

Acuerdo por el que se aprueba la asignación individualizada la asignación individualizada de derechos de emisión de gases de efecto invernadero a los operadores aéreos por el uso de combustibles de aviación sostenibles y de otros combustibles de aviación no derivados de combustibles fósiles en el año 2025

6 de octubre de 2026

Conforme al procedimiento establecido en el artículo 38.5 de 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, y con 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, en la reunión del Consejo de Ministros celebrada el 6 de octubre de 2026 ha sido aprobada, a propuesta de los Ministerios para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, de Economía, Comercio y Empresa, y de Transportes y Movilidad Sostenible, la asignación individualizada de derechos de emisión de gases de efecto invernadero a los operadores aéreos por el uso de combustibles de aviación sostenibles y de otros combustibles de aviación no derivados de combustibles fósiles en el año 2025.

El Régimen de Comercio de Derechos de emisión de la Unión Europea (en adelante, RCDE UE) ha sido instaurado por 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 Comunidad y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo.

En el año 2023 el RCDE UE ha sido objeto de una profunda reforma. Se ha aprobado una pluralidad de normas que forman parte del paquete normativo conocido como “Objetivo 55” (“Fit for 55” en inglés) de la Unión Europea, que pretende reforzar la ambición de este régimen para la consecución del objetivo climático de la UE consistente en reducir las emisiones de la UE en al menos un 55 % de aquí a 2030 con respecto a los niveles de 1990. Se trata de un conjunto de medidas complementarias e interrelacionadas entre sí.

En lo que afecta al RCDE UE, destacan dos directivas. Se trata de 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, así como 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.

Por lo que se refiere al sector aéreo, la Directiva (UE) 2023/958, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de mayo de 2023, establece dos objetivos fundamentales para el sector: la contribución del sector al objetivo de reducción de emisiones en 2030 y la adaptación del alcance del RCDE UE de la aviación al Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (en adelante, por sus siglas en inglés, CORSIA) aprobado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). La mayoría de las disposiciones son aplicables desde el 1 de enero de 2024.

Para lograr la contribución del sector al objetivo de reducción de emisiones en 2030, se elimina gradualmente la asignación gratuita a los operadores aéreos. De esta forma, desde 2026, incluido, no se asignarán derechos de emisión de forma gratuita excepto cuando se utilicen combustibles sostenibles de aviación y otros combustibles de aviación no derivados de combustibles fósiles (en adelante, combustibles admisibles) especificados en el Reglamento

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 (conocido como ReFuelEU Aviation).

Por lo que se refiere los combustibles admisibles referidos en el párrafo anterior, la Directiva UE 2023/958 ha creado un mecanismo de apoyo a su producción y consumo (mediante un nuevo artículo 3 quater apartado 6 que se introduce en la Directiva 2003/87/CE), de forma que los operadores aéreos puedan solicitar asignación gratuita de derechos de emisión procedente de la reserva.

Se trata de una reserva de 20 millones de derechos de emisión durante el período comprendido entre el 1 de enero de 2024 y el 31 de diciembre de 2030 para incentivar la pronta adopción de los combustibles admisibles más eficaces en términos de potencial de reducción de emisiones y ayudar a los operadores de aeronaves comerciales a utilizarlos en las rutas cubiertas por el RCDE UE.

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 de aeronaves comerciales sujetos a las obligaciones del RCDE UE (ya sean operadores aéreos europeos o de terceros países).

Es importante destacar que el artículo 3 quater, apartado 6, párrafo 3 de la Directiva 2003/87/CE establece 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: biocombustibles 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 regiones ultraperiféricas, 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.

Las disposiciones de la Directiva (UE) 2023/958 no se han incorporado aún al marco normativo nacional. Se está transponiendo junto a la Directiva (UE) 2023/959 mediante una modificación de la Ley 1/2005, de 9 de marzo, reguladora del régimen de comercio de derechos de emisión. La tramitación parlamentaria se está llevando a cabo por el procedimiento de urgencia. Aunque la citada Directiva se encuentre todavía en proceso de transposición, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha aceptado excepciones a la regla general cuando la Directiva en cuestión otorga a los particulares derechos subjetivos (Sentencia Yvonne van Duyn, FJ 15), mediante disposiciones incondicionales, suficientemente claras y precisas, y que el Estado Miembro aún no ha transpuesto (Sentencia Faccini Dori, FJ 14).

La asignación gratuita de derechos de emisión es un derecho que ha sido expresamente invocado por los operadores aéreos y no se impone a los operadores aéreos ninguna obligación ni causa perjuicio alguno. En concreto, en España, se han recibido dieciocho solicitudes de operadores aéreos. Su asignación ha sido calculada en base a los datos del año 2025 aportados en los informes verificados sobre datos de emisiones - que han sido presentados en febrero de 2026 por los operadores aéreos - y aplicando las reglas que establece la normativa de la Unión Europea, de obligado cumplimiento para todos los Estados miembros. Se consume un total de 1.062.637 derechos procedentes de la reserva.

Conforme al artículo 38.5 de la Ley 1/2005, de 9 de marzo, la asignación gratuita debe adoptarse por Consejo de Ministros a propuesta del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, el Ministerio de Economía, Comercio y Empresa y el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Este mismo artículo exige la realización de un trámite de información pública y la consulta previa a la Comisión de Coordinación de Políticas de Cambio Climático.

La Comisión de Coordinación de Políticas de Cambio Climático ha sido consultada el 27 de julio de 2026, mientras que el trámite de información pública ha sido realizado entre los días 27 de julio de 2026 y 21 de agosto de 2026. El 30 de julio de 2026 se ha procedido a publicar la corrección de un error en la referencia al precio del derecho de emisión correspondiente al año 2025 que se cita en el texto publicado, una vez advertida por un operador aéreo. No se han recibido observaciones adicionales.

Por último, las cifras que se recogen en el anexo de este Acuerdo han sido revisadas y validadas por la Comisión Europea.

Metodología para determinar la asignación gratuita de derechos de emisión

La normativa de la UE 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 procedente de la reserva para el uso de combustibles de aviación admisibles en el RCDE UE. Junto a la Directiva (UE) 2023/958, son aplicables las siguientes normas:

- Es aplicable 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.
- La Comunicación de la Comisión C(2026) 3621 relativa a la publicación de los datos necesarios para el cálculo de la diferencia de precio entre el queroseno y los combustibles de aviación admisibles pertinentes y para la asignación de derechos de emisión por el uso de combustibles admisibles en el marco del RCDE UE establecido mediante la Directiva 2003/87/CE.
- Además, la Comisión Europea también ha publicado la lista indicativa de los aeródromos del Espacio Económico Europeo (EEE) que se benefician del apoyo de un 100% del diferencial de precio entre los combustibles de aviación admisibles y el queroseno fósil para el año 2025.

Seguidamente se resumen los principales elementos de cálculo de la asignación de derechos de emisión por el uso de combustibles admisibles en el marco del RCDE UE:

- 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 2025, cuya fecha límite de presentación fue el 28 de febrero de 2026. 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 región ultraperiférica de un Estado miembro y un aeródromo situado en el mismo Estado miembro, incluido otro aeródromo situado en la misma región ultraperiférica o en otra región ultraperiférica 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 2025, 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(2026) 3621 se informa de la diferencia de precio de los distintos tipos de combustibles admisibles, que oscila entre los 1.053 y los 7.603 EUR por tonelada), así como del precio medio del queroseno fósil (640 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(2026) 3621 establece el precio de los derechos de emisión correspondiente al año 2024 en 73,43 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:
 - a) El nombre y el identificador RCDE UE del operador de aeronaves comerciales (Cod.COM).
 - b) La cantidad de combustible de aviación admisible por categoría referida en la solicitud, en toneladas.
 - c) La demanda de asignación de derechos de emisión calculada de conformidad con las fórmulas antes detalladas.
- Seguidamente, la Comisión 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. La demanda total agregada solicitada para los años 2024 y 2025 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.

A continuación, se presenta en el Anexo la asignación individualizada de derechos de emisión de gases de efecto invernadero por el uso de combustibles de aviación admisibles en el RCDE UE en el año 2024 cuyos datos ya han sido contrastados y confirmados con la Comisión Europea, y adoptados mediante Decisión C(2026) 6332, de 8 de septiembre de 2026, por la que se dan instrucciones al administrador central para que introduzca cambios en los cuadros nacionales de asignación para la aviación de los Estados miembros en el Registro de la Unión para contabilizar el uso de combustibles de aviación admisibles en los años 2024 y 2025.

ANEXO

Asignación gratuita de derechos de emisión a operadores aéreos por el uso de combustibles admisibles en el año 2025.

Nombre del operador aéreo	Cod. COM	Combustible abastecido (toneladas) ¹	Demanda total de asignación gratuita (derechos de emisión)
AIR EUROPA	9345	9.596,83	99.223
AIR NOSTRUM	22380	2.601,89	34.576
ALBA STAR SA	36637	148,62	1.497
BA CITYFLYER LTD	12669	2.127,42	34.687
BA EUROFLYER	50192	1.449,33	19.590
BINTER CANARIAS SA	2621	0,80	11
IBERIA EXPRESS SA	38329	18.456,50	177.855
EASYJET UK LIMITED	46235	8.749,73	90.623
EVELOP AIRLINES SL	40052	307,58	3.785
GESTAIR	4402	177,26	1.530
IBERIA	1475	7.830,43	80.724
JET2.COM LTD	7532	5.171,20	61.426
PRIVILEGE STYLE SA	32000	22,96	166
SWIFTAIR ESPANA	11309	214,46	2.232
TUI AIRWAYS LTD	30131	2.353,31	32.274
VOLOTEA SL	38266	4.413,65	48.759
VUELING AIRLINES	30190	28.856,39	373.488
WORLD2FLY SLU	48067	21,67	191

¹ Cantidad total de combustible abastecido que incluye distintos tipos de combustibles elegibles con distinto nivel de apoyo y suministrados en aeropuertos que pueden tener distinto nivel de apoyo.