

BALANCE DE LA APLICACIÓN EN ESPAÑA DEL SISTEMA COMUNITARIO DE COMERCIO DE DERECHOS DE EMISIÓN AL SECTOR DE LA AVIACIÓN RESPECTO A LAS EMISIONES DEL AÑO 2015

Julio de 2016

Tras una breve introducción relativa al marco normativo, se presentan los principales datos relativos a la aplicación del Sistema europeo de comercio de derechos de emisión al sector de la aviación en España relativos al cumplimiento de las emisiones del año 2015, tercer año del periodo de comercio de derechos 2013-2020.

1. Marco normativo

Las emisiones del sector de la aviación han sido incluidas en el sistema de comercio de derechos de emisión a partir del **1 de enero de 2012** mediante la **Directiva 2008/101/CE** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, que ha modificado 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.

Dicha norma ha sido transpuesta al ordenamiento jurídico español mediante la disposición adicional segunda de la Ley 5/2009, de 29 de junio, y mediante la **Ley 13/2010, de 5 de julio** que ha modificado la **Ley 1/2005, de 9 de marzo, reguladora del régimen del comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en España** (en adelante citado como RCDE o EU ETS por sus siglas en inglés).

Mediante reglamentos comunitarios de carácter anual¹ se atribuye a cada Estado Miembro de la Unión Europea la gestión de un número de operadores aéreos en el RCDE 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.

La **inclusión de la aviación internacional en el sistema de comercio de emisiones ha generado oposición** por parte de algunos terceros Estados y fabricantes de aviones. Con objeto de rebajar la tensión internacional y facilitar las negociaciones internacionales de cara a la adopción de una medida de mercado que regule las emisiones de la aviación a nivel

¹ El primer reglamento comunitario publicado ha sido el Reglamento EU N° 748/2009 de 22 de agosto de 2009 sobre la lista de operadores de aeronaves que han realizado una actividad de aviación enumerada en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE el 1 de enero de 2006 o a partir de esta fecha, en la que se especifica el Estado miembro responsable de la gestión de cada operador. El anexo I de dicho Reglamento ha sido sustituido por los anexos contenidos en los siguientes reglamentos: 82/2010, de 29 de enero; 115/2011, de 12 de febrero; 394/2011, de 27 de abril; 100/2012, de 3 de febrero; 109/2013, de 29 de enero; 815/2013, de 27 de agosto; 100/2014, de 5 de febrero; así como los Reglamentos 180/2015, de 10 de febrero y 2016/282 de 26 de febrero de 2016. El anexo I de este último Reglamento es el que se encuentra vigente actualmente.



internacional, **la Unión Europea ha reducido temporalmente el alcance del sistema de comercio de emisiones mediante dos normas comunitarias**, que han modificado la regulación aplicable al sistema de comercio para las emisiones del año 2012, por una parte, y de los años 2013 a 2016, por otra. Se trata de las siguientes normas:

- **Decisión 377/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de abril de 2013**, que establece una excepción temporal a la Directiva 2003/87/CE por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad.
- **Reglamento UE Nº421/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014** que modifica la Directiva 2003/87/CE, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad, con vistas a la ejecución, de aquí a 2020, de un acuerdo internacional que aplique una única medida de mercado mundial a las emisiones de la aviación internacional (D.O.U.E de 30 de abril de 2014).

La normativa aplicable a las **emisiones del año 2015** es el **Reglamento UE Nº421/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014** que modifica la Directiva 2003/87/CE con el fin de respaldar el impulso alcanzado en el 38 período de sesiones de la Asamblea de la Organización de la Aviación Civil Internacional celebrado en octubre de 2013 en Montreal y facilitar los progresos en el 39 período de sesiones de dicha Asamblea de 2016.

El mencionado Reglamento UE Nº421/2014 reduce el ámbito de aplicación del sistema de comercio de derechos de emisión al sector de la aviación para los años 2013 a 2016. Ha introducido un nuevo artículo 28 bis en la Directiva 2003/87/CE titulado “excepciones aplicables antes de la ejecución para 2020 de un acuerdo internacional que aplique una única medida de mercado” y una nueva causa de exención en el anexo I de dicha Directiva (nueva letra k).

- Respecto al **alcance del sistema** aplicable a las emisiones de los años 2013 a 2016, quedan excluidas del Régimen Comunitario de Comercio de Derechos de Emisión (EU ETS) las emisiones correspondientes a (i) vuelos operados entre el Espacio Económico Europeo (EEE) y Terceros Países, así como (ii) vuelos operados entre una región ultraperiférica (en el sentido del artículo 349 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea) y otra región del EEE durante ese mismo período. A diferencia de la regulación aplicable a las emisiones de 2012, quedan excluidas obligatoriamente del RCDE las rutas entre aeródromos del EEE y Suiza, sin posibilidad de reportar las emisiones correspondientes a vuelos operados entre Estados del EEE y Suiza ni de entregar derechos de emisión correspondientes a las mismas. Otra diferencia fundamental con respecto a la Decisión 377/2013 es que el operador aéreo no puede optar entre reportar emisiones de vuelos intracomunitarios y extracomunitarios o sólo reportar emisiones de vuelos intracomunitarios. Aquí, el operador aéreo necesariamente debe reportar sólo las emisiones de los vuelos intracomunitarios y, en caso de tener reconocida asignación gratuita de derechos, sólo puede recibir la parte intracomunitaria de dicha asignación.
- Con arreglo a la **nueva exención incluida en del Anexo I de la Directiva 2003/87/EC** (nuevo apartado k), quedan excluidos del ámbito de aplicación del sistema desde el 1 de enero de 2013 hasta el 31 de diciembre de 2020 los vuelos efectuados por **operadores no comerciales que emitan menos de 1.000 toneladas de CO2 al año**. Dicho umbral se determina con arreglo al ámbito de aplicación establecido en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE (es decir, teniendo en cuenta las emisiones de los vuelos con destino u origen en un aeródromo del EEE).



Dicho reglamento ha entrado en vigor el 30 de abril de 2014, retrasando un año el ciclo de cumplimiento de las emisiones del año 2013. El ciclo de cumplimiento de las emisiones de 2015 se ha reanudado con normalidad, siguiendo el calendario de cumplimiento anual previsto en la Ley 1/2005, de 9 de marzo.

2. Análisis del cumplimiento de las obligaciones de los operadores aéreos atribuidos a España incluidos en el Sistema comunitario de derechos de emisión en el año 2015

Los operadores aéreos incluidos en el sistema de comercio de derechos de emisión cuentan con una serie de **obligaciones de carácter anual** consistentes en el **seguimiento y la notificación** de las **emisiones** por los vuelos operados durante el año anterior, así como la **entrega** de una cantidad de derechos de emisión equivalente a las emisiones notificadas.

El cumplimiento de las obligaciones del RCDE correspondiente a las emisiones del **año 2015** se ha visto **afectado por la normativa comunitaria citada** que ha reducido el ámbito de aplicación del sistema al “ámbito intracomunitario”. Los operadores aéreos han tenido que reportar a fecha de **28 de febrero de 2016** las emisiones del año 2015, así como entregar derechos de emisión correspondientes a estas emisiones antes del **30 de abril de 2016**. El **cumplimiento de las obligaciones correspondientes a 2015** ha sido **satisfactorio** tanto en volumen de emisiones reportadas y derechos entregados como en número de operadores aéreos cumplidores. A ello ha contribuido la simplificación en la gestión tras la exclusión de los operadores aéreos no comerciales con emisiones inferiores a las 1.000 toneladas anuales. Estos operadores introducían una notable ineficiencia en la gestión del régimen, al suponer una considerable carga administrativa aparejada con un volumen de emisiones muy poco significativo.

2.1. Operadores con actividad regulada en 2015

De las 75 cuentas de haberes de operador aéreo existentes en el área española del Registro de la Unión, 7 se encuentran cerradas y 68 se encuentran abiertas. Entre estas cuentas abiertas, se hallan en estado excluido un total de 37 cuentas de haberes de operadores aéreos. La exclusión de dichas cuentas está motivada por la concurrencia de las causas de exclusión previstas en los apartados j y k del Anexo I de la Directiva 2003/87/EC (no alcanzar los umbrales establecidos por la normativa para estar incluidos en el sistema). El resto de cuentas de haberes abiertas corresponde a 31 operadores incluidos en el sistema en el año 2015 con arreglo al Reglamento UE N° 421/2014.

En este sentido, una de las particularidades introducidas por el Reglamento UE N° 421/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, es la **exclusión del sistema para los años 2013 a 2020 de los operadores aéreos no comerciales que realicen vuelos con un total de emisiones inferior a 1000 toneladas de CO₂ al año**. Se ha introducido una nueva causa de exclusión en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE (nueva letra k). Con ello se ha contribuido a simplificar la gestión del sistema en tanto se discute la regulación de la medida global basada en criterios de mercado para la aviación internacional.

Esta causa de exclusión se añade, entre otras, a la excepción prevista en la **letra j del anexo I** de la Directiva 2003/87/CE, que **excluye del sistema a los operadores aéreos comerciales que emitan por debajo de las 10.000 toneladas anuales o bien realicen menos de 243 vuelos por período durante tres períodos cuatrimestrales sucesivos**.

Otra causa de exclusión en el caso de los operadores aéreos atribuidos a España ha sido la exención por obligaciones de servicio público, prevista también en el apartado i de dicho anexo I. Esta exención ha afectado a dos compañías españolas.

Los umbrales que determinan la inclusión de un operador aéreo en el sistema corresponden a las actividades de aviación con origen o destino en un aeródromo de la Unión Europea.



En la tabla I del anexo de este informe se adjunta la relación de los 37 operadores aéreos no incluidos en el sistema en 2015 cuyas cuentas se hallan en estado excluido conforme al artículo 10 del Reglamento UE nº389/2013, de 2 de mayo, por el que se establece el Registro de la Unión en el régimen de comercio de derechos de emisión.

Conforme a dicho Reglamento, no podrá iniciarse ningún proceso a partir de **cuentas excluidas**, salvo los procesos especificados en los artículos 25 (actualización de la información de las cuentas y de los representantes autorizados) y 68 (supresión de derechos de emisión) y los citados en los artículos 35 (inscripción de emisiones verificadas) y 67 (entrega de derechos de emisión).

2.2 Anotación de las emisiones del año 2015

Las emisiones reportadas por los operadores aéreos con cuenta de haberes en el área española del Registro de la Unión ascienden a 4.097.392 toneladas. Esta cifra supone un aumento del 14,3% respecto al dato del año 2014, que se situó en 3.586.228 toneladas.

El total de emisiones domésticas (emisiones correspondientes a vuelos con origen y destino en un mismo Estado Miembro) ha sido 1.377.862 toneladas, por lo que ha incrementado un 8,20% respecto al año 2014, en que las emisiones domésticas son 1.273.448 toneladas.

El total de emisiones relativas a vuelos nacionales operados en España representa 1.114.537 toneladas, de las cuales 4.447 toneladas corresponden a vuelos interinsulares realizados en las Islas Canarias, que están incluidos en el sistema conforme al Reglamento (UE) 421/2014.

Debe advertirse que la cifra de 1,1 millones de toneladas 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 hay vuelos que transcurren en territorio nacional que están excluidos del comercio de derechos de emisión y otros que son realizados por operadores aéreos atribuidos a otros Estados miembros.

Nótese que en la cifra correspondiente al total de emisiones reportadas que se dio anteriormente no se incluyen las emisiones correspondientes a un operador aéreo con cuenta abierta en el registro que ha incumplido la obligación de presentar su informe de emisiones, que ascienden a 131 toneladas y cuyas emisiones domésticas se estiman en 82 toneladas, según la información proporcionada por Eurocontrol. En este caso, el dato anotado ha sido estimado por la autoridad competente conforme a lo dispuesto en el artículo 23, párrafo 5, de la Ley 1/2005, por lo que el dato total de emisiones anotadas en el área española del Registro de la Unión es 4.097.523 toneladas.

Por otra parte, otros dos operadores aéreos sin cuenta abierta en el área española del Registro, han incumplido también la obligación de presentar el informe de emisiones. En estos casos, al no disponer de cuenta, aunque se hubiera estimado el dato de emisiones no habría sido posible anotarlo en el registro. Se trata de un operador comercial de nacionalidad rusa y un operador no comercial de EEUU (pequeño emisor). La estimación de sus emisiones intracomunitarias, según Eurocontrol, asciende respectivamente a 12 y 75 toneladas.

Finalmente, cuatro operadores aéreos que cuentan con plan de seguimiento aprobado han presentado su informe verificado de emisiones de 2015, pero al no disponer de cuenta de haberes de operador aéreo, tampoco ha sido imposible anotar el dato de emisiones. Se trata de un operador comercial ruso y dos operadores no comerciales de Venezuela y de Arabia Saudita (pequeños emisores). Las emisiones en el alcance intracomunitario en 2015 reportadas por estos operadores ascienden en total a 319 toneladas.

En total, las emisiones no anotadas de los operadores aéreos referidos en los dos párrafos anteriores ascienden, por tanto, a unas 406 toneladas, es decir, inferiores al 0,01% del total de emisiones que se han notificado en el año 2015.



Por lo que se refiere a la procedencia de los operadores aéreos que han notificado sus emisiones en el ámbito intracomunitario, en torno al 99% de los operadores aéreos es de nacionalidad española y de carácter comercial. Sus emisiones alcanzan las 4.070.755 toneladas. El resto de emisiones notificadas corresponden a operadores extranjeros, destacando, por orden de importancia, los operadores de Chile (0,55%), Turquía (0,04%), Suiza (0,02%) y Estados Unidos (0,02%).

Se adjuntan a continuación los datos de emisiones reportadas en los años 2013 a 2015 agrupados por razón de la nacionalidad de los operadores.

Nacionalidad	Emisiones 2013	Emisiones 2014	Emisiones 2015
España	3.138.309	3.558.533	4.070.755
Chile	19.429	22.614	22.729
Turquía	2.953	2.278	1.717
Suiza	1.008	1.385	1.011
EEUU	109	104	763
Brasil	66	103	252
Argentina	15	40	62
México	79	9	40
Colombia	0	0	36
Rusia	484	384	27
Venezuela	250	658	0
Bermudas	223	120	0
Total	3.162.925	3.586.228	4.097.392

2.3. Entrega de derechos de emisión

Los derechos entregados por los operadores aéreos en el área española del Registro de la Unión relativos a emisiones de 2015 ascienden a 4.097.394 derechos.

Se han producido dos casos de sobreentrega de derechos por parte de dos operadores aéreos. Uno de ellos ha entregado dos derechos de más y el otro operador aéreo, receptor de asignación gratuita, ha entregado 543 derechos. Este último, a posteriori, ha demostrado estar exento del sistema en el año 2015. En ambos casos, los derechos entregados en exceso servirán para compensar las emisiones de años futuros.

Todos los operadores aéreos con cuenta abierta en el registro han procedido a realizar la entrega de los derechos de emisión correspondientes a sus emisiones, con la excepción del operador cuyas emisiones fueron estimadas por la autoridad competente.

En cuanto a las unidades entregadas para cumplimiento con las emisiones producidas en 2015, en esta tabla se presentan los datos correspondientes a los derechos de emisión entregados por tipo de unidad.

Total de Derechos entregados	Derechos de Aviación EUAAs	Derechos generales EUAs
4.097.394	1.997.547	2.099.847

En la Tabla II del anexo de este informe se presentan los datos de emisiones anotadas y derechos entregados en el área española del Registro de la Unión correspondientes a cada operador aéreo respecto a 2015 así como la asignación gratuita recibida. Corresponden a las emisiones intracomunitarias con arreglo al ámbito de aplicación del RCDE para dicho año.



3. La asignación gratuita de derechos de emisión del año 2015 en el marco del Reglamento UE Nº 421/2014

En cumplimiento con lo establecido en el artículo 28 bis apartado 2 de la Directiva 2003/87/EC, introducido por el Reglamento (UE) Nº 421/2014, de forma proporcional a la reducción del ámbito de aplicación del sistema, se ha procedido a **recalcular la asignación gratuita de los operadores aéreos titulares de derechos gratuitos conforme al Acuerdo de Consejo de Ministros de 16 de diciembre de 2011**.

Así, mediante **Acuerdo de Consejo de Ministros de 7 de noviembre de 2014**, se ha hecho pública la reducción de la asignación gratuita de derechos para los años 2013 a 2016. Se encuentra disponible en la página del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente en el siguiente enlace:

http://www.magrama.gob.es/es/cambio-climatico/temas/comercio-de-derechos-de-emision/ACM_07_nov_2014_Mod_Asig_2013_OOAA_tcm7-352172.pdf

La asignación gratuita correspondiente al año 2015 ha sido transferida mediante Resolución de la Directora General de la Oficina Española de Cambio Climático de fecha 27 de febrero de 2015 a los operadores aéreos cuyas cuentas de haberes no se encontraban en estado excluido.

El total transferido a las cuentas de haberes de los operadores aéreos ha ascendido a la cantidad de 1.853.138 derechos para el año 2015. Dado que las emisiones de 2015 son de 4.097.392 toneladas, la asignación gratuita cubre aproximadamente un 45% de las necesidades de los operadores aéreos. El resto de los derechos requeridos han debido adquirirse en el mercado secundario o subastas de derechos de emisión. En la tabla II del anexo se incluyen también las asignaciones gratuitas correspondientes a cada operador aéreo.

4. Subasta de derechos de emisión

Las subastas de derechos de aviación han comenzado 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 – 2015 de comercio se han empezado a subastar en 2015, conforme al calendario de subastas publicado.

España ha ingresado algo más de 16 millones de euros en el año 2015, por la subasta de 2,3 millones de derechos de aviación. En el primer semestre de 2016, se han subastado se han celebrado tres subastas e ingresado 2,4 millones de euros.

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/>
- http://ec.europa.eu/clima/policies/ets/cap/auctioning/docs/cap_report_201503_en.pdf

5. Solicitud de derechos gratuitos de la reserva especial

Cabe señalar que, con anterioridad al 30 de junio de 2015, fecha límite para la presentación de solicitudes según la normativa vigente, han presentado su solicitud para acceder a derechos gratuitos de la reserva especial para el período 2013 a 2020, un total de **6 operadores aéreos atribuidos a España**, adjuntando su correspondiente informe de datos de toneladas kilómetro relativo al año 2014.



Estas solicitudes han sido analizadas por la Oficina Española de Cambio Climático y por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y remitidas en plazo (antes del 31 de diciembre de 2015) a la Comisión Europea para su consideración y posterior determinación del valor de referencia (o “benchmark”) que representa la asignación por unidad de tonelada-kilómetro transportada en el periodo de referencia.

La propuesta de asignación gratuita de derechos de emisión correspondiente a los operadores aéreos atribuidos a España solicitantes ha superado el trámite de consulta pública en julio de 2016.

<http://www.magrama.gob.es/es/cambio-climatico/participacion-publica/propuesta-asignacion-operadores-aereos-2013-20.aspx>

6. Intercambio de CER/ERU por derechos de emisión.

Los operadores aéreos pueden utilizar las unidades generadas en el mecanismo de desarrollo limpio y aplicación conjunta del Protocolo de Kioto, CER y ERU, por derechos de emisión tal y como establece el artículo 27 bis de la Ley 1/2005, de 9 de marzo. Ello, siempre que se cumplan los requisitos que impone la normativa en cuanto a la tipología de créditos y no se superen los límites cuantitativos aplicables a cada operador.

En relación con las emisiones del año 2012, los CER y ERU se encontraban entre las unidades que los operadores aéreos podían entregar para rendir cuenta por sus emisiones. Se aplicaba un límite de uso de CER o ERU del 15% de las emisiones verificadas (véase la DT 14ª de la Ley 1/2005, de 9 de marzo). En cambio, a partir del año 2013 no se entregan los CER y ERU a efectos de cumplimiento, sino que se intercambian por derechos de emisión. Luego, el operador puede entregar ese derecho para cubrir sus emisiones o darle el uso que considere más oportuno.

Otro cambio importante es que la cuota de utilización, intercambio en este caso, ha sido reducida por el Reglamento UE N°1123/2013, de la Comisión de 8 de noviembre de 2013, sobre la determinación de los derechos de crédito internacional de conformidad con la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y el Consejo. Dicho reglamento establece que en la tercera fase de aplicación del régimen de comercio de derechos de emisión (período 2013-2020), los operadores de aeronaves tienen derecho a utilizar créditos internacionales hasta un máximo del 1,5% de sus emisiones verificadas durante el período 2013-2020, sin perjuicio de los derechos restantes de 2012.

Así, los operadores aéreos han podido acumular a la cuota del 1,5% de las emisiones verificadas de la tercera fase de aplicación del régimen la cuota de 2012 que no hubieran hecho ya efectiva. Hasta la fecha, se han intercambiado para el cumplimiento de la obligación de entrega de derechos por las emisiones 197.400 CERs/ERUs. Esta cifra representa el 1,8 % del total de sus emisiones 2013-2015.



Anexo

TABLA I.- Operadores aéreos exentos del sistema en 2015 cuyas cuentas se hallan en estado excluido

CodCOM	Operador aéreo	Estado
26560	245 Pilot Services	Estados Unidos
29663	AEROLANE	Ecuador
36793	AIRLEASE CORPORATION	Estados Unidos
29581	AMB GROUP	Estados Unidos
f10332	Astra 136, LLC	Estados Unidos
f10074	Bank of America, NA	Estados Unidos
41018	BB ONE LLC	Estados Unidos
38518	Benipaula Inc	Estados Unidos
f12156	CAREFUSION CORPORATIONS	Estados Unidos
f11018	Cóndor Express S.A.	Argentina
f11327	COOK CANYON LLC	Estados Unidos
f10136	Dayco Properties Ltd	Estados Unidos
a11479	Delta Jet, Ltd	Estados Unidos
30842	EJS-AVIATION SERVICE	Brasil
f10915	Electric Boat Corporation	Estados Unidos
f13610	EMSI Aviation	Estados Unidos
27226	EXECUTIVE AIRLINES	España
32961	FRAPMAG LTD	Reino Unido
4402	GESTAIR S.A	España
37447	Ginnare Rental Inc.	Estados Unidos
f10226	Glass Aviation, Inc.	Estados Unidos
f12879	EAGLE AIR SERVICES CORP	Estados Unidos
34316	HYUNDAI COLOMBIA	Colombia
4470	INDUSTRIAS TITAN, S.A.	España
30440	LARK AVTN	Estados Unidos
32826	LEWIS AERONAUTICAL	Estados Unidos
18907	NORMAN AVIATION	Estados Unidos
35266	PCS AVIATION SVCS	Estados Unidos
29057	SANTA BARBARA (2)	Venezuela
29825	SAS INSTITUTE	Estados Unidos
28727	SPENAERO	Estados Unidos
32852	PRIYAN FOUNDATION	Estados Unidos
1485	STOCKWOOD V	Estados Unidos
34009	SUNRIDER CORPORATION	Estados Unidos
f12239	TEJRIA SERVICES LIMITED, BERMUDA	Bermudas
34271	UAML AIR CHARTER	Estados Unidos
29378	Wamos Air S.A	España



TABLA II.- Emisiones intracomunitarias verificadas anotadas en las cuentas de haberes de operador aéreo relativas a la actividad del año 2015, derechos de emisión entregados antes del 30 de abril de 2016, y asignación gratuita de derechos de emisión.

CodCOM	Operador Aéreo	Nacionalidad	Emisiones verificadas 2015 anotadas en Registro	Derechos entregados 2015	Asignación anual para cada uno de los años del periodo 2013 a 2016
160	Aerolíneas Argentinas	Argentina	62	62	25
2880	Aerovías de México	México	40	40	33
22380	Air Nostrum	España	309.492	309.492	174.084
f10006	Air Products & Chemicals	EEUU	159	159	1
9345	AirEuropa	España	534.212	534.212	252.224
36793	Airlease Corporation	EEUU	61	61	1
36637	Alba Star	España	28.773	28.773	
460	Avianca	Colombia	36	36	0
2621	Binter Canarias	España	23	23	
24180	CorpYgnus Air S.A.	España	6.850	6.850	8.879
6101	Edelweiss Air AG	Suiza	45	45	150
40052	Evelop Airlines, S.L.	España	17.707	17.707	
28586	Go ahead international	Suiza	833	833	18
28448	Helvetic Airways	Suiza	133	133	
38329	Iberia Express	España	283.869	283.869	
1475	Iberia LAE	España	733.718	733.718	771.416
39179	Inversiones 2 de marzo	EEUU	543	543	
32926	LAN Perú	Chile	16	16	0
1689	Latam Airlines Group	Chile	22.713	22.713	21.319
40210	Mercadona	España	1.698	1.698	
f11528	Paic ParticipaÇoes Ltda.	Brasil	105	105	
32000	Privilege Style	España	8.254	8.254	13.158
29804	Punto Fa S.L.	España	543	543	17
31936	Squadron Aviation	Brasil	147	149	2
11309	Swiftair S.A.	España	25.091	25.091	16.906
31288	TAG Aviation España S.L.	España	6.619	6.619	274
34933	Tailwind	Turquía	1.717	1.717	108
15453	Transaero Airlines	Rusia	131	0	7
29086	Vim airlines	Rusia	27	27	7
38266	Volotea	España	273.786	273.786	
30190	Vueling airlines	España	1.840.120	1.840.120	590.650