



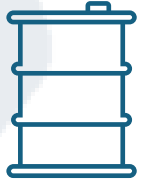
MINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE



Reglamento 2023/2405 *ReFuel EU Aviation* Seguimiento, notificación y verificación de datos

1. Sujetos obligados
2. Vuelos incluidos en el esquema
3. Exenciones e incumplimientos
4. Proceso MRV para Operadores Aéreos
 - I. Plan de Monitoreo
 - II. Tratamiento de Data Gaps
 - III. Verificación de Datos
 - IV. Notificación y Reporte
5. Régimen sancionador





**Proveedores de
combustible de aviación**

**Todos los proveedores de
combustible de aviación que
suministran a los aeropuertos
de la Unión**



**Gestores
Aeroportuarios**

**Entidad gestora de un aeropuerto, respecto
a un aeropuerto de la Unión, o, cuando el
Estado miembro de que se trate haya
reservado la gestión de las infraestructuras
centralizadas para los sistemas de
distribución de combustible a otra entidad**



**Operadores
Aéreos**

**Persona que haya gestionado,
mínimo, 500 vuelos de transporte
aéreo comercial de pasajeros o 52
vuelos de transporte aéreo de
carga, con origen en aeropuertos de
la Unión**

¿CUÁLES SON LOS AEROPUERTOS DE LA UNIÓN O UNION AIRPORTS?

«Aeropuerto de la Unión»: un aeropuerto tal como se define en el artículo 2, punto 1, de la Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (12), en el que el **tráfico de pasajeros haya sido superior a 800 000 pasajeros o en el que el tráfico de mercancías haya sido superior a 100.000 toneladas en el período de notificación anterior**, y que no esté situado en ninguna de las regiones ultraperiféricas enumeradas en el artículo 349 del TFUE;



The screenshot shows a web browser window with the URL transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueeu-aviation_en. The page is titled "List of Union airports" and features a sidebar with navigation links: "Key facts", "Collaboration of three sectors", "Benefits", "Additional measures", "Main documents", and "FAQ". The "Main documents" section is highlighted. The main content area displays two entries under the heading "List of Union airports". The first entry, dated 19 December 2025, is titled "List of Union airports established pursuant to Articles 2.4 and 3.1 of ReFuelEU Aviation (2026 reporting period)". An orange arrow points to this entry. The second entry, dated 3 December 2025, is titled "List of Union airports established pursuant to Articles 2.4 and 3.1 of ReFuelEU Aviation (2025 reporting period)".



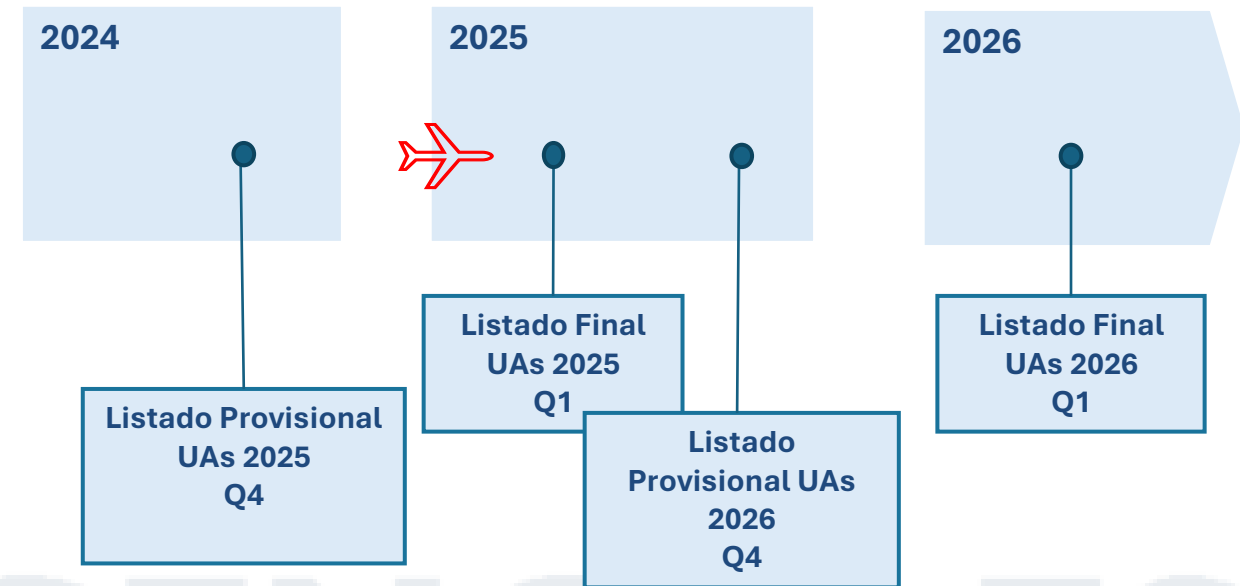
¿CUÁLES SON LOS AEROPUERTOS DE LA UNIÓN O *UNION AIRPORTS*?

19 December 2025

List of Union airports in-scope of ReFuelEU Aviation for the reporting period 2026

SPAIN	
ICAO Code	Airport Name
LEAL	Alicante
LEAM	Almería ⁴
LEAS	Asturias
LEBL	Barcelona/El Prat
LEBB	Bilbao
LEGE	Girona
LEGR	Granada/Federico Garcia Lorca
LEIB	Ibiza
LEJR	Jerez
LECO	La Coruña
LEMD	Madrid/Barajas
LEMG	Málaga/Costa del Sol
LEMH	Menorca
LEMI	Murcia
LEPA	Palma de Mallorca
LERS	Reus
LEXJ	Santander/Seve Ballesteros
LEST	Santiago
LEZL	Sevilla
LEVC	Valencia
LEVX	Vigo
LEZG	Zaragoza

⁴ Based on current projections, this airport is likely to be out of the scope of RFEUA in 2026. However, only the final passenger data, to be confirmed by Spain over the course of 2026, will provide definitive confirmation of its exclusion.



El listado de Union Aiports incluidos en el ámbito de aplicación de *ReFuelEU Aviation* para el periodo de notificación 2026, es de aplicación, desde el 1 de enero de 2026, es decir, los OA dentro del alcance de las obligaciones de reporte deberán cumplir el requisito de abastecimiento del 90% en estos Union Airports para el año 2026



1. GESTORES AEROPORTUARIOS:



DEFINICIÓN:

La entidad gestora de un aeropuerto, respecto a un **aeropuerto de la Unión**, a que se refiere el artículo 2, punto 2, de la Directiva 2009/12/CE o, cuando el Estado miembro de que se trate haya reservado la gestión de las infraestructuras centralizadas para los sistemas de distribución de combustible a otra entidad con arreglo a lo dispuesto en el artículo 8, apartado 1, de la Directiva 96/67/CE del Consejo (13), esa otra entidad;

OBLIGACIONES

- Facilitar **acceso** a los Operadores Aéreos **a combustibles sostenibles**.
- Proveer información a autoridades.
- En caso de incumplimiento, deben colaborar con proveedores y operadores y garantizar el acceso adecuado a los combustibles sostenibles



2. PROVEEDORES DE COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN:

DEFINICIÓN

«proveedor de combustible de aviación»: un proveedor de combustible tal como se define en el artículo 2, párrafo segundo, punto 38, de la Directiva (UE) 2018/2001, que **suministra combustible de aviación o hidrógeno para aviación en un aeropuerto de la Unión**;

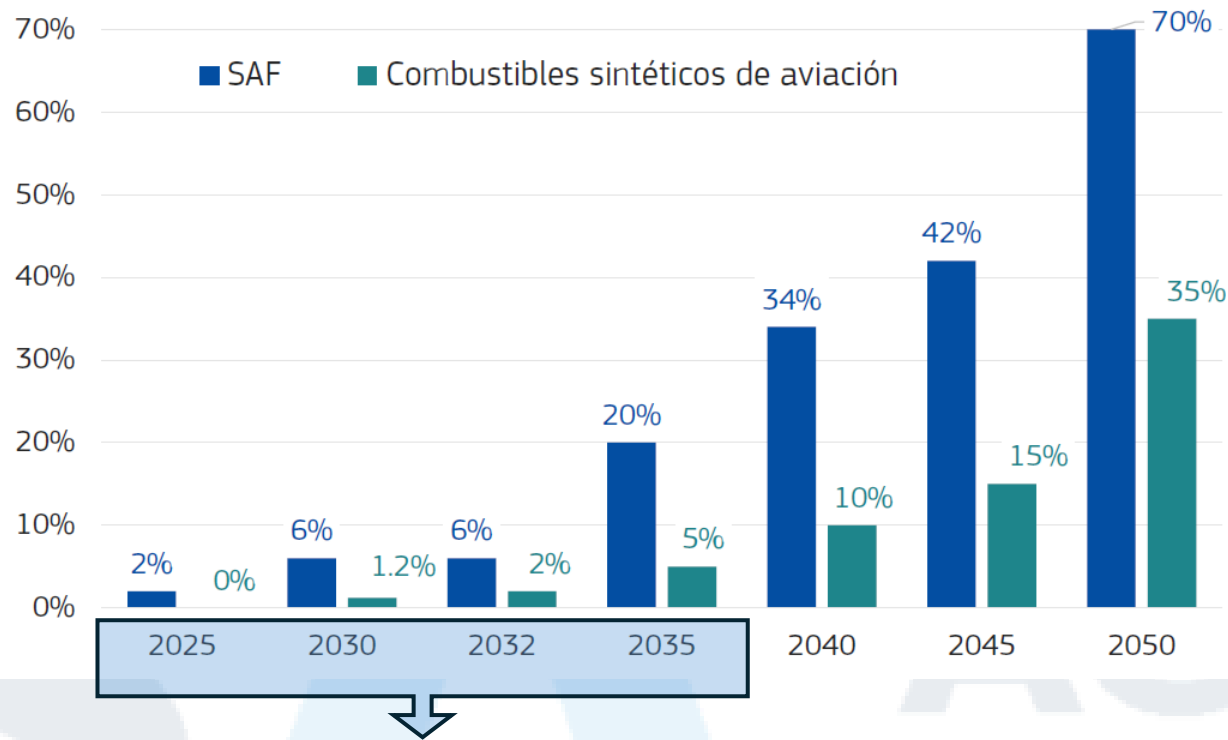
OBLIGACIONES

- Garantizar a **disposición de operadores aéreos en los aeropuertos de la Unión**:
- → 2 % de combustible de aviación sostenibles en 2025, un 6 % en 2030 y un 70 % en 2050;
- → a partir de 2030, el 1,2 % de los combustibles también deben ser sintéticos, aumentando hasta el 35 % en 2050.



2. PROVEEDORES DE COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN:

Objetivos de mezcla en los Union Airports (%)



MECANISMO DE FLEXIBILIDAD

Año	SAF (%)	Sintéticos (%)
2025	2	0
2030	6	0.7 mínimo anual / 1.2 % promedio (2030–2031)
2032–2033	6	1.2 mínimo anual / 2.0 % promedio (2032–2034)
2034	6	2.0 mínimo anual
2035	20	5
2040	34	10
2045	42	15
2050	70	35



3. OPERADORES AÉREOS «OPERADOR DE AERONAVES»:

DEFINICIÓN

Persona que haya gestionado, como mínimo, 500 vuelos de transporte aéreo comercial de pasajeros o 52 vuelos de transporte aéreo de carga, con **origen en aeropuertos de la Unión** en el período de notificación anterior o, en caso de que no se pueda determinar la identidad de tal persona, el propietario de la aeronave;

OBLIGACIONES

- Que la cantidad de combustible de aviación de la que se abastezca anualmente el operador de aeronaves determinado en un aeropuerto de la Unión determinado represente, como mínimo, el 90 % del combustible de aviación requerido anualmente. (Artículo 5)
- Cumplir con las obligaciones de reporte establecidas en el Artículo 8 y el Anexo II de RFEUA para aquellos vuelos que salgan de un aeropuerto de la Unión.



Donde no sea posible identificar a esa persona → el propietario de la aeronave.

Cada operador de aeronaves → Estado miembro administrador.

La Comisión, con la asistencia de EUROCONTROL y en cooperación con los Estados miembros, prepara y publica una lista actualizada anualmente de los operadores de aeronaves que caen dentro del alcance de RFEUA y sus respectivos Estados miembros administradores.

Información del Operador Aéreo que aparece en la lista de la CE:

- Identificador único (CRCO).
- Nombre del operador.
- Estado de origen.

Los AO del mismo grupo empresarial no pueden considerarse como un único operador dentro del alcance de RFEUA.

European Commission

EN

Search

Mobility and Transport

Home Ukraine Transport modes Transport themes EU Mobility & Transport achievements 2019-2024 News & Events Facts & Funding

Home > Transport modes > Air > Environment > ReFuelEU Aviation

GENERAL PUBLICATIONS | 8 July 2025

[List of aircraft operators established pursuant to Article 2.4 and 3.3 of ReFuelEU Aviation \(2025 reporting period\)](#)

Last update: 8 July 2025

List of aircraft operators in-scope of ReFuelEU Aviation for the reporting period 2025

CRCO Identification number	Operator Name	State of the Operator
160	AEROLINEAS ARGENTINA	ARGENTINA
2880	AEROVIAS DE MEXICO	MEXICO
9345	AIR EUROPA	SPAIN
22380	AIR NOSTRUM	SPAIN
36637	ALBA STAR S.A.	SPAIN
460	AVIANCA	COLOMBIA
12669	BA CITYFLYER LTD	UNITED KINGDOM
2621	BINTER CANARIAS SA	SPAIN
50192	BRITISH AIRWAYS EUROFLYER	UNITED KINGDOM
9864	CAT AVIATION AG	SWITZERLAND
42395	CHAIR AIRLINES AG	SWITZERLAND
38329	COMPANIA OPERADORA DE CORTO Y MEDIO RADIO IBERIA EXPRESS S.A.	SPAIN
24180	CORP YGNUS AIR S.A.	SPAIN
46235	EASYJET UK LIMITED	UNITED KINGDOM
40052	EVELOP AIRLINES S.L.	SPAIN
22596	FLIGHTLINE SL	SPAIN
48354	FLYPLAY HF	ICELAND
49066	GEORGIAN AIRLINES (IGT)	GEORGIA
4402	GESTAIR	SPAIN
1475	IBERIA	SPAIN
7532	JET2.COM LTD	UNITED KINGDOM
1689	LATAM AIRLINES GROUP S.A.	CHILE
22212	NORWEGIAN AIR SHUTTLE AOC AS	NORWAY
42844	PLUS ULTRA LINEAS	SPAIN
11309	SWIFTAIR ESPANA	SPAIN
28494	SWISS INTERNATIONAL AIRLINES LTD	SWITZERLAND
30131	TUI AIRWAYS LTD	UNITED KINGDOM
38266	VOLOTEA S.L.	SPAIN
30190	VUELING AIRLINES	SPAIN
45107	VULKAN AIR LLC	UKRAINE
5343	WIDEROE FLYVESELSKAP	NORWAY
48067	WORLD2FLY SLU	SPAIN



Sujetos Obligados



Los operadores de aeronaves **no listados** no están necesariamente exentos de sus respectivas obligaciones bajo ReFuelEU Aviation. Es **responsabilidad de cada operador de aeronaves** evaluar de manera independiente si está dentro del alcance de la **regulación** y tomar las medidas apropiadas en consecuencia



Si un operador de aeronaves considera que está **incluido —o excluido— de manera incorrecta** en la lista de la Comisión relativa al alcance de RFEUA, debe **ponerse en contacto con su Autoridad Nacional Competente (NCA)** para aclararlo. **La NCA puede solicitar documentación de respaldo**, como información de vuelos o datos operativos, para evaluar y verificar la reclamación del operador

DETERMINAR INCLUSIÓN/ EXCLUSIÓN DE UN OPERADOR AÉREO DENTRO DEL ESQUEMA DE REFUEL EU

AÑO X-2

1- Se evalúa si el operador supera el umbral de vuelos (>500 / 52)

2- Si lo supera → queda sujeto al Reglamento, debiendo monitorear a partir del año siguiente (X-1).

AÑO X-1

Período de monitoreo: se recopilan los datos del año X-1.

AÑO X

Presentación de datos: En el año X AO debe enviar el reporte antes del 31 de marzo, conteniendo los datos del año X-1.

VUELOS INCLUIDOS EN LAS OBLIGACIONES DE REPORTE BAJO EL ART. 8 RFEUA

El Reglamento *ReFuel EU* se aplica a los **vuelos de transporte aéreo comercial** que, conforme al Artículo 3(4) del Reglamento, se refiere a “un **vuelo operado para el transporte de pasajeros, carga o correo a cambio de remuneración o alquiler**, incluidos los vuelos de aviación de negocios (*business aviation* o aviación ejecutiva) **operados con fines comerciales**”. Como norma general, los **vuelos realizados por una aeronave registrada bajo su Certificado de Operador Aéreo (AOC) se considerarán transporte aéreo comercial**, independientemente de la forma en que se presente el plan de vuelo, incluyendo si este se presenta bajo “G” o “N”. Donde ‘G’ significa aviación general y ‘N’ no programado.



VUELOS INCLUIDOS EN LAS OBLIGACIONES DE REPORTE BAJO EL ART. 8 RFEUA

Solo se deben considerar en el reporte anual los vuelos bajo la responsabilidad del operador de la aeronave, determinado por el designador OACI en el plan de vuelo (casilla 7 FLP), sin importar si la aeronave es alquilada, propiedad o en régimen *wet and lease*.

Tipo de vuelo	¿Incluido en el scope de RFEUA)?	NOTAS
Transporte comercial (pasajeros, carga, correo)	SI	Incluye aviación ejecutiva comercial
Obligaciones de servicio público	SI	Reporte obligatorio
Mantenimiento, reposicionamiento, ferry	SI	Si vinculado a actividad comercial
Vuelos desviados y posteriores	SI	Justificación si no se cumple 90% repostaje
Aeronaves MTOM < 5,7 t	SI	Aunque excluidos en EU ETS
Vuelos VFR comerciales	SI	Aunque excluidos en EU ETS



Vuelos incluidos en el esquema

VUELOS EXCLUIDOS DE LAS OBLIGACIONES DE REPORTE BAJO EL ART. 8 RFEUA

Tipo de vuelo	¿Incluido en el scope de RFEUA)?	NOTAS
Militar, humanitario, repatriación, retorno	NO	Incluidos readmisiones, búsqueda y rescate, ayuda en caso de desastre, vuelos con fines médicos, así como operaciones de aduanas, policía y extinción de incendios.
Vuelos de entrenamiento	NO	Para certificación de licencias tipo de la tripulación
Vuelos circulares	NO	Salida y llegada al mismo aeropuerto sin escala intermedia.
Vuelos en misión oficial (vuelos de Estado)	NO	De un monarca reinante y su familia inmediata, jefes de Estado, jefes de Gobierno y ministros de Gobierno de un país distinto a un Estado miembro.
Rutas exentas según el artículo 5.3 (a) y (b)	SI	Los vuelos realizados en rutas para las que se han concedido exenciones conforme al artículo 5.3 (a) y (b) están fuera del alcance de las obligaciones de reporte del artículo 8 RFEUA.

Los vuelos operados en rutas para las que se han concedido exenciones conforme al artículo 5.3 (a) y (b) **se incluyen en el cálculo de los umbrales** utilizados para determinar si un operador está sujeto al Reglamento RFEUA.



Vuelos incluidos en el esquema

VUELOS INCLUIDOS y EXCLUIDOS DE LAS OBLIGACIONES DE REPORTE BAJO EL ART. 8 RFEUA

Vuelos reportables	Vuelos no reportables
Vuelos de pasajeros	Vuelos de Estados no pertenecientes a la UE
Vuelos de carga	Vuelos militares, de aduanas y policía
Vuelos de mantenimiento	Vuelos humanitarios y de rescate
Vuelos desviados	Vuelos de investigación científica
Vuelos de reposicionamiento	Vuelos médicos
Vuelos ferry	Vuelos de extinción de incendios
Vuelos realizados en el marco de obligaciones de servicio público	Vuelos de entrenamiento de tripulación para certificación de licencia de tipo
	Vuelos circulares (salida y llegada al mismo aeropuerto sin escala)
	Vuelos de repatriación y retorno, incluidas readmisiones
	Vuelos en rutas exentas durante el período temporal (Art. 5.3)



Circunstancias en que el
Operador Aéreo
puede
NO cumplir el requisito de
abastecimiento del 90 %
establecida en el Art 5.1

Artículo 5.2 Incumplimientos

Artículo 5.3 Exenciones



Circunstancias en que puede el Operador Aéreo NO cumplir el requisito de abastecimiento del 90 % establecida en el Art 5.1

Art. 5.2 Incumplimientos

- ✓ Para las normas de seguridad del combustible justificadas retroactivamente
- ✓ Se incluirán en el reporte anual respecto a un período de notificación concreto
- ✓ Carácter sobrevenido
- ✓ Se incluyen por vuelo afectado en el reporte anual



GENERAL PUBLICATIONS | 22 October 2024

Interpretative guidelines on the application of the exemptions referred to in Article 5 of ReFuelEU Aviation



Official Journal
of the European Union

EN
C series

C/2024/5997

9.10.2024

COMMUNICATION FROM THE COMMISSION

Interpretative guidelines on the application of the exemptions referred to in Article 5 of Regulation (EU) 2023/2405 of the European Parliament and of the Council on ensuring a level playing field for sustainable air transport (ReFuelEU Aviation)

(C/2024/5997)



Artículo 5.2 Incumplimientos

Los casos en que un operador de aeronaves **no llegue a cumplir la obligación de abastecimiento del 90 %** del «combustible de aviación requerido anualmente» (para el vuelo y para el rodaje) **en un *Union Airport* de salida** deben **justificarse debidamente ante la autoridad** o autoridades competentes **responsables del *Union Airport*** en cuestión en el que el operador de aeronaves no alcanza el umbral del 90 %

El operador de aeronaves debe **justificar por qué** las cantidades de combustible de aviación se sitúan por debajo del umbral del 90 %

Debe notificar las cantidades agregadas de combustible repostadas en vuelos anteriores por razones de cumplimiento de las normas de seguridad del combustible que impiden al operador de aeronaves **cumplir el requisito de abastecimiento del 90 %** en un *Union Airport* determinado.

Esta **documentación justificativa** debe incluirse en el informe que el operador de aeronaves debe presentar a las autoridades competentes y a la EASA de **conformidad con el artículo 8 del Reglamento**



Circunstancias en que puede el Operador Aéreo NO cumplir el requisito de abastecimiento del 90 % establecida en el Art 5.1

Artículo 5.3 Exenciones

- ✓ Justificadas y de carácter excepcional
- ✓ Limitadas a rutas de longitud determinada

- ✓ Dos situaciones posibles

5.3 a) Operacionales

5.3 b) Precios de combustible por condiciones geográficas del aeropuerto de salida

- ✓ Duración ≤ 1 año
- ✓ Solicitud x Ruta



GENERAL PUBLICATIONS | 22 October 2024

Interpretative guidelines on the application of the exemptions referred to in Article 5 of ReFuelEU Aviation



Official Journal
of the European Union

EN
C series

C/2024/5997

9.10.2024

COMMUNICATION FROM THE COMMISSION

Interpretative guidelines on the application of the exemptions referred to in Article 5 of Regulation (EU) 2023/2405 of the European Parliament and of the Council on ensuring a level playing field for sustainable air transport (ReFuelEU Aviation)

(C/2024/5997)



Circunstancias en que puede el Operador Aéreo NO cumplir el requisito de abastecimiento del 90 % establecida en el Art 5.1

El Operador Aéreo tiene obligación de repostar en el *Union Airport* de salida



Solamente **puede estar exento si**

La **Autoridad Competente** le **otorga una exención**
Artículo 5(3) del RFEUA



Vuelos en una ruta específica existente o nueva de menos de 850 kilómetros con salida desde un aeropuerto de la Unión.



Vuelos de hasta 1.200 kilómetros en rutas que conecten con aeropuertos situados en islas sin conexiones ferroviarias o por carretera, con salida desde un aeropuerto de la Unión

SOLICITUD DE EXENCIONES POR EL OPERADOR AÉREO

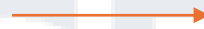
La presentación de exenciones debe limitarse a las siguientes situaciones (A y B):

A) Dificultades operativas **graves** y recurrentes para el repostaje de aeronaves en un aeropuerto de la Unión determinado



Impedimento para realizar servicios de escala en un plazo razonable
→ Repercusión negativa OA.

B) Dificultades estructurales de suministro de combustible de aviación derivadas de características geográficas de un aeropuerto de la Unión determinado



Precios de los combustibles de aviación más elevados que los precios medios en otros aeropuertos de la Unión → **Que impliquen una distorsión competitiva para el operador aéreo.**



Solicitud de exenciones por el Operador Aéreo- Consideraciones Generales

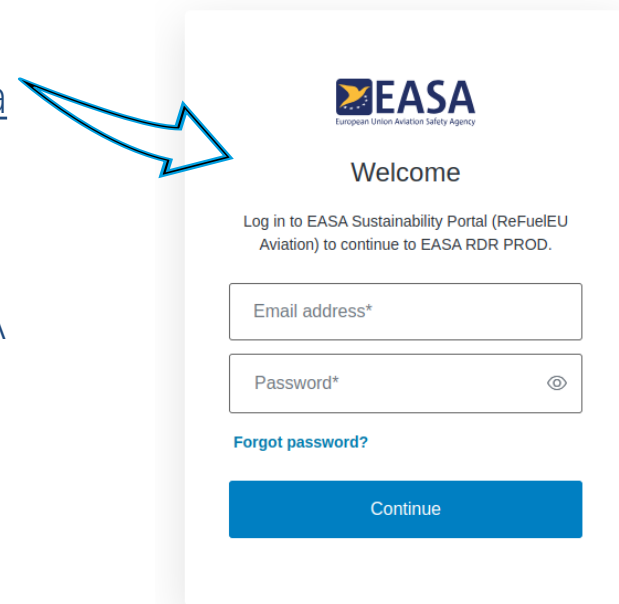
- ¿CÓMO? → Enviar a través del *EASA Sustainability Portal* una solicitud de exención temporal
- ¿CUÁNDO? → Al menos 3 meses antes de la fecha prevista de aplicación de la exención, y respaldada por una justificación detallada y adecuada
- ¿QUIÉN REvisa O EVALÚA LA SOLICITUD DE EXENCIÓN?
→ La Autoridad Competente del Estado al que pertenece el Union Airport donde el OA no cumpla la obligación de repostar el 90% del combustible requerido. Ejemplos:

RUTA 1:

- UA de salida: PORTO - PORTUGAL (PORTUGAL) (LPPR)
- UA de destino: MADRID/ADOLFO SUAREZ MADRID-BARAJAS - SPAIN (LEMD)
- Autoridad Competente: Portugal National Competent Authority

RUTA 2:

- UA de salida: IBIZA - SPAIN (LEIB)
- UA de destino: MILANO/LINATE - ITALY (LIML)
- Autoridad Competente: Spanish National Competent Authority →



Proceso MRV para Operadores Aéreos - AESA como Autoridad Competente

Obligaciones del AO durante el período de reporte

El período de **reporte abarca del 1 de enero al 31 de diciembre** del año anterior.

Antes del 31 de marzo, el AO debe enviar a su NCA y a EASA:

- La **plantilla de reporte verificada** y completa conforme al Anexo II del RFEUA. (Junto con el Plan de Monitoreo aprobado por su NCA si dispone de ello)

El AO es responsable de garantizar:

- Exactitud, integridad, coherencia y trazabilidad de la información reportada.

Monitoreo y gestión de datos

Para un seguimiento preciso, el AO debe:

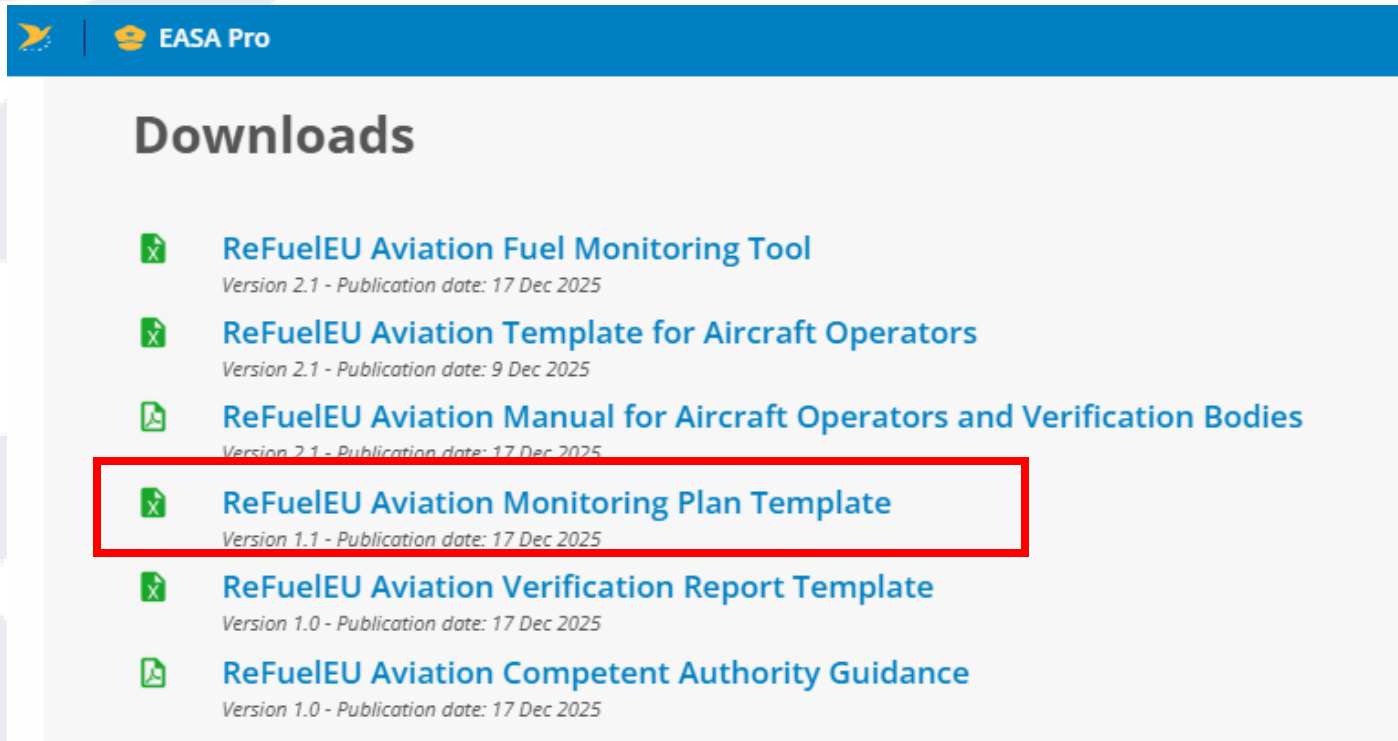
- Implementar un sistema de gestión con procedimientos claros y controles.
- Supervisar vuelos y datos de combustible de:
 - Aeronaves propias y arrendadas.
 - **Vuelos desde *Union Airports* y vuelos previos.**

Esto es clave para cumplir el umbral del 90 % de abastecimiento.

Recomendación: Monitorear la información de combustible en todos los vuelos que salgan o lleguen a *Union Airport*



NOVEDAD → EASA publica plantilla Plan de Monitoreo ReFuel EU



Noviembre de 2025 EASA publica una plantilla común de Plan de Monitoreo para todos los AOs de los Estados Miembros



EL 28 de Noviembre de 2025 AESA emite una **comunicación** a Operadores Aéreos que insta y **recomienda la presentación del Plan de Monitoreo de ReFuel EU utilizando dicha plantilla** antes del día 01 de febrero.

¿Por qué un Plan de Monitoreo?

- Es un documento que describe los métodos de monitoreo que se utilizarán para recopilar los datos que se presentarán en los informes.
- Es obligatorio en el marco del EU ETS y CORSIA.

Objetivo:

- Garantizar la coherencia y transparencia en la recopilación de datos.
- Servir como base para los procesos de verificación y auditoría.
- Ayudar a asegurar el cumplimiento de los requisitos de *ReFuel EU Aviation*.
- Asegurar un enfoque común entre todos los Estados miembros y operadores aéreos.

Version 1.0

Monitoring Plan

Used for reporting under ReFuel EU Aviation (RFEUA) for aircraft operators

CONTENTS

0	Introduction and Guidelines
1	Monitoring Plan versions
2	Identification
3	Management
4	Fleet and Flight Operation Data
5	Fuel Monitoring Columns A-G RFEUA reporting template
6	Fuel Monitoring Column H RFEUA reporting template
7	SAF Purchase monitoring
8	Annex

Information about this file:

Template Provided by:	EASA
This monitoring plan was submitted by:	
Unique Identifier of the aircraft operator (CRCO)	
Version Number of this monitoring plan:	

If your competent authority requires you to hand in a signed paper copy of the monitoring plan, please use the space below for signature:

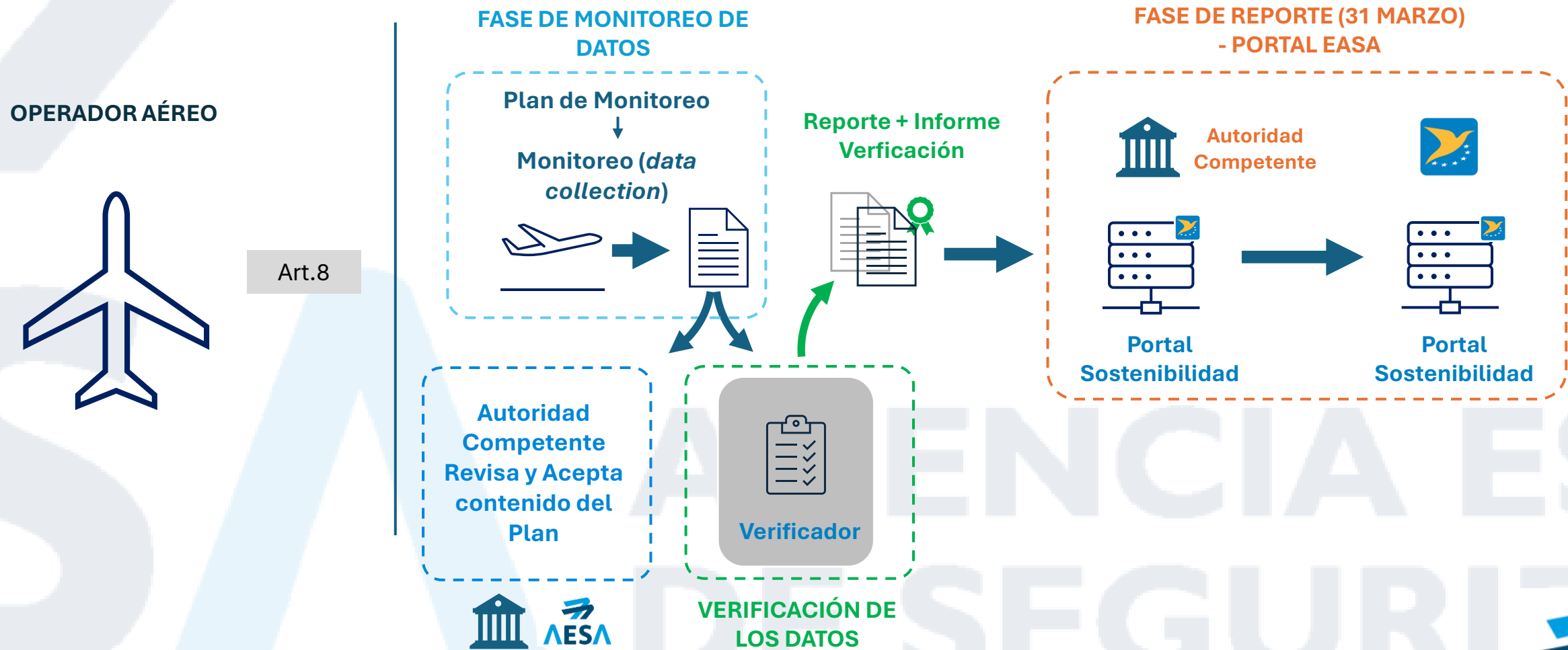
_____	_____
Date	Name and Signature of legally responsible person

Template version information:

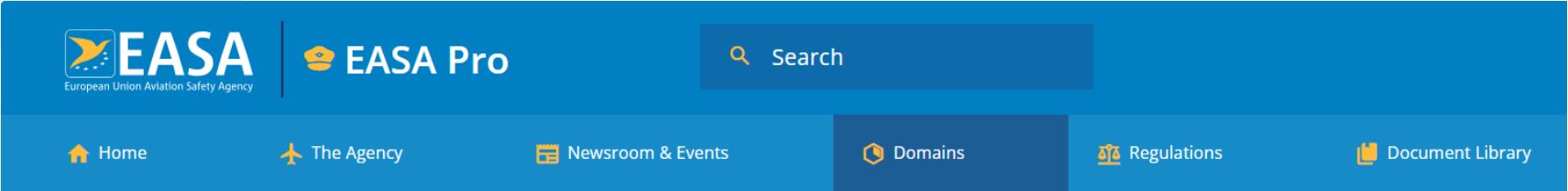
Template provided by:	EASA
Publication date:	12/11/2025
Language version:	English
Version	1
Reference filename:	Refueleu_aviation_Monitoring Plan_Template_v1.0



¿Cómo se incluye el Plan de Monitoreo en el ejercicio del reporte para el Operador Aéreo?



Reporte de datos en el ámbito de ReFuel EU → Artículo 8



Environment



ReFuelEU Aviation

Last update on 22/01/2025: Fuel Monitoring Tool Version 1.2 published

A	B	C	D	E	F	G	H
Union Airport Name	ICAO Code of Union Airport	Total flights operated departing from the Union Airport (N° flights)	Total flights hours operated departing from the Union Airport (N° hours)	Yearly aviation fuel required (tonnes)	Yearly actual aviation fuel uplifted (tonnes)	Yearly non-tanked quantity (tonnes)	Yearly tanked quantity for fuel safety rules (tonnes)
						0,00	
						0,00	
						0,00	
						0,00	
						0,00	
						0,00	
						0,00	
						0,00	
						0,00	



Reporte de datos en el ámbito de ReFuel EU → Artículo 8

Reporte de combustibles sostenibles SAF

Reporte a efectos meramente informativos, no existen obligaciones atribuibles a operadores aéreos vinculadas al consumo de combustibles sostenibles de aviación

Art. 8.

- e) la **cantidad total de combustibles de aviación sostenibles adquirida** a proveedores de combustible de aviación para efectuar sus vuelos regulados por el presente Reglamento con origen en aeropuertos de la Unión, expresada en toneladas;
- f) para cada compra de combustibles de aviación sostenibles, el nombre del proveedor de combustible de aviación, la cantidad comprada expresada en toneladas, el proceso de conversión, las características y el origen de la materia prima utilizada para la producción y las emisiones durante el ciclo de vida de los combustibles de aviación sostenibles, y, cuando una compra incluya diferentes tipos de combustibles de aviación sostenibles con características diferentes, la facilitación de esa información para cada tipo de combustible de aviación sostenible;



Reporte de datos en el ámbito de ReFuel EU → Artículo 8

Reporte de combustibles sostenibles SAF

A	B	C	D	E	F	G	H
Union Airport Name	ICAO Code of Union Airport	Fuel Supplier	VAT Number of Aviation Fuel Supplier	Batch Number	Amount Purchased (tonnes)	Category of eligible fuel	Fuel conversion process

I	J	K	L	M	N	O	P	Q
Feedstock name	Origin of feedstock (country)	Lifecycle emissions of the Eligible Fuel (gCO ₂ eq/MJ)	Eligible Fuel (tonnes) claimed under EU ETS	Eligible Fuel (tonnes) claimed under CH ETS	Eligible Fuel (tonnes) claimed under UK ETS	Eligible Fuel (tonnes) claimed under CORSIA	Eligible Fuel (tonnes) claimed under other MBMs	Eligible Fuel (tonnes) not claimed

A efectos de la **notificación del uso de combustibles de aviación sostenibles** con arreglo al Artículo 8 del Reglamento *ReFuel* o en el marco de un régimen de gases de efecto invernadero, los proveedores de combustible de aviación facilitarán a los operadores de aeronaves **la información pertinente y exacta relativa al período de notificación de forma gratuita** cuanto antes y, en todo caso, a más tardar el 14 de febrero de cada año de notificación.



Reporte de datos en el ámbito de ReFuel EU → Artículo 8

Reporte de combustibles sostenibles SAF

No resulta de aplicación la regla de proporcionalidad aplicada en virtud del Reglamento 2066/2018 (MRR) en el marco de EU ETS.

Al igual que en el caso de SAFs reclamados en EU ETS, solo resulta admisible la notificación de consumo de combustibles de aviación sostenibles que cumplen los criterios de la RED III acreditados por estándares reconocidos por la UE.

Hemos de establecer procedimientos equivalentes a los considerados en EU ETS, que permitan demostrar la adquisición y consumo de SAFs, la sostenibilidad de los mismos.

Debe declararse todo el SAF suministrado en un aeropuerto de la Unión, independientemente del destino de los vuelos que operemos desde el mismo.



Reporte de datos en el ámbito de ReFuel EU → Artículo 8

Reporte de combustibles sostenibles SAF

Debe existir una coherencia entre el reporte de SAFs en el ámbito de EU ETS y ReFuel EU.

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
Fuel attribution by A	Union Airport Name	ICAO Code of Union Airport	Fuel Supplier	VAT Number of Aviation Fuel Supplier	Batch Number	Amount Purchased (tonnes)	Category of eligible fuel	Fuel conversion process	Feedstock name	Origin of feedstock (country)	Lifecycle emissions of the Eligible Fuel (gCO ₂ eq/MJ)	Eligible Fuel (tonnes) claimed under EU ETS	Eligible Fuel (tonnes) claimed under CH ETS
10a Proportional													
As an aircraft operator, you have to attribute fuel to all flights and other flights. This is required pursuant to Article 3c(6) of the Regulation.													
This section shall be used solely for the purpose of attributing fuel to flights. The following rules apply:													
A. The fuel is delivered directly to the aircraft. In this case, the alternative fuel is attributed to the flight. The amount of the alternative fuel shall be split between the flights in proportion to the amount of the alternative fuel used on each flight.													
B. The fuel delivered cannot be physically attributed to a specific flight, e.g. because it is physically delivered only to a tank/pipeline system at the aerodrome. In this case, the alternative fuel is attributed proportionally using the following formulae:													
	$Attr F_N = Total F_N \times F_{Ae}$		$F_{Ae} = Em_{relevant} / Em_{total}$										
Where the variables have the following meaning:													
$Attr F_N$	Attributed fuel quantity of Fuel N at the specified aerodrome in tonnes (the amount of fuel to be reported for calculating its emissions).												
$Total F_N$	Total quantity (in tonnes) of the Fuel N used by the aircraft operator at the specified aerodrome.												
F_{Ae}	Proportionality factor to be applied for all fuels uplifted at the same aerodrome (with exception of batches physically delivered to the aircraft).												
$Em_{relevant}$	Total emissions of all flights by the aircraft operator starting from this aerodrome using all fuels (including standard fuels) and which are "relevant" (see explanation below), calculated using the preliminary emission factor (i.e. without zero-rating).												
Em_{total}	Total emissions of all flights by the aircraft operator starting from this aerodrome using all fuels (including standard fuels), calculated using the preliminary emission factor (i.e. without zero-rating). Note: Due to the complexity of the formulae connected to the fuel types, it is not possible to add further rows!												
When ready with entries in this sheet, please click here for returning to enter data in section 5c (fuel quantities used in sheet "Emissions overview")													
Aerodrome	Eligibility for 100% support (Art. 3c(6) EU ETS Directive)	Alternative aviation fuel name	Total alternative aviation fuel used (tonnes)	Proportionality factor (Art. 53a) [%]	Proportionality factor for eligible fuels (Art. 54a) [%]	Attributed fuel (tonnes)	Attributed zero-rated fuel (tonnes)	Fuel eligible for support (tonnes)					



Data Gaps y *Missing information* con el fin de cumplir con el Artículo 8 del RFEUA

En el proceso MRV, se entiende por fuentes de datos, tanto primaria como secundaria, a los documentos y procesos electrónicos o en papel que permiten obtener los datos e información requeridos sin necesidad de cálculo.

Fuente de datos primaria: El proceso y la documentación predeterminados, electrónicos o en papel, utilizados por el AO para registrar datos de combustible.

Fuente de datos secundaria: Cualquier otro proceso o documentación que pueda utilizarse para registrar datos de combustible, ya sea mediante acuerdo con la NCA o según lo especificado en el MP presentado a la NCA.



Data Gaps y *Missing information* con el fin de cumplir con el Artículo 8 del RFEUA

Si falta la fuente de datos primaria ➡ debe utilizarse una fuente secundaria para registrar los datos necesarios del vuelo y del combustible.

La fuente secundaria debe proporcionar una medición equivalente a la fuente primaria y registrarse en un momento similar.

Idealmente, el AO debería usar el Plan de Monitoreo de EASA para definir y explicar las fuentes de datos primarias y secundarias utilizadas. ➡ Si no existe un Plan de Monitoreo, el AO debe proporcionar esta información por correo electrónico tanto a la Autoridad Competente como a los verificadores, identificando claramente las fuentes de datos utilizadas.

El operador no está limitado a una sola fuente secundaria; con el acuerdo de la Autoridad Competente, se pueden usar más de una. Es importante destacar que usar una fuente secundaria no se considera ni Data Gap ni *Missing information*.

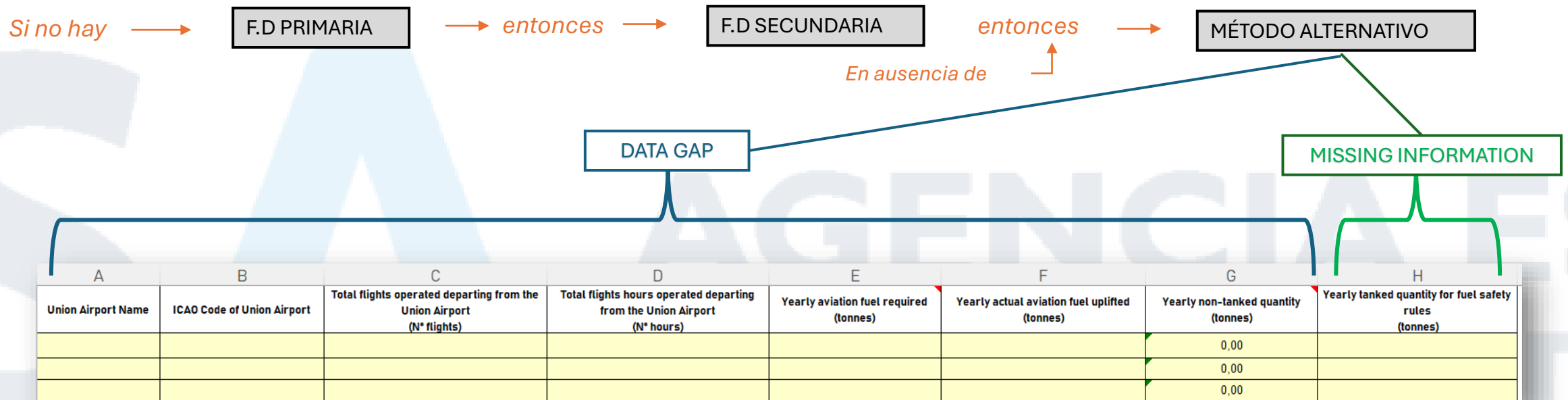


Data Gaps y *Missing information* con el fin de cumplir con el Artículo 8 del RFEUA

En ausencia de fuentes de datos primarias y secundarias, cualquier método de cálculo alternativo utilizado debe proporcionar una medición equivalente a las fuentes primarias y secundarias.

Data gap: cuando la información relevante para las columnas A–G de la plantilla de reporte no está disponible y el AO utiliza métodos de cálculo alternativos, como reconstrucción histórica o estadística.

Missing information: Se refiere a casos en los que la información relevante para la columna H no está disponible y el AO utiliza métodos de cálculo alternativos, como reconstrucción histórica o estadística.



Data Gaps y *Missing information* con el fin de cumplir con el Artículo 8 del RFEUA

Fuentes de datos: Si falta la fuente primaria, se utilizará una fuente secundaria para completar columnas A–D.

Las columnas E, F y H pueden requerir de cálculos alternativos.

Obligaciones del AO:

- ✓ Proponer y detallar a su Autoridad Competente cómo se abordan los Data Gaps y *Missing information* en el reporte.
- ✓ Incluir la metodología usada para estimar o reconstruir datos en su Plan de Monitoreo.
- ✓ La Autoridad Competente confirma el enfoque y el verificador valida su correcta aplicación.



Caso excepcional – Vuelo anterior operado fuera del control del AO / Imposibilidad de aplicar métodos de cálculo alternativos

En el caso muy excepcional en que tanto los datos primarios como los secundarios no estén disponibles y no sea posible realizar un cálculo alternativo, se aplicará lo siguiente:

Condiciones específicas

El vuelo anterior:

- Fue operado fuera del control del AO que reporta (por ejemplo, bajo un AOC diferente, mediante *wet lease*);
- No tiene datos históricos equivalentes para aplicar un cálculo alternativo (por ejemplo, una ruta de vuelo inusual).

Procedimiento

- El AO puede, en coordinación con su Autoridad, considerar todo el combustible restante en el tanque como “Combustible Cargado por razones de seguridad (n-1) + OFD(n-1)” para efectos de completar la columna H.
- En tales casos, esta cantidad de combustible no se considerará como *Missing information*.

Requisitos de justificación

- El AO debe demostrar a la NCA que se hicieron todos los esfuerzos razonables para solventar las pérdidas de datos.
- Esto puede incluir, por ejemplo:

Incorporar cláusulas específicas en los contratos de *wet lease* que exijan la provisión de documentación RFEUA.
Determinar un número mínimo de vuelos para aplicar un consumo histórico, etc.



¿Cómo reemplazar las pérdidas de datos?



Data Gap:

- ✓ El porcentaje de Data Gap sobre el total de vuelos reportables;
- ✓ Sustituir todos los valores faltantes utilizando el cálculo alternativo confirmado;
- ✓ Si se supera el umbral del 5 % de Data Gap, debe notificarse a la NCA.

El AO deberá colaborar con la NCA para determinar las acciones de seguimiento adecuadas.

Missing information (opcional):

- ✓ Calcular el porcentaje de *Missing information* sobre todos los vuelos que despegan y llegan desde UA donde se requiere justificación (columna H)
- ✓ Sustituir todos los valores faltantes utilizando el cálculo alternativo confirmado
- ✓ Si se supera el umbral del 5 % de *Missing information*, debe notificarse a la NCA.

El AO deberá colaborar con la NCA para determinar las acciones de seguimiento adecuadas.

Nota especial para el cálculo de la columna H: Una justificación mediante la columna H solo puede calcularse cuando todos los parámetros de cada vuelo en cada UA relevantes para el cálculo tienen valores obtenidos o calculados. En principio, los AO no deben reemplazar una pérdida de datos con un valor cero, salvo confirmación por parte de su NCA.



Verificación de los datos



Fecha límite: 31 de marzo de cada año.



Documentos a presentar: Informe RFEUA + **Informe de verificación.**

Organismos de Verificación

Puede verificar cualquier VB acreditado por un Organismo Nacional de Acreditación podrá extender su alcance a ReFuel conforme al :Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2067 → **No se requiere ampliación del alcance de acreditación.**

Garantiza:

- Enfoque armonizado y coherente en la UE.
- Reducción de la carga administrativa para verificadores y operadores aéreos

Marco normativo

- ✓ El proceso de verificación está **regido por las mismas normas establecidas en el Sistema de Comercio de Derechos de Emisión de la UE** (EU ETS) de conformidad con los art.14 y 15. de la Directiva 2003/87/CE y sus actos de ejecución adaptados de la misma.
- ✓ El operador es el responsable final de enviar tanto el informe de verificación como el informe de reporte.



Verificación de los datos

Proceso de verificación

Emitir una evaluación independiente de las fuentes de datos utilizadas, así como reflejar la calidad de los datos que figuran en el informe.

Formato Oficial Publicado por EASA:

Downloads

-  **ReFuelEU Aviation Fuel Monitoring Tool**
Version 2.1 - Publication date: 17 Dec 2025
-  **ReFuelEU Aviation Template for Aircraft Operators**
Version 2.1 - Publication date: 9 Dec 2025
-  **ReFuelEU Aviation Manual for Aircraft Operators and Verification Bodies**
Version 2.1 - Publication date: 17 Dec 2025
-  **ReFuelEU Aviation Monitoring Plan Template**
Version 1.0 - Publication date: 17 Dec 2025
-  **ReFuelEU Aviation Verification Report Template**
Version 1.0 - Publication date: 17 Dec 2025
-  **ReFuelEU Aviation Competent Authority Guidance**
Version 1.0 - Publication date: 17 Dec 2025

Template version 1

ReFuel EU Aviation

Verification Report for Aircraft Operators

CONTENTS

- [OPINION STATEMENT](#)
- [ANNEX 1 - Findings](#)
- [ANNEX 2 - Basis of work](#)
- [ANNEX 3 - ReFuelEU Aviation](#)
- [ANNEX 4 - SAF Report](#)
- [ANNEX 5 - Exempted routes](#)

Information about this file:

Template Provided by:	EASA
Verification Body Name	
Version Number of this verification report:	

_____	_____
Date	Name and Signature of legally responsible person

Template version information:

Template provided by:	EASA
Publication date of template:	17/12/2025
Language version:	English
Template version:	1
Reference filename:	



Verificación de los datos

Proceso de verificación

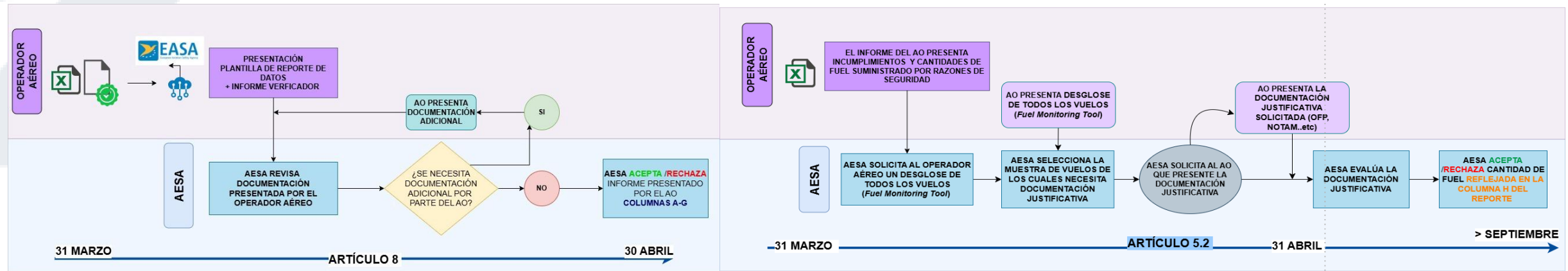
- ✓ El Verificador realizara un **cruce de los datos** con las bases de datos de ETS SUPPORT FACILITY de EUROCONTROL.
- ✓ Importante verificar información de combustible de vuelos RFEUA y **no RFEUA** cuando justifiquen cantidades cargadas por seguridad
- ✓ Se debe **revisar la documentación de sostenibilidad del SAF** (PoS, PoC), comprobar su trazabilidad: proveedor (AFS), NIF, lote, así como verificar pruebas de compra y entrega (facturas, documentos de transferencia).
- ✓ El verificador ofrecerá una garantía razonable de los datos comunicados y que dichos datos estén libres de inexactitudes y no conformidades significativas.
- ✓ El informe deberá reportar las inexactitudes, no conformidades, incumplimientos y recomendaciones de mejora.
- ✓ El verificador emite: **Informe de verificación**. Declara si el informe RFEUA es: **Satisfactorio**, o **No satisfactorio**



NO se evaluará o interpretará el resultado positivo o negativo de la columna H; siendo esto responsabilidad de la autoridad competente.

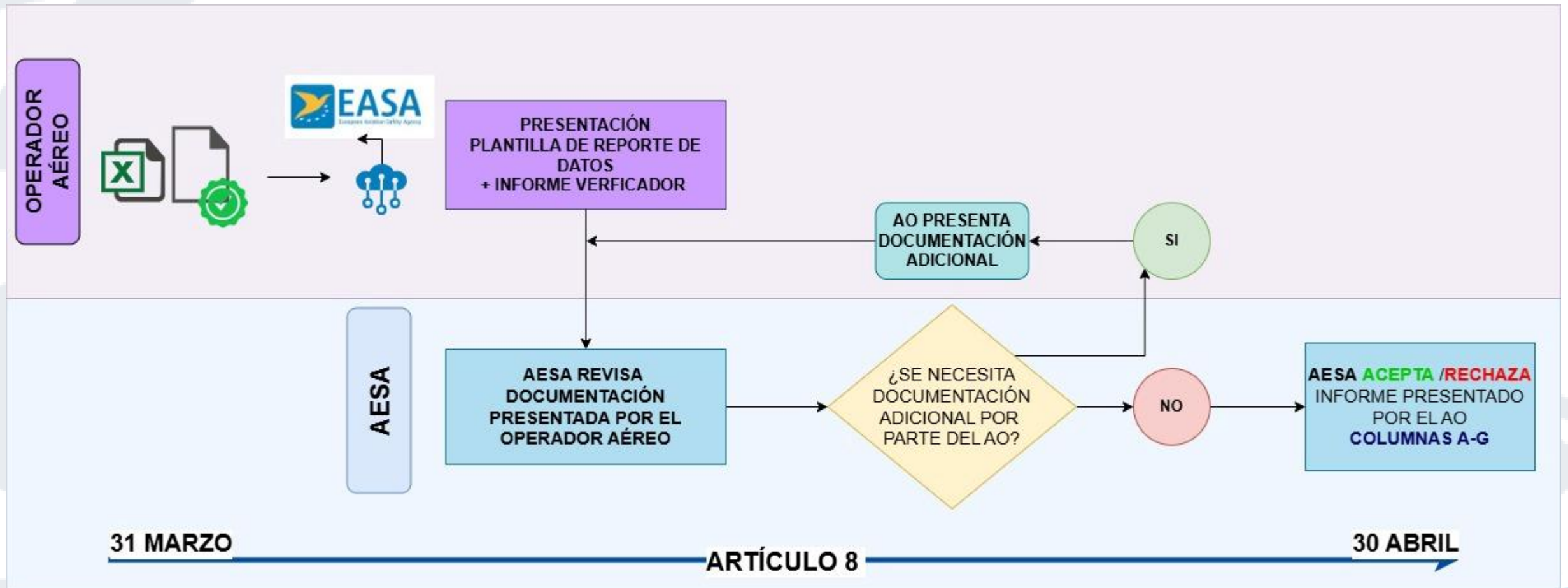


Flujo de presentación y reporte de datos a través del portal de Sostenibilidad de EASA



- Presentación de la plantilla de reporte antes del 31 de marzo
- Presentación del informe del verificador
- Solicitud de documentación justificativa de potenciales incumplimientos por parte de la Autoridad Competente
- Revisión de incumplimientos por la Autoridad Competente

Flujo de presentación y reporte de datos a través del portal de Sostenibilidad de EASA



Flujo de presentación y reporte de datos a través del portal de Sostenibilidad de EASA

Aprobación de los datos reportados por la A.C a través del portal de Sostenibilidad de EASA



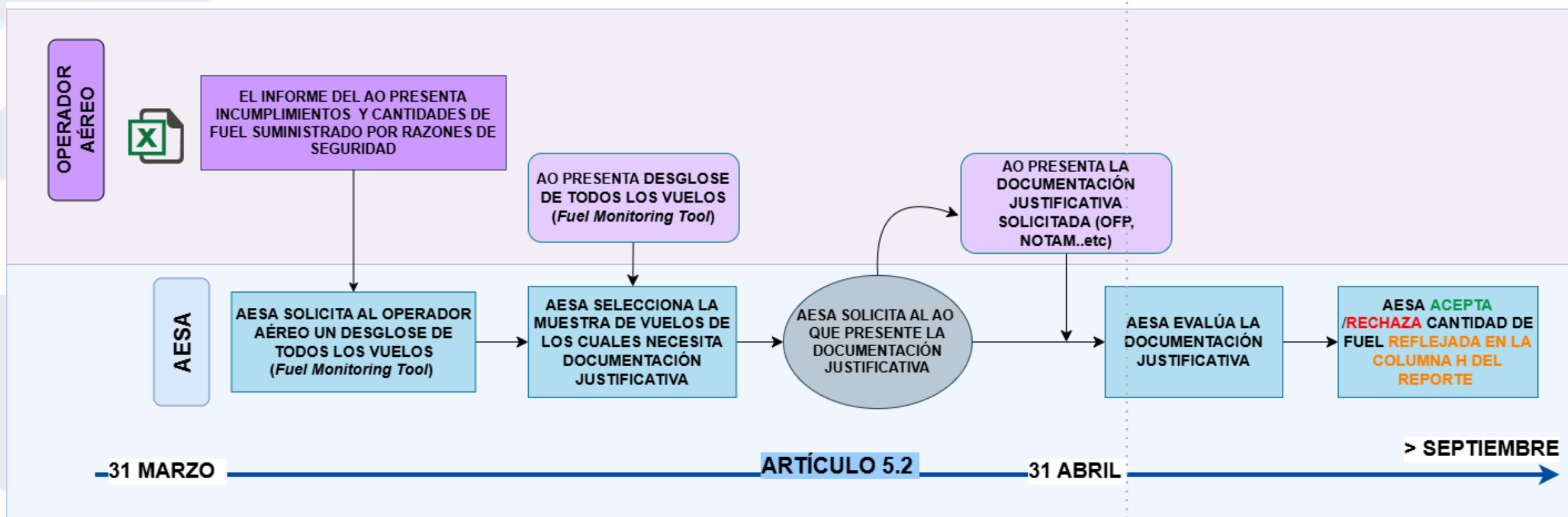
FINAL DE ABRIL

La autoridad competente (CA) revisa el envío de datos por parte del operador AO:

- ☐ Revisión de datos, documentación de soporte e informes de verificación
- ☐ Acepta o rechaza filas en el informe de errores generado por las verificaciones automáticas que realiza el portal de EASA
- ☐ Revisa la información del verificador y la documentación de soporte proporcionada por el AO.
- ☐ Solicita más información cuando sea necesario.
- ☐ Cierra el proceso de envío de datos, **manteniendo abierto el proceso de revisión de justificaciones.**



Flujo de presentación y reporte de datos a través del portal de Sostenibilidad de EASA



Flujo de presentación y reporte de datos a través del portal de Sostenibilidad de EASA

REVISIÓN DE JUSTIFICACIONES



Deadline: por confirmar

Union Airport Name	ICAO Code of Union Airport	Total flights operated departing from the Union Airport (Nº flights)	Total flights hours operated departing from the Union Airport (Nº hours)	Yearly aviation fuel required (tonnes)	Yearly actual aviation fuel uplifted (tonnes)	Yearly non-tanked quantity (tonnes)	Yearly tanked quantity for fuel safety rules (tonnes)
Palma de Mallorca	LEPA	69	129,28	315,46	173,72	110,20	150,00
Kos	LGKO	23	71,13	160,87	133,23	11,55	7,00
Alicante	LEAL	16	50,08	120,92	123,15	0,00	0,00
Stuttgart	EDDS	112	217,77	544,35	371,73	118,18	100,00
Iraklion	LGIR	39	115,28	272,43	278,65	0,00	0,00
Larnaka	LCLK	16	62,43	146,07	152,70	0,00	0,00
München	EDDM	2	2,90	6,03	14,97	0,00	0,00
Karlsruhe/Baden-Baden	EDSB	1	0,68	1,47	0,00	1,32	8,00
Poznań-Ławica	EPPO	1	1,82	2,89	7,52	0,00	0,00
Lotnisko Chopina w Warszawie	EPWA	1	2,28	3,71	3,94	0,00	0,00

AO tendrá que aportar documentación que pueda justificar estas cantidades de fuel cargado por cuestiones de seguridad



Flujo de presentación y reporte de datos a través del portal de Sostenibilidad de EASA

REVISIÓN DE JUSTIFICACIONES



Documentos que el OA puede tener que facilitar a la Autoridad Competente para justificar las razones de cumplimiento de las normas en materia de seguridad del combustible son (lista no exhaustiva):

- I) Información del cuaderno de a bordo
- II) Informes METAR, TAF, SIGMET, los mapas meteorológicos de ruta o las comunicaciones de los ANSP (31) sobre restricciones meteorológicas
- III) Los NOTAM
- IV) Comunicaciones del gestor del tránsito aéreo y sobre el control del tránsito aéreo)
- V) Publicaciones de información aeronáutica (AIP)
- VI) Comunicaciones del proveedor de combustible o entidad gestora del aeropuerto
- VII) Plan operacional de vuelo
- VIII) Otros que el OA o la A.C considere pertinentes



Flujo de presentación y reporte de datos a través del portal de Sostenibilidad de EASA

REVISIÓN DE JUSTIFICACIONES



Deadline: por confirmar

- ✓ La autoridad competente (CA) indicará al AO para qué filas (específicas o todas) se requiere documentación justificativa y qué documentación.
- ✓ El operador aéreo (AO) subirá los documentos de justificación donde se haya solicitado.
- ✓ La CA introducirá la cantidad justificada aceptada; y el portal calculará automáticamente la cantidad final no suministrada (non-tanked) de ese aeropuerto.
- ✓ Cierre completo del envío.

Infracciones de Sujetos Obligados



% SAF en UAs (Art 4)

No presentar el reporte anual en tiempo y forma (Art 4)

Facilitar el acceso a AOs al fuel con % min de SAF (Art 6.1)

No presentar a AESA un informe de investigación a petición de un AO (Art 6.5)

Uplift en cada UA < 90% Trip & Taxi (Art 5.1)

No presentar el reporte anual Verificado en tiempo y forma (Art 8)

Infracciones contempladas en nuevo art. 47 ter de la LSA

Régimen Sancionador para AOs

La tipificación de los potenciales incumplimientos vinculados al Reglamento ReFuel EU Aviation, para el caso de **operadores aéreos y gestores aeroportuarios** son incluidos en la Ley 8/2025, de 29 de septiembre, por la que se modifica la Ley 21/2003 de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

En concreto las **infracciones** son reguladas en el Artículo 47 ter. Infracciones en relación con la sostenibilidad del transporte aéreo, en tanto que las **sanciones aplicables** son recogidas en el art.55.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) actúa como Autoridad Competente designada para la aplicación de las sanciones que, en su caso, correspondan a los operadores aéreos



BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO



Núm. 235

Martes 30 de septiembre de 2025

Sec. I. Pág. 125617

I. DISPOSICIONES GENERALES

JEFATURA DEL ESTADO

19339 Ley 8/2025, de 29 de septiembre, por la que se modifican la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.



CUADRO RESUMEN INFRACCIONES Y SANCIONES VINCULADAS A REFUEL EU AVIATION

Art.	Sujeto Obligado	Concepto	Tipificación	Sanción
47ter.2.a.1.	Operador Aéreo	Retraso presentación Informe o doc. exigida por AESA	Leve	Art 55.2.a 4.500 – 70.000 €
47ter.2.a.2.	Operador Aéreo	No verificación Informe	Leve	
47ter.2.b.1.	Gestor Aerop.	Incumplimiento del plazo para adoptar medidas para subsanar deficiencias en el suministro SAF	Leve	
47ter.2.b.2.	Gestor Aerop.	Incumplimiento obligaciones de información	Leve	
47ter.3.a.1.	Operador Aéreo	Incumplimiento injustificado de las obligaciones de repostaje de combustible	Grave	Art 55.5 2 x Precio Anual combustible x Cantidad no repostada
47ter.3.a.2.	Operador Aéreo	incumplimiento de la obligación de comunicación	Grave	Art 55.2.b 70.001 – 250.000 €
47ter.3.a.3.	Operador Aéreo	Cumplimiento defectuoso de las obligaciones de suministrar información	Grave	
47ter.3.b.1.	Gestor Aerop.	No adopción de las medidas necesarias y suficientes para subsanar la falta de acceso a SAF	Grave	
47ter.3.b.2.	Gestor Aerop.	No facilitar información requerida por AESA	Grave	

Gracias por su atención

www.seguridadaerea.gob.es