

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 2023

Abril 2025

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 2023.

ÍNDICE DEL DOCUMENTO

1. Marco normativo	2
1.1 Alcance del RCDE UE de la aviación	3
1.2 Alcance CORSIA	3
2. Estado de las obligaciones de los operadores aéreos atribuidos a España bajo el RCDE UE en el año 2023	4
2.1 Notificación de las emisiones en el área española del Registro de la Unión correspondientes a la actividad del año 2023 producidas en el ámbito reducido del RCDE UE y en RCDE de Suiza	6
2.2 Entregas de derechos de emisión en cantidad equivalente a las emisiones producidas en el año 2023	7
3. La asignación gratuita de derechos de emisión del año 2023	8
4. Las subastas de derechos de emisión	10
5. Notificación y compensación de las emisiones correspondientes a los vuelos internacionales regulados por CORSIA	11
5.1 Introducción	11
5.2 Estado de las emisiones notificadas bajo CORSIA por los operadores españoles	11
5.3 Estado de las obligaciones de compensación de emisiones bajo CORSIA por los operadores españoles	12
ANEXO	14
TABLA I.- Operadores aéreos exentos del RCDE UE en 2023	14
TABLA II.- Emisiones verificadas anotadas en las cuentas de haberes de operador aéreo relativas a la actividad de año 2023, derechos de emisión entregados a 1 de octubre de 2024 y asignación gratuita de derechos de emisión transferida (correspondiente a la anualidad 2023), correspondientes al RCDE UE y al RCDE de Suiza	16
TABLA III. - Emisiones verificadas producidas en 2023 notificadas por operadores aéreos de nacionalidad española respecto a sus vuelos internacionales sujetos al ámbito de aplicación de CORSIA..	18
TABLA IV. - Emisiones verificadas producidas en el periodo 2021- 2023 notificadas por operadores aéreos de nacionalidad española respecto a sus vuelos internacionales sujetos al ámbito de aplicación de CORSIA.	19



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 la **Directiva (UE) 2023/958 del Parlamento Europeo y del Consejo de 10 de mayo de 2023 por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE en lo que respecta a la contribución de la aviación al objetivo de la Unión de reducir las emisiones en el conjunto de la economía y a la adecuada aplicación de una medida de mercado mundial**. Por otra parte, la **Directiva (UE) 2023/959 del Parlamento Europeo y del Consejo de 10 de mayo de 2023 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 Unión y la Decisión (UE) 2015/1814, relativa al establecimiento y funcionamiento de una reserva de estabilidad del mercado en el marco del régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión**.

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*)¹. 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 CO₂ 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

¹ CORSIA es el Plan de compensación y reducción del carbono para la aviación internacional, adoptado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en 2018, y que hace frente a cualquier aumento anual del total las emisiones de CO₂ procedentes de la aviación civil internacional por encima de los niveles de 2020.



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)**.

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. 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 Espacio Económico Europeo (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 2023**, 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 Espacio Económico Europeo) las **emisiones producidas por los siguientes vuelos**:

- Los **vuelos con origen en aeródromos situados en Estados del Espacio Económico Europeo 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 Espacio Económico Europeo 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)².

Por último, siguen excluidas en el año 2023 las emisiones correspondientes a vuelos entre los Estados Miembros y las regiones ultraperiféricas (RUP). Siguen incluidas las emisiones correspondientes a vuelos interinsulares (ej. Tenerife – Lanzarote, Tenerife- Madeira).

1.2 Alcance CORSIA

Junto a las emisiones referidas en el apartado anterior, los operadores aéreos tienen que reportar bajo el RCDE UE las emisiones internacionales incluidas en el ámbito del CORSIA, que se acompaña de un conjunto de normas y métodos recomendados para su implementación conocido como las “SARPs” por

² 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 Espacio Económico Europeo 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.



sus siglas en inglés (*Standards and Recommended Practices*). 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.

La integración de CORSIA en la normativa de la UE para los años 2021 a 2023 se ha hecho efectiva con la aprobación del **Reglamento Delegado (UE) 2019/1603 de la Comisión de 18 de julio de 2019 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.**

Este Reglamento regula **las obligaciones de notificación** que deben llevar a cabo los operadores de aeronaves 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, incluidas las regiones ultraperiféricas, las dependencias y los territorios de dicho Estado miembro.

Los vuelos internacionales mencionados en el artículo 2.1 del Reglamento Delegado (UE) 2019/1603³ constituyen el **alcance de CORSIA de carácter obligatorio**. Por su parte, el artículo el artículo 2.3 de dicho Reglamento⁴ establece un **alcance de carácter voluntario**. En este sentido, recomienda a los operadores de aeronaves que también verifiquen y notifiquen sus emisiones de vuelos entre aeródromos situados en dos terceros países diferentes.

El artículo 7 del Reglamento Delegado (UE) 2019/1603 establece **obligaciones de información para los Estados Miembros**. Una vez notificados y revisados estos datos, y en concreto, comprobado el orden de magnitud de los datos proporcionados, los Estados miembros transmitirán a la Secretaría de la OACI 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. A los efectos de la transmisión de datos de emisiones con arreglo al párrafo primero del presente artículo, se utilizará el factor de emisión especificado en el anexo 16, volumen IV, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, respecto del combustible de queroseno para motores de reacción (Jet A1 o Jet A). Se trata del factor 3,16, diferente al factor utilizado bajo el RCDE UE (3,15).

2. Estado de las obligaciones de los operadores aéreos atribuidos a España bajo el RCDE UE en el año 2023

Mediante reglamentos comunitarios 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.

³ Se trata de:

- Vuelos entre aeródromos situados en Estados miembros y aeródromos situados en terceros países.
- Vuelos entre aeródromos situados en Estados miembros y aeródromos situados en regiones ultraperiféricas, dependencias o territorios de otros Estados miembros.
- Vuelos entre aeródromos situados en regiones ultraperiféricas, dependencias o territorios de Estados miembros y aeródromos situados en terceros países o dependencias o territorios de otros Estados miembros.

⁴ Se trata de los vuelos entre aeródromos situados en dos terceros países diferentes.



El listado de atribución de operadores aéreos a los Estados Miembros responsables vigente para las emisiones del año 2023 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 2023, como consecuencia de la vinculación del RCDE UE con el RCDE de Suiza, los operadores aéreos han realizado, por cuarto 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 vuelos⁵. Del mismo modo, han tenido que realizar el seguimiento, notificar y entregar derechos, por segunda 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.

De las 101 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 87 abiertas. Entre las 87 cuentas abiertas, se hallan en estado excluido un total de 52 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 CO₂ al año.

⁵ 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.



El número total de operadores excluidos por estas causas en 2023 ha sido muy similar a los datos de los años 2021 (49 operadores) y 2022 (53 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 2023.

El resto de las cuentas de haberes abiertas corresponde a 35 operadores que se encuentran incluidos en el RCDE UE en el año 2023 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 2023 producidas en el ámbito reducido del RCDE UE y en 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 7.890.322 toneladas de CO₂, de las que 7.731.268 toneladas de CO₂ corresponden a las producidas en el RCDE UE, esto es, emisiones en vuelos con origen y destino en Estados del Espacio Económico Europeo y en vuelos con origen en el Espacio Económico Europeo 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 Espacio Económico Europeo) son 159.054 toneladas de CO₂.

El total de emisiones reportadas y anotadas en el año 2023 en el ámbito RCDE UE asciende a 7.890.322 toneladas de CO₂. Esta cifra de emisiones supone un aumento de un 13% con respecto a las emisiones del año 2022, el cual es notablemente inferior a los incrementos experimentados en los dos años anteriores, lo que indicaría una consolidación de la recuperación de la actividad del sector aéreo tras el impacto sufrido por las restricciones de la COVID-19.

No obstante, los datos de emisiones quedan todavía lejos (-34%) de los niveles de los años previos a la pandemia, debiendo matizar que no es posible establecer una comparación directa entre las emisiones de 2023 con las emisiones de los años 2019 y 2020 debido a los siguientes factores. En primer lugar, la cifra de emisiones de 2023 incluye las emisiones producidas por 7 operadores aéreos que se atribuyen a España tras el Brexit, que representan 2.717.209 toneladas de CO₂ 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 2024 (emisiones correspondientes a vuelos con origen **y** destino en un mismo Estado Miembro del EEE) ha sido 1.396.993 toneladas de CO₂. El total de **emisiones relativas a vuelos nacionales** operados en España representa 1.392.380 toneladas de CO₂, de las cuales 4.613 toneladas corresponden a vuelos interinsulares realizados en las Islas Canarias, que están incluidos en el sistema conforme al Reglamento (UE) 2017/2392. Las emisiones nacionales totales han aumentado un 9% con respecto al año anterior, en el que representaban 1.275.979 toneladas de CO₂. Merece la pena apuntar que a partir del año 2024, como consecuencia de la nueva regulación, estos vuelos interinsulares – de carácter doméstico - dejan de estar incluidos en el RCDE UE.

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, seis operadores aéreos no han notificado sus emisiones de 2023. Se trata de operadores aéreos no comerciales de nacionalidades estadounidense, brasileña, irlandesa, británico, marroquí y de las Islas



Caimán. La gran mayoría de ellos han sido atribuidos recientemente a España por el Reglamento de atribución de operadores aéreos aplicable a las emisiones de 2023. Según los datos proporcionados por Eurocontrol, las emisiones estimadas de estos operadores representan conjuntamente 4.251 toneladas de CO₂ en el ámbito del RCDE UE, un 0,05% de las emisiones totales del año 2023.

Cabe destacar que, de los 35 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 43% 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 5.026.387 toneladas de CO₂, lo que representan en torno al 64% del total de emisiones anotadas. El resto de las emisiones notificadas corresponden a operadores extranjeros. Cabe señalar que, en el año 2021, las emisiones de los operadores españoles eran del orden de 2.669.409 toneladas y representaban el 81% del total de las emisiones anotadas. Se constata que la cuota de emisiones nacionales ha descendido durante los años 2022 y 2023 con respecto a años anteriores debido a la atribución a España de operadores que con anterioridad al Brexit estaban gestionados por el Reino Unido. La mayoría de ellos son operadores de carácter comercial y son grandes emisores. Dicho esto, se advierte que se ha producido un ligero incremento (10%) de las emisiones de los operadores nacionales en el año 2023 con respecto al año 2022.

2.2 Entregas de derechos de emisión en cantidad equivalente a las emisiones producidas en el año 2023

La Directiva (UE) 2023/959, del Parlamento Europeo y del Consejo de 10 de mayo de 2023, que modifica la Directiva 2003/87/CE ha modificado el calendario del ciclo de cumplimiento, retrasándolo al 30 de septiembre (en lugar del 30 de abril, que aplicaba con anterioridad). Este nuevo plazo afecta a las emisiones producidas en el año 2023.

Para el cumplimiento de las obligaciones de entrega de las emisiones producidas en 2023, los operadores aéreos han podido hacer uso de los derechos de emisión expedidos del RCDE UE.

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 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 2024 por tipo de unidad, para el cumplimiento con las emisiones producidas en 2023 en el ámbito del RCDE UE.

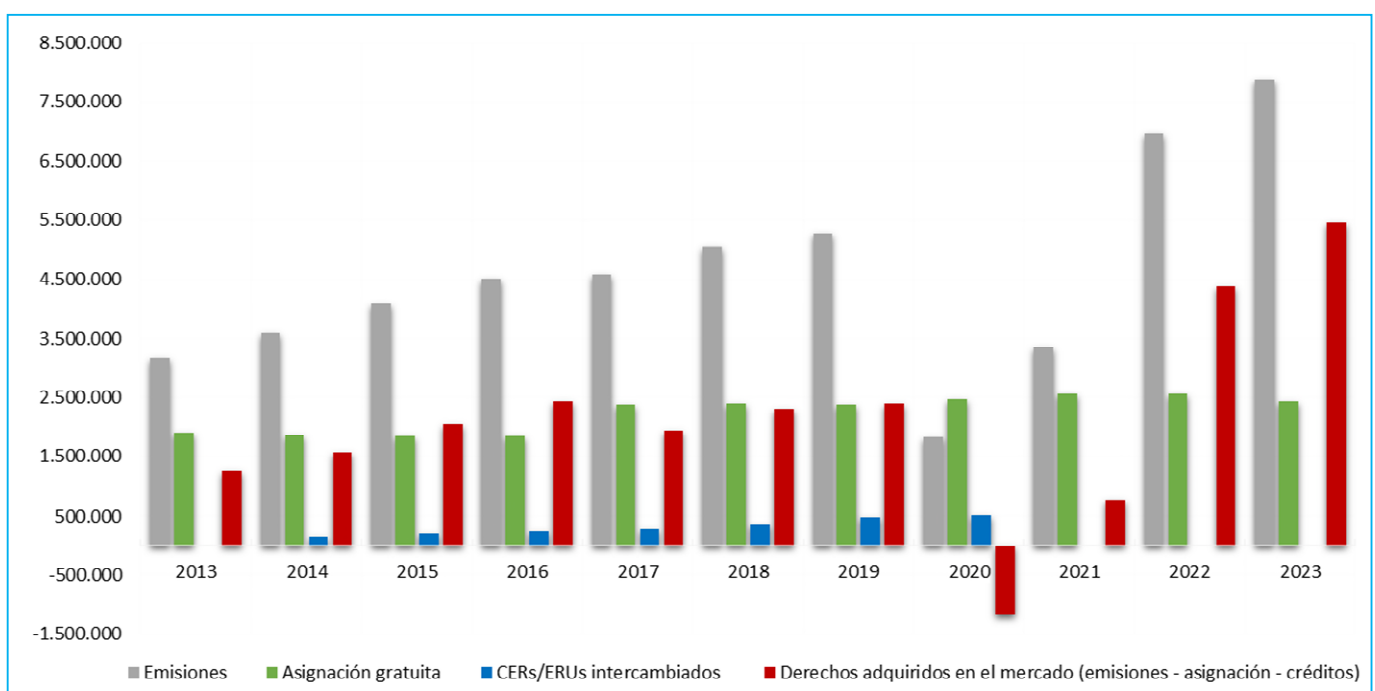
Total derechos entregados	Total EUAs	Total EUAs para aviación	Total CHUAs
7.890.808	5.055.558	2.728.977	106.273

El cumplimiento de la obligación de entrega de derechos es muy satisfactorio con respecto a las emisiones notificadas, que ascienden a 7.890.322 toneladas de CO₂. Existe una diferencia en exceso de 486 derechos. Consta, por una parte, que se ha producido una entrega correspondiente a las emisiones notificadas en 2022 por un operador aéreo no comercial (454 toneladas de CO₂ correspondientes al RCDE UE y 14 toneladas de CO₂ al RCDE de Suiza). Por otra parte, se observa que otro operador aéreo no comercial ha realizado una entrega de 18 derechos de emisión por encima de las emisiones notificadas en 2023.



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 2023 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 2023.

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.



En el **periodo 2021-2023**, 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. 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 5,5 millones de derechos, esto es, el 69% de las emisiones producidas en 2023.

3. La asignación gratuita de derechos de emisión del año 2023

Los operadores aéreos que han recibido asignación de derechos por la anualidad de 2023 son aquellos operadores incluidos en el RCDE UE que tienen aprobada asignación gratuita de derechos con arreglo a los procedimientos de asignación previstos en los artículos 38 (procedimiento general para solicitar asignación) y 39 (procedimiento especial para solicitar asignación de la reserva especial⁶) de la Ley

⁶ A este respecto, cabe señalar que la reserva especial se destina a los operadores aéreos que, reuniendo los requisitos previstos en el artículo 40 de la Ley 1/2005, presentaron su solicitud a 30 junio de 2015. Se trata de 6 operadores aéreos de nacionalidad española que, o bien comenzaron a desarrollar una actividad de aviación incluida en el anexo I una vez



1/2005, de 9 de marzo, por la que se regula el régimen del comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero.

La asignación gratuita correspondiente a los años 2021 a 2023 considera no solamente las emisiones intracomunitarias sino también las rutas con origen en Estados del Espacio Económico Europeo y destino a Suiza, como consecuencia de **la vinculación del RCDE UE y el RCDE de Suiza**. La asignación para estos años ha sido aprobada por [Acuerdo de Consejo de Ministros de 15 de diciembre de 2020](#).

Con posterioridad, el [Acuerdo de Consejo de Ministros de 1 de marzo de 2022](#) ha modificado la asignación para los años **2021 a 2023** como consecuencia de diversos aspectos relacionados con el **BREXIT**.

En cuanto al cálculo de la asignación correspondiente al año 2023, 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 durante el periodo 2021-2023. Se encuentra establecida en la Directiva 2003/87/CE y en la Ley 1/2005, de 9 de marzo. Se trata de la misma metodología que se utilizó para determinar la asignación gratuita en el alcance reducido del RCDE UE durante el periodo 2013-2020. Sin embargo, deben tenerse en cuenta las siguientes particularidades que aplican para los años 2021 a 2023:

- Debe aplicarse el factor de reducción lineal del 2,2%, que viene a disminuir cada año la asignación otorgada en ese porcentaje.
- Deben considerarse los datos correspondientes a rutas operadas desde el Espacio Económico Europeo hacia la Confederación de Suiza (Acuerdo de vinculación de los Sistemas de Comercio de Derechos de Emisión de la UE y de Suiza) así como los datos correspondientes a rutas operadas con origen en Estados del Espacio Económico Europeo y destino en el Reino Unido (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).

Seguidamente se resumen los principales elementos de cálculo.

- El punto de partida está en los datos de toneladas-kilómetro transportadas aportados por los propios operadores aéreos cuando solicitaron asignación gratuita de derechos de emisión para el periodo 2013-2020 ante las autoridades española o británica.
- De aquí hay que restar todos aquellos datos correspondientes a rutas sobre las que no va a haber obligaciones bajo el RCDE UE en el periodo 2021-2023, es decir, las que conectan el Espacio Económico Europeo con un país tercero, con la única excepción de las rutas que tienen origen en el Espacio Económico Europeo y destino en la Confederación Suiza o en el Reino Unido. Además, deben eliminarse los datos correspondientes a vuelos entre un aeródromo situado en una región ultraperiférica y un aeródromo situado en cualquier Estado del Espacio Económico Europeo.
- Una vez determinado el dato final en toneladas kilómetro que conforman el nuevo “alcance reducido”, debe ser aplicado el benchmark o valor de referencia adoptado por la Comisión Europea (0,000642186914222035 derechos por tonelada-kilómetro).
- Finalmente, a la asignación así obtenida le debe ser aplicado el factor de reducción lineal de 2,2% en cada uno de los años 2021 a 2023. El dato hallado debe ser redondeado al entero más próximo.
- Esta operación debe hacerse tanto para los operadores aéreos que obtuvieron asignación gratuita como existentes, como aquellos que recibieron asignación de la reserva especial por tratarse de

transcurrido el año de referencia para la asignación en cada período (siendo 2010 el año de referencia para la fase III del RCDE UE), en adelante “nuevos entrantes”, o bien cuyos datos sobre toneladas-kilómetro aumentaron de media más de un 18% anual entre el año de referencia para la asignación en cada período y el segundo año natural de dicho período (es decir, entre los años 2010 y 2014).



operadores nuevos o con un alto crecimiento de actividad. Según la normativa de aplicación, en el primer caso el año de referencia es 2010 y en el segundo es 2014.

Se debe aplicar también esta misma metodología a los operadores aéreos gestionados con anterioridad al Brexit por el Reino Unido y que han sido reatribuidos a España bajo el RCDE UE.

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 Espacio Económico Europeo. 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 2.430.259 derechos para el año 2023.

En el año 2023, 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, ascendiendo a un total de 62.651 CHUAs en estas últimas. Como se deduce de estas cifras, la asignación transferida correspondiente al RCDE UE representa el 97% de la asignación total transferida, en coherencia con el volumen de emisiones que se regula en cada uno de estos esquemas.

Dado que las emisiones anotadas en el área española del Registro de la Unión correspondientes al año 2023 son 7.890.322 toneladas de CO₂, la asignación gratuita de 2023 supone un 32% de las necesidades de los operadores aéreos, valor ligeramente inferior al de 2022 (37%) explicado por el efecto de la disminución gradual de la asignación gratuita 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. 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 del RCDE de Suiza a cada operador aéreo.

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 2023:



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

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

5. Notificación y compensación de las emisiones correspondientes a los vuelos internacionales bajo CORSIA

5.1. Introducción

Respecto de 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). La primera fase de CORSIA comprende los años 2021 a 2023 (conocida como “fase piloto”) y 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.

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 2023 que han emitido 10,38 millones de toneladas de CO₂ en sus vuelos internacionales. En comparación con el año 2022 (9 millones de toneladas de CO₂), se ha producido un incremento de estas emisiones de un 15%. Al contrario que lo mencionado en el apartado 2.1 sobre la dificultad de establecer una comparación directa entre las emisiones de 2023 y las de 2019-2020, 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 2023 se encuentran en niveles muy similares (tan sólo un 3% por debajo) a los niveles de emisiones prepandemia. Este incremento refleja la consolidación de la recuperación del sector tras el levantamiento de las restricciones impuestas para contener la COVID- 19. Estas cifras de emisiones se han determinado aplicando el factor de emisión especificado en el anexo 16, volumen IV, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, respecto del combustible de queroseno para motores de reacción (Jet A1 o Jet A). Se trata del factor 3,16, diferente al factor utilizado bajo el RCDE UE (3,15)⁷.

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 2023, desglosadas por cada operador aéreo.

⁷ La Directiva (UE) 2023/958 del Parlamento Europeo y del Consejo de 10 de mayo de 2023 por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE, armoniza el factor de emisiones del queroseno de aviación (Jet A-1 o Jet-A) aplicable al RCDE UE con el factor de emisión establecido en las SARPS de CORSIA. Así, modifica el Anexo IV, Parte B de la Directiva 2003/87/CE estableciendo el valor de 3,16 t CO₂/t de combustible, que será aplicable desde 1 de enero de 2024.



En la Tabla IV del anexo de este informe se detallan las emisiones de los vuelos internacionales sujetos a las obligaciones de notificación bajo CORSIA correspondientes al periodo 2021-2023, 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, 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.⁸

Por otro lado, se ha decidido considerar 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.

Finalmente, se han llevado a cabo los siguientes cambios en relación con el cálculo de los requisitos de compensación⁹ 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 **2030-2032** (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).

A nivel de la Unión Europea, la metodología de cálculo para la compensación de las emisiones correspondientes a los años 2021 a 2023 conocida como “fase piloto” 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 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 CO₂ de los vuelos internacionales efectuados por operadores de aeronaves entre Estados participantes en CORSIA en el año y, y

⁸ <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-and-Covid-19.aspx>

⁹ 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.



$SE_{B,y}$ =emisiones sectoriales totales anuales de CO₂ en 2019 procedentes de vuelos internacionales efectuados por operadores de aeronaves entre Estados participantes en el CORSIA en el año y

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 que **el factor de crecimiento del sector para el año 2023 aprobado por el Consejo de OACI es igual a cero en el ámbito de CORSIA** y que, conforme al artículo 4.7 del citado Reglamento de Ejecución, **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. 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>.

Junto al Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1879 de la Comisión, de 9 de julio de 2024, durante 2024 se ha avanzado en la regulación del marco normativo aplicable a CORSIA, mediante la publicación de [Reglamento de Ejecución \(UE\) 2024/622 de la Comisión, de 22 de febrero 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 2023.

Asimismo, se encuentran actualmente en desarrollo las siguientes normas que completarán el marco normativo 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.
- Acto delegado sobre notificación y verificación de los informes de cancelación de las unidades canceladas para cumplimiento con los requisitos de compensación bajo CORSIA.



Anexo

TABLA I.- Operadores aéreos exentos del RCDE UE en 2023

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	Ginnaire 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
207069	Inversiones 2 de marzo
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
219240	Easy Charter, LLC



TABLA II.- Emisiones verificadas anotadas en las cuentas de haberes de operador aéreo relativas a la actividad del año 2023, derechos de emisión entregados a 1 de octubre de 2024 y asignación gratuita de derechos de emisión transferida (correspondiente a la anualidad 2023), correspondientes al RCDE UE y al RCDE de Suiza.

ID	Operador aéreo	Estado	Emisiones	Derechos entregados	Asignación transferida RCDE UE	Asignación recibida del RCDE de Suiza
200435	Abbott Private Jet Aircraft	ESTADOS UNIDOS	28	28	5	0
203241	Aerolíneas Argentinas, S.A.	ARGENTINA	0	0	23	0
202671	Aerovías de México, S.A.	MÉXICO	22	22	32	0
201532	Air Europa Líneas Aéreas, S.A.U.	ESPAÑA	507.755	507.755	228.434	5.890
200407	AIR NOSTRUM	ESPAÑA	348.055	348.055	162.278	0
203554	Airlease Corporation	ESTADOS UNIDOS	74	74	1	0
202881	Alba Star, S.A.	ESPAÑA	31.276	31.276	12.059	0
203557	Avianca	COLOMBIA	24	24	0	0
201628	BA CITYFLYER LIMITED	REINO UNIDO	110.417	110.417	9.105	6.022
223980	BA Euroflyer Limited	REINO UNIDO	141.838	141.838	0	0
207063	Binter Canarias, S.A.	ESPAÑA	2.297	2.297	1	0
223560	Diamond Creek Logistics LLC	ESTADOS UNIDOS	343	343	0	0
210495	EASYJET UK LIMITED	REINO UNIDO	1.385.011	1.385.011	0	0
217060	Elitavia San Marino, S.R.L. ¹⁰	SAN MARINO	443	911	0	0
206401	Evelop Airlines, S.L.	ESPAÑA	8.006	8.006	11.411	0
202034	General Avileasing, Inc.	ESTADOS UNIDOS	586	586	0	2
202503	Gestair, S.A.	ESPAÑA	16.216	16.216	215	12
203315	Gulfstream Aerospace Corporation	ESTADOS UNIDOS	391	409	0	0

¹⁰ La cantidad de derechos de emisión entregada por este operador aéreo incluye también la correspondiente a las emisiones producidas en 2022 (468 tCO₂).



ID	Operador aéreo	Estado	Emisiones	Derechos entregados	Asignación transferida RCDE UE	Asignación recibida del RCDE de Suiza
202533	Iberia Express, S.A.	ESPAÑA	305.119	305.119	20.982	0
201518	IBERIA LAE SA OPERADORA SU	ESPAÑA	933.684	933.684	710.877	23.590
201317	Jet2.com Limited	REINO UNIDO	790.023	790.023	135.669	3.598
201749	LAN Perú, S.A.	PERÚ	0	0	0	0
201750	Latam Airlines Group, S.A.	CHILE	0	0	19.912	0
206937	Mercadona, S.A.	ESPAÑA	3.058	3.058	0	0
207082	Paic ParticipaÇoes Ltda	BRASIL	28	28	0	0
210208	Plus Ultra Líneas Aéreas, S.A.	ESPAÑA	536	536	0	0
203589	Privilege Style S.A. ¹¹	ESPAÑA	0	0	12.005	4
200308	PUNTO FA S.L.	ESPAÑA	213	213	17	0
224207	Riverton Gestao Patrimonial Sociedade Unipessoal, LTDA	BRASIL	190	190	0	0
218682	Skyup Airlines, LLC	UCRANIA	347	347	0	0
201215	Swiftair SA	ESPAÑA	55.040	55.040	15.149	0
202762	Tailwind Havayollari, A.S.	TURQUÍA	3.417	3.417	102	0
201685	TUI Airways Ltd.	REINO UNIDO	430.753	430.753	349.996	1.056
202104	VOLOTEA, S.L.	ESPAÑA	707.373	707.373	93.465	0
200651	Vueling Airlines SA	ESPAÑA	2.105.632	2.105.632	648.521	22.477
217960	WORLD 2 FLY, S.L.	ESPAÑA	2.127	2.127	0	0

¹¹ Este operador aéreo ha recibido asignación gratuita y se ha constatado a posteriori que está excluidos del RCDE UE en 2023 por no superar umbrales del anexo I (punto 29. Letra j) de la Ley 1/2005. En consecuencia, se ha tramitado un expediente de devolución de la asignación gratuita transferida en exceso.



TABLA III.- Emisiones verificadas producidas en 2023 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) ¹²
AIR EUROPA LÍNEAS AÉREAS S.A.U.	1.951.423	1.043.630	907.793
AIR NOSTRUM LINEAS AEREAS DEL MEDITERRANEO	195.847	17.761	178.087
ALBA STAR S.A.	58.580	26.063	32.517
BINTER CANARIAS, S.A.U.	23.742	11.490	12.252
EVELOP AIRLINES, S.L.	263.607	19.415	244.193
GESTAIR, S.A.U.	22.870	3.485	19.385
IBERIA LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA SA OPERADORA SU	4.816.174	1.852.393	2.963.782
COMPAÑÍA OPERADORA DE CORTO Y MEDIO RADIO IBERIA EXPRESS S.A.	245.255	5.361	239.894
PLUS ULTRA LÍNEAS AÉREAS S.A.	242.936	225.657	17.279
PRIVILEGE STYLE S.A.	22.370	6.784	15.585
SWIFTAIR, S.A.	41.193	5.603	35.590
VOLOTEA, S.A.	441.508	46.094	395.414
VUELING AIRLINES S.A.	1.838.317	94.846	1.743.471
WORLD 2 FLY, S.L.U.	211.806	4.885	206.920
TOTAL	10.375.628	3.363.467	7.012.161

¹² 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, que, como se ha explicado en el apartado 5.3., resultan nulos.



TABLA IV.- Emisiones verificadas producidas en el periodo 2021- 2023 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) ¹³
AIR EUROPA LÍNEAS AÉREAS S.A.U.	4.469.566	2.464.046	2.005.521
AIR NOSTRUM LINEAS AEREAS DEL MEDITERRANEO	503.546	38.661	464.885
ALBA STAR S.A.	128.541	55.441	73.100
BINTER CANARIAS, S.A.U.	62.311	23.177	39.134
EVELOP AIRLINES, S.L.	636.615	116.658	519.957
GESTAIR, S.A.U.	63.387	11.572	51.815
IBERIA LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA SA OPERADORA SU	11.467.496	4.592.707	6.874.789
COMPAÑÍA OPERADORA DE CORTO Y MEDIO RADIO IBERIA EXPRESS S.A.	460.718	5.698	455.019
PLUS ULTRA LÍNEAS AÉREAS S.A.	595.624	543.067	52.557
PRIVILEGE STYLE S.A.	99.683	31.149	68.534
SWIFTAIR, S.A.	177.797	34.905	142.892
VOLOTEA, S.A.	874.711	66.616	808.096
WAMOS AIR, S.A.	4.125.701	176.203	3.949.498
VUELING AIRLINES S.A.	275.383	123.004	152.379
WORLD 2 FLY, S.L.U.	394.898	56.528	338.369
TOTAL	24.335.977	8.339.433	15.996.544

¹³ 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, que, como se ha explicado en el apartado 5.3., resultan nulos