriales totales anuales de CO<sub>2</sub> en 2019 procedentes de vuelos internacionales efectuados por operadores aéreos entre Estados participantes en el CORSIA en el año y (referido a los años 2024 a 2035)

Así, los requisitos de compensación para los años 2024-2032 (en los que el factor de crecimiento sectorial representa el 100%) se calculan mediante la siguiente fórmula:

$$OR_y = OE_y * SGF_y$$

donde:

$OR_y$  =requisitos de compensación del operador aéreo en el año y;

$OE_y$  =emisiones de CO<sub>2</sub> del operador aéreo procedentes de vuelos internacionales incluidos en el año y;

$SGF_y$ =factor de crecimiento del sector.

De conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1879, los vuelos internacionales que deben tenerse en cuenta para compensar las emisiones de CO<sub>2</sub> son los siguientes:

- Vuelos en rutas entre un Estado miembro y los Estados enumerados en el acto de ejecución adoptado con arreglo al artículo 25 bis, apartado 3, de la Directiva 2003/87/CE (esto es, Estados diferentes a Estados del EEE, Suiza o Reino Unido, que se considera que aplican CORSIA).
- Vuelos entre Estados diferentes a Estados del EEE, Suiza o Reino Unido, que se considera que aplican CORSIA.
- Vuelos entre Suiza o el Reino Unido y los Estados diferentes a Estados del EEE, Suiza o Reino Unido, que se considera que aplican CORSIA.

Por tanto, los vuelos internacionales sujetos al RCDE UE (esto es, vuelos intracomunitarios en el EEE o vuelos entre un Estado del EEE y Suiza o Reino Unido) no se computan a efectos del cálculo de los requisitos de compensación, dado que ya están sujetos los requisitos de entrega de derechos de emisión bajo el RCDE UE.



Como ya se ha adelantado, para el periodo 2021-2023 los operadores aéreos no están sujetos a requisitos totales definitivos de compensación para el periodo CORSIA 2021-2023 en la medida en que el factor de crecimiento sectorial aprobado para los años 2021, 2022 y 2023 es nulo.

Sin embargo, **el factor de crecimiento del sector para el año 2024 aprobado por el Consejo de OACI es de 0,15405257 en el ámbito de CORSIA.** Se puede consultar información más detallada en el siguiente enlace de la página web de OACI: <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CCR.aspx>.

En consecuencia, conforme a lo dispuesto en el artículo 3.5 de Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1879 de la Comisión, de 9 de julio de 2024, desde la Oficina Española de Cambio Climático se ha informado a los operadores aéreos españoles del valor de dicho factor de crecimiento sectorial y del cálculo de los requisitos de compensación aplicables al año 2024 de conformidad con el artículo 4.7 del citado Reglamento de Ejecución. Estos datos se pueden consultar en la Tabla III mencionada anteriormente.



## Anexo

**TABLA I.- Operadores aéreos exentos del RCDE UE en 2024**

ID	Cuenta de haberes de operador aéreo
200478	VIM Airlines
201335	STICHTING PRIYAN
201587	WAMOS AIR, S.A.
201693	Air Products & Chemicals, INC
201751	Aerolane Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador, S.A.
201797	EJS Aviatilon Services LTD
202048	Corporación Ygnus Air, S.A.
202661	Executive Airlines, S.L.
202901	245 Pilot Services
203072	PCS Aviation Services, LLC
203401	Go ahead international
203405	Tejria Services Limited
203538	Norman Aviation
203558	Transaero Airlines
203561	Bank of America
203563	EMSI Aviation LLC
203565	Astra 136, LLC
203568	Carefusion Corporation
203569	Lewis Aeronautical
203571	Hyundai Colombia Automotriz, S.A.
203578	SAS Institute
203586	UAML Air Charter
203589	Privilege Style
203601	AMB Group
203604	Frapmag Ltd
203792	Stockwood V
203818	Delta Jet, Ltd
204301	Brisair
204545	Sunrider Corporation
204690	Glass Aviation
205311	Ginnair Rental, Inc
205313	Dayco Properties, LTD
205331	Electric Boat
205335	Spenaero
205341	Benipaula
205392	BB One LLC
205648	Global Air Services
205958	Cook Canyon, LLC
206286	Lark Aviation
206601	Squadron Aviation Services, LTD



ID	Cuenta de haberes de operador aéreo
207082	Paic Participações Ltda
208722	Brasil Warrant Administradora de Bens e Empresas, S.A..
209145	Lotca Servicios Integrales, S.L.
209342	I FLY, LTD
209362	Sienna Corporate Services Ltd
209384	JSC "Royal Flight Airlines"
210817	Jet 4U
212620	Hewlett Packard Enterprise
212860	Air 31 Jet Lease LLC
214640	AZUR air LLC
214840	Alliance Jet LLC
217060	Elitavia San Marino, S.R.L.
218682	Skyup Airlines LLC
219240	Easy Charter, LLC
223560	Diamond Creek Logistics LLC
224207	Riverton Gestao Patrimonial Sociedade Unipessoal, LTDA



**TABLA II.- Emisiones verificadas anotadas en las cuentas de haberes de operador aéreo relativas a la actividad del año 2024, derechos de emisión entregados a 1 de octubre de 2025 y asignación gratuita de derechos de emisión transferida (anualidad 2024), correspondientes al RCDE UE y al RCDE de Suiza.**

ID	Operador aéreo	Estado	Emisiones	Derechos entregados	Asignación transferida RCDE UE (Art. 3 quinquies)	Asignación transferida RCDE UE Uso combustibles admisibles (Art.3 quater. 6)	Asignación recibida del RCDE de Suiza
200435	Abbott Laboratories	ESTADOS UNIDOS	69	69	8	0	0
203241	Aerolíneas Argentinas, S.A.	ARGENTINA	0	0	0	0	0
202671	Aerovías de México, S.A.	MÉXICO	0	0	6	0	0
201532	Air Europa Líneas Aéreas, S.A.U.	ESPAÑA	523.470	523.470	147.647	0	4.215
200407	AIR NOSTRUM LÍNEAS AÉREAS DEL MEDITERRÁNEO, S.A.	ESPAÑA	160	160	17	0	0
203554	Airlease Corporation	ESTADOS UNIDOS	400.181	400.181	103.558	2.693	0
202881	Alba Star, S.A.	ESPAÑA	39.832	39.832	9.351	0	0
203557	Avianca	COLOMBIA	283	283	29	0	0
201628	BA Cityflyer LTD	REINO UNIDO	99.001	99.001	30.163	36.520	4.309
223980	BA Euroflyer Limited	REINO UNIDO	212.344	212.344	48.934	90.767	0
207063	Binter Canarias, S.A.	ESPAÑA	11.647	11.647	3.627	0	0
223560	Diamond Creek Logistics LLC	ESTADOS UNIDOS	0	0	100	0	0
210495	Easy Jet UK Limited	REINO UNIDO	1.630.027	1.630.027	450.434	0	42.307
217060	Elitavia San Marino, S.R.L.	SAN MARINO	0	0	130	0	0
206401	Evelop Airlines, S.L.	ESPAÑA	17.978	17.978	2.406	36	0
202034	General Avileasing, Inc.	ESTADOS UNIDOS	630	630	115	0	2
229308	Georgian Airlines LLC	GEORGIA	1.109	1.109	55	0	0



ID	Operador aéreo	Estado	Emisiones	Derechos entregados	Asignación transferida RCDE UE (Art. 3 quinquies)	Asignación transferida RCDE UE Uso combustibles admisibles (Art.3 quater. 6)	Asignación recibida del RCDE de Suiza
202503	Gestair, S.A.	ESPAÑA	14.270	14.270	4.665	526	8
203315	Gulfstream Aerospace Corporation	ESTADOS UNIDOS	1.227	1.227	107	0	0
202533	Iberia Express, S.A.	ESPAÑA	277.191	277.191	90.773	118.066	0
201518	IBERIA LAE SA OPERADORA SU	ESPAÑA	1.007.189	1.007.189	268.664	7.201	16.878
207069	Inversiones 2 de Marzo	ESTADOS UNIDOS	846	846	0	0	0
201317	Jet2.com Limited	REINO UNIDO	1.329.227	1.329.227	357.471	1.783	2.574
201749	LAN Perú	PERÚ	0	0	0	0	0
201750	Latam Airlines Group, S.A.	CHILE	17	17	16	0	0
206937	Mercadona, S.A.	ESPAÑA	4.397	4.397	895	0	0
207082	Paic ParticipaÇoes Ltda	BRASIL	0	0	8	0	0
210208	Plus Ultra Líneas Aéreas, S.A.	ESPAÑA	1.104	1.104	195	0	0
200308	PUNTO FA S.L.	ESPAÑA	421	421	63	0	0
224207	Riverton Gestao Patrimonial Sociedade Unipessoal, LTDA	BRASIL	0	0	44	0	0
218682	Skyup Airlines, LLC	UCRANIA	0	0	103	0	0
201215	Swiftair SA	ESPAÑA	64.565	64.565	15.864	0	0
202762	Tailwind Havayollari, A.S.	TURQUÍA	128	128	920	0	0
201685	TUI Airways Limited.	REINO UNIDO	625.136	625.136	181.602	0	756
202104	VOLOTEA, S.L.	ESPAÑA	839.302	839.302	224.937	6.796	0
200651	Vueling Airlines SA	ESPAÑA	2.178.914	2.178.914	638.044	157.478	16.082
217960	WORLD 2 FLY, S.L.	ESPAÑA	4.809	4.809	659	0	0



**TABLA III.- Emisiones verificadas producidas en 2024 notificadas por operadores aéreos de nacionalidad española respecto a sus vuelos internacionales sujetos al ámbito de aplicación de CORSIA**

Nombre operador	Emisiones totales (tCO2)	Emisiones exentas de los requisitos de compensación (tCO2)	Emisiones sujetas al cálculo de los requisitos de compensación (tCO2) <sup>12</sup>	Requisitos de compensación
AIR EUROPA LÍNEAS AÉREAS S.A.U.	2.101.204	1.393.975	707.229	108.950
AIR NOSTRUM LINEAS AEREAS DEL MEDITERRANEO	215.689	215.235	454	70
ALBA STAR S.A.	54.768	50.002	4.766	734
BINTER CANARIAS, S.A.U.	23.023	23.023	0	0
EVELOP AIRLINES, S.L.	247.839	238.800	9.039	1.393
GESTAIR, S.A.U.	234.928	19.192	215.736	33.235
IBERIA LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA SA OPERADORA SU	19.687	12.201	7.486	1.153
COMPAÑÍA OPERADORA DE CORTO Y MEDIO RADIO IBERIA EXPRESS S.A.	5.558.320	2.941.124	2.617.196	403.186
PLUS ULTRA LÍNEAS AÉREAS S.A.	271.233	250.990	20.243	3.119
PRIVILEGE STYLE S.A.	13.666	6.756	6.910	1.065
SWIFTAIR, S.A.	40.084	36.407	3.677	566
VOLOTEA, S.A.	528.988	528.655	333	51
VUELING AIRLINES S.A.	1.866.749	1.853.349	13.400	2.064
WORLD 2 FLY, S.L.U.	275.335	27.612	247.723	38.162
<b>TOTAL</b>	<b>11.451.513</b>	<b>7.597.321</b>	<b>3.854.192</b>	<b>593.748</b>

<sup>12</sup> Los datos de emisiones de la presente tabla se refieren a las emisiones notificadas por los operadores aéreos transmitidas a OACI y la Comisión Europea. Estas emisiones han servido como base para la determinación del factor de crecimiento del sector y los requisitos de compensación.