



Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la Unión Europea

Asignación de derechos de emisión gratuitos por el uso de combustibles sostenibles en la aviación y obligaciones de visibilidad del apoyo al SAF (Art.8 Reglamento FEETS)

Javier González Sánchez
Oficina Española de Cambio Climático (OECC)

1. Antecedentes.
2. Características generales del sistema de apoyo.
3. Metodología de distribución.
4. Procedimiento y calendario de aprobación.
5. Obligaciones de visibilidad de la ayuda recibida.

Como resultado de la revisión de la Directiva RCDE UE en 2023, se establece un nuevo mecanismo de apoyo para el uso de combustibles de aviación elegibles en virtud del **artículo 3 quater, apartado 6** (en adelante, **combustibles admisibles**)

Para incentivar la pronta adopción de los combustibles alternativos más eficaces en términos de potencial de reducción de emisiones y ayudar a los operadores de aeronaves comerciales a utilizar combustibles admisibles en las rutas cubiertas por el RCDE UE, los colegisladores acordaron reservar **20 millones de derechos de emisión del RCDE UE durante el período comprendido entre el 1 de enero de 2024 y el 31 de diciembre de 2030.**

Los derechos de emisión **cubrirán total o parcialmente el diferencial de precio restante entre el queroseno fósil y los combustibles admisibles** utilizados por los operadores de aeronaves comerciales.

Niveles de apoyo en función del tipo de combustible admisible o del aeropuerto donde haya sido suministrado el mismo (Anexo I Reglamento FEETS):

	Subcategoría de combustible de aviación admisible	Nivel de ayuda directa del RCDE UE	Detalles
	-----	100%	Aeropuertos situados en islas menores de 10 000 km2 y sin conexión por carretera o ferrocarril con el continente, en aeropuertos que no sean lo suficientemente grandes como para ser definidos como aeropuertos de la Unión, y en aeropuertos situados en regiones ultraperiféricas;
1	Combustibles renovables de origen no biológico (RFNBOs)	95%	Combustibles renovables de sustitución de origen no biológico, tal como se definen en el artículo 2, punto 36, de la Directiva (UE) 2018/2001 y certificados en consonancia con el artículo 30 de dicha Directiva.
2	Combustibles renovables coprocesados de origen no biológico		Combustibles coprocesados en una refinería convencional que sean combustibles renovables de sustitución de origen no biológico, tal como se definen en el artículo 2, punto 36, de la Directiva (UE) 2018/2001 y certificados en consonancia con el artículo 30 de dicha Directiva.
3	Biocarburantes de aviación avanzados	70%	Biocarburantes producidos a partir de las materias primas enumeradas en el anexo IX, parte A, de la Directiva (UE) 2018/2001 y certificados en consonancia con el artículo 30 de dicha Directiva.
4	Combustibles coprocesados avanzados		Combustibles coprocesados en una refinería convencional a partir de las materias primas enumeradas en el anexo IX, parte A, de la Directiva (UE) 2018/2001 y certificados en consonancia con el artículo 30 de dicha Directiva.
5	Hidrógeno renovable para la aviación		Hidrógeno renovable para la aviación tal como se define en el artículo 3, punto 16, del Reglamento (UE) 2023/2405.
6	Biocarburantes de aviación	50%	Biocarburantes producidos a partir de las materias primas enumeradas en el anexo IX, parte B, de la Directiva (UE) 2018/2001 y certificados en consonancia con el artículo 30 de dicha Directiva.
7	Otros biocarburantes de aviación		Biocarburantes producidos a partir de las materias primas no enumeradas en el anexo IX de la Directiva (UE) 2018/2001, no producidos a partir de cultivos destinados a la alimentación humana o animal y certificados en consonancia con el artículo 30 de dicha Directiva.
8	Hidrógeno con bajas emisiones de carbono de fuentes no fósiles para la aviación		Hidrógeno con bajas emisiones de carbono para la aviación tal como se define en el artículo 3, punto 15, del Reglamento (UE) 2023/2405 que no procede de fuentes fósiles.
9	Combustibles de aviación sintéticos con bajas emisiones de carbono de fuentes no fósiles		Combustibles de aviación sintéticos con bajas emisiones de carbono tal como se definen en el artículo 3, punto 13, del Reglamento (UE) 2023/2405, que no proceden de fuentes fósiles.
10	Combustibles coprocesados		Coprodutos procesados en una refinería convencional distintos de los combustibles coprocesados avanzados y certificados en consonancia con el artículo 30 de la Directiva (UE) 2018/2001.

Características generales del sistema de apoyo:

- Bolsa única para el periodo 2024-2030 y disponible hasta su agotamiento.
- Sujeto a evaluación de resultados por la Comisión Europea, el sistema **se podría extender hasta 2034**.
- Destinado a **operadores aéreos comerciales (tanto europeos como extranjeros)** por el uso de los combustibles admisibles en vuelos subsónicos para:
 - **Vuelos para los que deben entregarse derechos de emisión** de conformidad con el artículo 12, apartado 3, de la Directiva 2003/87/CE = Vuelos intracomunitarios UE + destino Suiza / UK o;
 - Vuelos cubiertos por el artículo 3 quater, apartado 8, de la Directiva 2003/87/CE = **Vuelos de carácter doméstico hacia / desde una región ultraperiférica**. Ejemplo: Madrid – Tenerife Sur, Madeira – Lisboa.
- Sistema de **distribución transparente, igualitario y no discriminatorio**. La distribución da preferencia al orden de llegada de la solicitud de asignación gratuita (*first come-first served*)



El sistema de distribución de los derechos de emisión se encuentra regulado en el Reglamento Delegado (UE) 2025/723 (REGLAMENTO FEETS):

$$\frac{\text{Cantidad de combustible admisible utilizado} \times \text{diferencia de precio} \times \text{porcentaje de apoyo}}{\text{Precio del derecho de emisión}}$$

El operador aéreo deberá notificar las cantidades de combustibles admisibles utilizados en su informe anual sobre los datos de emisiones, y aplicar esta fórmula para cada categoría de combustible y nivel de apoyo.

$$\frac{\text{Cantidad de combustible admisible utilizado} \times \text{diferencia de precio} \times \text{porcentaje de apoyo}}{\text{Precio del derecho de emisión}}$$

Datos verificados en el informe anual sobre datos de emisiones y de conformidad con los procedimientos incluidos en su Plan de Seguimiento de Emisiones aprobado:

- El operador aéreo debe **declarar los tipos de combustible y sus propiedades**, así como determinar la **fracción fósil y de combustible puro** de aviación admisible.
- El operador aéreo debe determinar las **cantidades atribuibles a cada aeródromo**, según las siguientes reglas :
 - Suministro a la aeronave en **lotes físicamente identificables** (e.g. camión cisterna): se deben aportar pruebas de atribución al vuelo inmediatamente después del repostaje.
 - Suministro a la aeronave **sin atribución física a vuelos específicos** (e.g. redes de hidrantes): se aplica un factor de proporcionalidad.

Guía técnica de evidencias documentales requeridas para combustibles de aviación sostenibles (zero-rating / FEETS)

(b) Properties of the fuels used

Please provide here the calculation factors needed for describing each fuel's properties for calculating the emissions. Input is required only if you are using other fuels than the standard fuels already

Please note:

preliminary EF	The „preliminary emission factor“ is the assumed total emission factor of a mixed fuel or material based on the total carbon content before multiplying it with the fossil fraction to result in the emission factor. For Aviation, the EF is usually reported as t CO ₂ t
NCV	Net calorific value. Proxy data is to be reported for completeness purposes. In this template it is not used for emission calculation.

Please also provide information about the fuel type of each alternative fuel used. A list of each fuel type, its corresponding short name and a description of the fuel type is provided below. By checking the automatically filled (green) cells, please ensure if you have selected the correct fuel type (e.g.: not all fuel types correspond to zero-rated fuels).

Alternative fuel types	Short name	Description of the fuel type	Support
Advanced aviation biofuel	Adv. Biofuel	Biofuels produced from the feedstock listed in Part A Annex K to Directive 2018/2001 and that are certified in compliance with Article 30 of that Directive	70%
Aviation Biofuel	Biofuel	Biofuels produced from feedstock listed in Part B Annex K to Directive 2018/2001 and that are certified in compliance with Article 30 of that Directive	50%
Other aviation biofuel	Other Biofuel	Biofuels produced from the feedstock not listed in Annex K to Directive 2018/2001 except for those produced from food and feed crops and that are certified in compliance with Article 30 of that Directive	50%
Co-processed advanced biofuel	Co-prod. Adv. Biofuel	Co-products in a conventional refinery produced from the feedstock listed in Part A Annex K of Directive 2018/2001 and that are certified in compliance with Article 30 of that Directive	70%
Co-processed biofuel	Co-prod. Biofuel	Co-products in a conventional refinery other than advanced co-processed fuels and that are certified in compliance with Article 30 of that Directive	50%
Non-Eligible biofuels	Non-El. Biofuel	Biofuels that are certified in compliance with Article 30 of Directive 2018/2001 and produced from food and feed crops	n.a.
Non-zero-rated biofuels	Non-zero	Biofuels that are not certified in compliance with Article 30 of Directive 2018/2001	n.a.
RFNBO	RFNBO	Drop-in renewable fuels of non-biological origin as defined in Article 2, point (36) of Directive 2018/2001 and that are certified in compliance with Article 30 of that Directive	95%
RCF	RCF	Recycled carbon fuels as defined in Article 2, point (35) of Directive (EU) 2018/2001 and that are certified in compliance with Article 30 of that Directive	n.a.
Non-zero-rated RFNBO	Non-zero	Drop-in renewable fuels of non-biological origin as defined in Article 2, point (36) of Directive 2018/2001 and that are NOT certified in compliance with Article 30 of that Directive	n.a.
Non-zero-rated RCF	Non-zero RCF	Recycled carbon fuels as defined in Article 2, point (35) of Directive (EU) 2018/2001 and that are NOT certified in compliance with Article 30 of that Directive	n.a.
non-fossil SLCF	non-fossil SLCF	Synthetic low-carbon aviation fuels as defined defined in Article 3, point (13) of Regulation (EU) 2023/2405 that is not derived from fossil fuels and is complying with the required greenhouse gas reduction criterion	50%
SLCF (fossil)	SLCF	Synthetic low-carbon aviation fuels as defined defined in Article 3, point (13) of Regulation (EU) 2023/2405 that is derived from fossil fuels and/or is NOT complying with the required greenhouse gas reduction criterion	n.a.
non-zero-rated SLCF	Non-zero SLCF	Synthetic low-carbon aviation fuels as defined defined in Article 3, point (13) of Regulation (EU) 2023/2405 that is derived from fossil fuels and/or is NOT complying with the required greenhouse gas reduction criterion	n.a.
Other	Other	Any other drop-in aviation fuel not listed above	n.a.
Other Aviation fuel (Manual input)	Other (manual)	Any other drop-in aviation fuel not listed above, open to complete manual input, i.e. there is the possibility to enter an emission factor or NCV different from standard aviation fuels, determined in accordance with Articles 32 to 35 of the MRR.	Manual input

In the (unlikely) case that you are using fuel types which deviate from the predefined types, you can provide the parameters of such fuels manually in the last two rows of the table (fuels No. 17 and 18).

Fuel No.	Name of fuel	Fuel type	MRR Category	Alternative fuel sub-category	preliminary EF	NCV [GJ/t]	Zero rated fuel	Eligibility for ETS support
1	Jet kerosene (Jet A1 or Jet A)		Standard aviation fuel		3,16	44,30		
2	Jet gasoline (Jet B)		Standard aviation fuel		3,10	44,30		
3	Aviation gasoline (AvGas)		Standard aviation fuel		3,10	44,30		
4								
5			Biofuel					
6			RFNBO/RCF					
			SLCF					
			Fossil Alternative Fuel					

Emissions overview

Emissions Data

Annex Aerodromes

Fuel attribution by Aerodromes

10a (a) EU ETS Proportional fuel attribution at aerodromes

Provide the fuel proportionally attributed at aerodromes covered by the EU ETS

As an aircraft operator, you have to attribute alternative aviation fuels (i.e. all fuels except fossil standard fuels Jet A, Jet A1, Jet B and AvGas) and their emissions proportionally between EU ETS flights and other flights. This is regulated in Article 33a of the MRR for alternative aviation fuels in general (in particular for zero-rated fuels) and in Article 34a regarding aviation fuels eligible for support pursuant to Article 34(c) of the EU ETS Directive. In this section only quantities of neat alternative aviation fuels relevant for the EU ETS are to be reported.

Note that in this section only the quantities of neat alternative aviation fuels relevant to the EU ETS are to be reported.

Neat alternative aviation fuels relevant to the CH ETS are to be reported in section 10a(3), see next sheet.

The following rules apply:

A. The fuel is delivered directly to the aircraft in physically identifiable batches

In this case, the alternative fuel is attributed to the flight directly following the uplift. Where several subsequent flights are carried out without fuel uplift between these flights ("tankering"), the aircraft operator shall split the amount of the alternative fuel and assign it to these flights proportionally to the emissions from those flights calculated using the preliminary emission factor.

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 formula:

$$AttrF_N = TotalF_N \times F_{AE}$$
$$F_{AE} = Em_{relevant} / Em_{total}$$

Where the variables have the following meaning:

$AttrF_N$	Attributed fuel quantity of Fuel N at the specified aerodrome in tonnes (the amount of fuel to be reported for calculating its emissions).
$TotalF_N$	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), including non-ETS and exempted flights.

Which flights are relevant for the calculation of the proportionality factor depends on the reporting purpose:

Reporting of alternative fuels in general (Article 33a of the MRR)	All flights starting from this aerodrome for which allowances have to be surrendered pursuant to Article 12(3) of the EU ETS Directive, i.e. the flights under the "reduced scope" of the EU ETS
Reporting of eligible aviation fuels for support under Art. 34(c) of the EU ETS Directive (Article 34a of the MRR)	All flights starting from this aerodrome for which allowances have to be surrendered pursuant to Article 12(3) of the EU ETS Directive, i.e. all flights under the "reduced scope" of the EU ETS
AND	Flights starting from this aerodrome covered by Article 34(c) of the EU ETS Directive, i.e. flights between an aerodrome located in an outermost region of a Member State and an aerodrome located in the same Member State, including another aerodrome located in the same outermost region or in another outermost region of the same Member State.

Therefore, for filling the table below, you should perform the following steps:

Step 1: Generate a list of all aerodromes at which all aircraft have uplifted alternative aviation fuels. Where more than one fuel (as defined in section 5 of this template) is relevant at an aerodrome, you have to provide separate rows in the table for each fuel. Only neat fuels are to be reported. Therefore, the fossil fraction and standard fuels do not have to be listed here.

Step 2: (only if you want to apply for support in form of free allowances pursuant to Article 34(c) of the EU ETS Directive): Identify for each aerodrome whether it is eligible for 100% support in accordance with point (c) of the third paragraph of Article 34(c) of the EU ETS Directive. If yes, enter "100%". If not, enter "0%".

Step 3: For each identified fuel and aerodrome, determine the total quantity of this (neat) fuel used at this aerodrome.

Step 4: For each identified aerodrome, determine the proportionality factor which applies to zero-rating, pursuant to Article 33a of the MRR.

Step 5: (only if you want to apply for support under Article 34(c) of the EU ETS Directive and the fuel is eligible for support): For each identified aerodrome, determine the proportionality factor which applies to eligible aviation fuels pursuant to Article 34a of the MRR.

The results of the above steps are to be entered in the table below, with specific guidance for each column as follows:

Eligibility for 100% support (Art. 34(c) EU ETS Directive)	Enter "TRUE" or "FALSE" in accordance with step 2 explained above. If left empty, "FALSE" is assumed. Note that this information is used for the automatic calculation in section 10b of this template, in the sheet "YEETS Application (10b)".
Alternative aviation fuel name	Pick the fuel name from the drop-down list, which is automatically generated from all fuels for which complete information has been entered in section 5.
Total alternative aviation fuel delivered (tonnes)	Enter here the total amount of this neat fuel in tonnes delivered to the fueling system at this aerodrome for ALL your flights departing from this aerodrome in accordance with step 3.
Proportionality factor (Art. 33a) [%]	Enter here the proportionality factor determined in step 4. Note that you can enter either a value between 0 and 1 (without % sign), or a value between 0% and 100% (this is the default format). You can add all significant digits after the comma, and adjust displayed number format, if relevant. If left empty, a value of zero is assumed.
Proportionality factor for eligible fuels (Art. 34a) [%]	Enter here the proportionality factor determined in step 5, if applicable. Note that you can enter either a value between 0 and 1 (without % sign), or a value between 0% and 100% (this is the default format). You can add all significant digits after the comma, and adjust displayed number format, if relevant. If left empty, a value of zero is assumed.

Attributed fuel (tonnes)

Please note that the result here is the quantity of fuel used to be reported in sections 5c and 5d.

Attributed zero-rated fuel (tonnes)

If the fuel selected is declared as being zero-rated (section 5), here the same quantity as in the previous column is displayed. Otherwise the cell is made grey.

Fuel eligible for support (tonnes)

The template calculates here automatically the amount of neat fuel attributed in line with the proportionality factor pursuant to Art. 34a of the MRR for fuels eligible for support under Article 34(c) of the EU ETS Directive. Note that this information is used for the automatic calculation in section 10b of this template, in the sheet "YEETS Application (10b)".

Further notes on filling this table:

Please, list all aerodromes where an alternative aviation fuel was used and the corresponding proportionality that applies at that aerodrome. Please, ensure that the resulting amount of neat alternative fuels claimed is correct.

In case of situation A (direct physical delivery to aircraft), please use the following approach for filling the table:

- Enter a proportionality factor of 100% for the quantity physically delivered.
- In case of tankering, you have to enter only the fuel quantity assigned to the first flight from the aerodrome of first departure. Then you have to create an additional row for the aerodrome from where the second flight departs, even if the respective fuel is not available at that aerodrome. Again 100% proportionality for that amount assigned to the second flight are to be reported.
- If at an aerodrome both situations A and B apply, the respective fuel quantities have to be reported in separate rows, even if the same fuel at the same aerodrome is involved.

Special situation: Mass balance system encompassing several aerodromes

The proportionality factor is calculated at each aerodrome separately. However, if an aerodrome is part of a mass balance system (MBS) encompassing several aerodromes, the proportionality factor should be calculated for the whole system and the same factor should be used for all aerodromes connected to that MBS. Note that in certain cases, the MBS may encompass aerodromes beyond the physically inter-connected (pipelined) connection.

For example, in case of NATO's Central Europe Pipeline System (CEPS), the proportionality factor should take into account all flights departing from all aerodromes connected to CEPS where the aircraft operator performs flights.

Table for Attribution of alternative aviation fuels

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 entering data in section 5c (fuel quantities used in sheet "Emissions Overview (4-7)").

Aerodrome	Eligibility for 100% support (Art. 34(c) EU ETS Directive)	Alternative aviation fuel name	Total alternative aviation fuel delivered	Proportionality factor (Art. 33a) [%]	Proportionality factor for eligible fuels (Art. 34a) [%]	Attributed fuel (tonnes)	Attributed zero-rated fuel (tonnes)	Fuel eligible for support (tonnes)
TOTAL			0,00			0,00	0,00	0,00

When ready with entries in this sheet, please click here for returning to entering data in section 5c (fuel quantities used in sheet "Emissions Overview (4-7)").



AUTOMATIC AGGREGATION OF ALTERNATIVE FUEL TYPES

10b Support under Article 3c(6) of the EU ETS Directive

- (a) Please, indicate here if you do NOT want to apply for the free allocation to support the use of eligible aviation fuels pursuant to Article 3c(6) of the EU ETS Directive.

In selecting "TRUE", you are opting-out from the ETS support pursuant to Article 3c(6) of the EU ETS Directive.

You are applying for support for the use of eligible aviation fuels under Article 3c(6) of the EU ETS Directive using the data displayed below.

- (b) Aggregated amount of neat fuels eligible for Article 3c(6) support

The table below lists the amounts of neat fuels in tonnes, attributed proportionally to eligible flights, as entered in section 10a of this report.

The level of support is automatically taken from the fuel definitions in section 5b.

Where an airport listed in section 10b is eligible for 100% support in accordance with Article 3c(6) of the EU ETS Directive, this support level is set to 100%.

Fuels entered in Section 10a [tonnes]	Level of direct ETS support under Article 3c(6)				Total Volume
	50%	70%	95%	100%	
Advanced Aviation Biofuel					
Aviation Biofuel					
Other aviation biofuel					
Co-processed advanced biofuel					
Co-processed biofuel					
RFNBO					
non-fossil SLCF					
Other Aviation fuel (Manual input)					
TOTAL					

IMPORTANTE: MARCAR "FALSO" PARA CONFIRMAR LA SOLICITUD DE ASIGNACIÓN GRATUITA

$$\frac{\text{Cantidad de combustible admisible utilizado} \times \text{diferencia de precio} \times \text{porcentaje de apoyo}}{\text{Precio del derecho de emisión}}$$

Diferencia de precio entre la categoría de combustible de aviación admisible y el queroseno fósil, expresado en EUR por tonelada.

El precio del combustible admisible se calcula por la Comisión Europea en base a:



Precio del derecho de emisión = precio medio ponderado subastas derechos de emisión × 3.16

Comunicación de la Comisión anual: para 2024, Comunicación C/2025/2024:

Subcategoría de combustible de aviación admisible		Precio del combustible de aviación admisible (en EUR por tonelada)	Diferencia de precio del queroseno fósil (en EUR por tonelada)	Nivel de ayuda directa del RCDE UE establecido en el artículo 3 <i>quater</i> , apartado 6, párrafo tercero, de la Directiva 2003/87/CE (*)	Ayuda directa del RCDE basada en el nivel de ayuda por subcategoría (en EUR por tonelada)
1	Combustibles renovables de origen no biológico	8 465	7 526	95 % vol.	7 150
2	Combustibles renovables coprocesados de origen no biológico	8 465	7 526	95 % vol.	7 150
3	Biocombustibles de aviación avanzados	2 987	2 048	70 % vol.	1 434
4	Combustibles coprocesados avanzados	2 987	2 048	70 % vol.	1 434
5	Hidrógeno renovable para la aviación	8 272	7 333	70 % vol.	5 133
6	Biocombustibles de aviación	2 085	1 146	50 % vol.	573
7	Otros biocombustibles de aviación	2 085	1 146	50 % vol.	573
8	Hidrógeno con bajas emisiones de carbono de fuentes no fósiles para la aviación	5 121	4 182	50 % vol.	2 091
9	Combustibles de aviación sintéticos con bajas emisiones de carbono de fuentes no fósiles	6 078	5 139	50 % vol.	2 569
10	Combustibles coprocesados	2 085	1 146	50 % vol.	573

**Precio derecho de emisión
= 64,74 EUR**

$$\frac{\text{Cantidad de combustible admisible utilizado} \times \text{diferencia de precio} \times \text{porcentaje de apoyo}}{\text{Precio del derecho de emisión}}$$

- **Por categoría de combustible:** indicado en el Anexo del Reglamento FEETS (ver diapositivas anteriores).
- **Por aeródromo:** 100% de apoyo (independientemente de la categoría de combustible) para:
 - Aeropuertos de pequeño tamaño.
 - Aeropuertos ubicados en islas pequeñas o regiones ultraperiféricas.

Listado anual publicado en web de la Comisión Europea/MITECO: listado [2024](#) y [2025](#)

SPAIN	
ICAO code	Airport
GCFV	Fuerteventura
GCGM	La Gomera
GCHI	Hierro
GCLA	La Palma
GCLP	Gran Canaria
GCRR	Lanzarote
GCTS	Tenerife Sur/Reina Sofia
GCXO	Tenerife Norte/Los Rodeos
GECT	Ceuta Heliport
GEML	Melilla

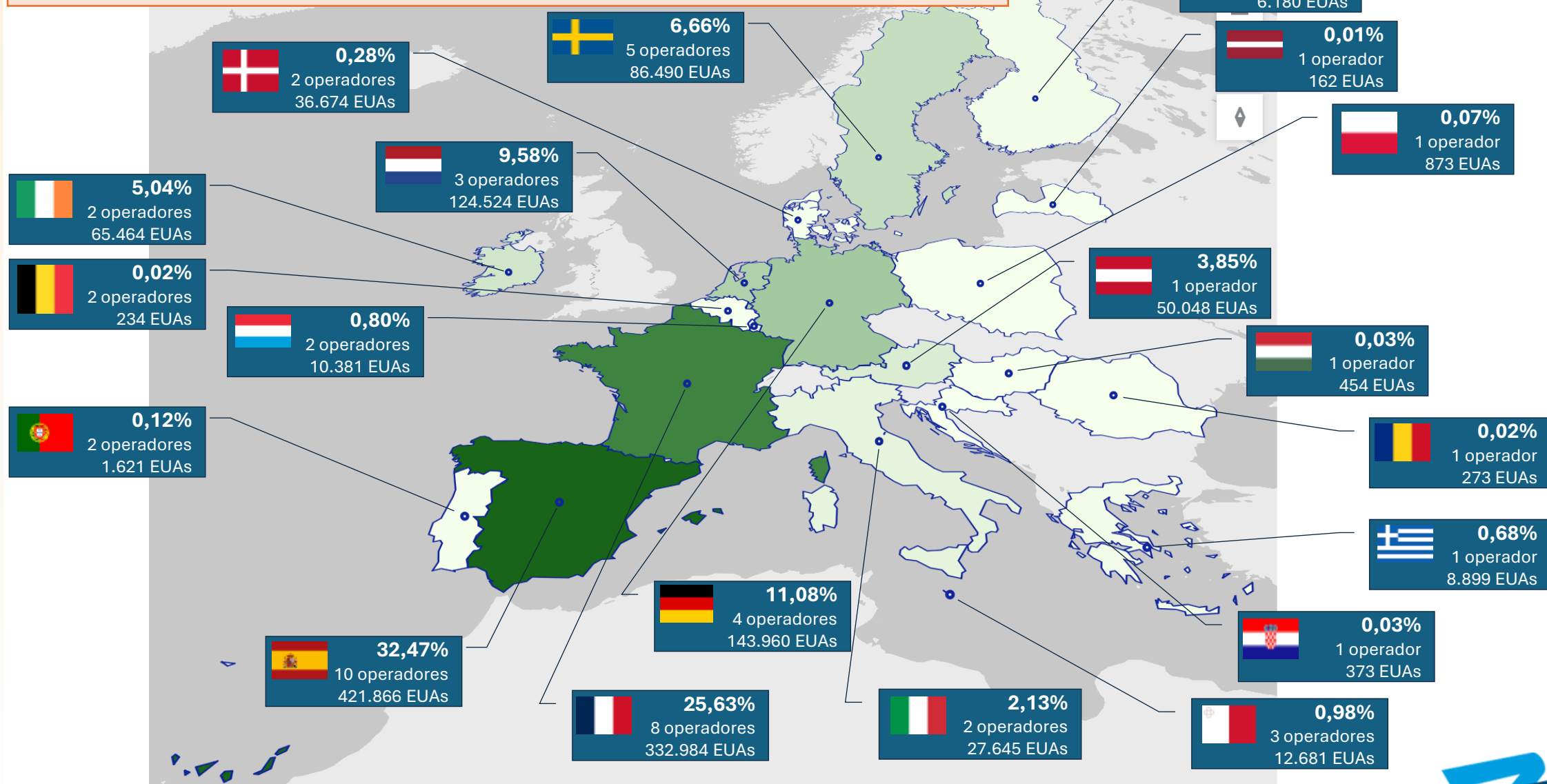
LEAM	Almeria
LEBZ	Badajoz/Talavera La Real
LEIB	Ibiza
LELC	Murcia/San Javier
LELN	Leon
LEMH	Menorca
LEPA	Palma De Mallorca
LEPP	Pamplona
LERJ	Logrono
LESA	Salamanca
LESO	San Sebastian
LEVD	Valladolid
LEVT	Vitoria



3. Metodología de distribución

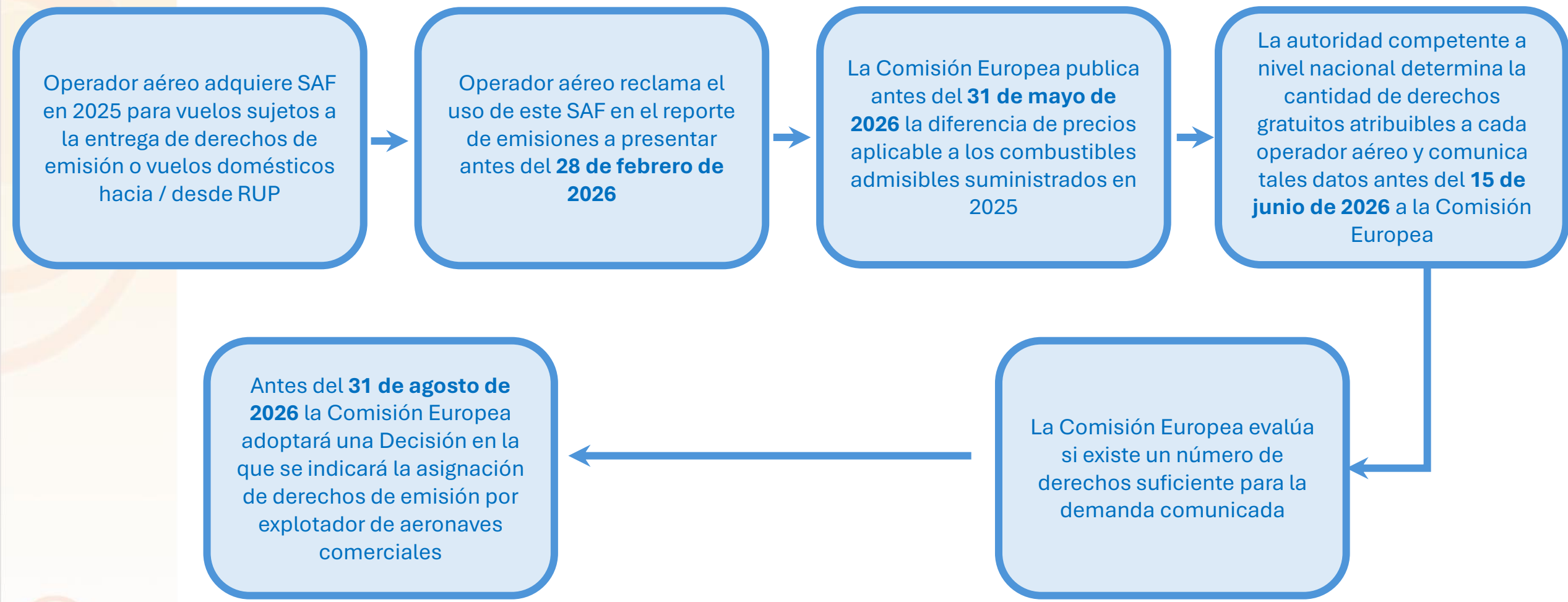
Asignación de derechos de emisión gratuitos en el marco del RCDE UE por uso de combustibles admisibles

TOTAL ASIGNACIÓN UE 2024 ≈ 1,3 M EUAs a 53 operadores



CLASIFICACION DE SEGURIDAD

Procedimiento de tramitación:



EJERCICIO anualidad 2024:

- Decisión de la Comisión C/2025/5004, de 12 de septiembre de 2025.
- Acuerdo de Consejo de Ministros de 28 de octubre de 2025.
- Derechos transferidos a las cuentas del Registro con fecha **1 de noviembre de 2025**.

EJERCICIO anualidad 2025:

1. Solicitud a través del Informe sobre datos de emisiones de 2025: **28 de febrero de 2026**.
2. Comisión Europea publicará los datos de diferencia de precios antes de **31 de mayo de 2026**.
3. MITECO/AESA calculan la asignación gratuita de cada operador y la comunican a la Comisión Europea antes del **15 de junio de 2026**.
4. Fecha límite para la adopción de la Decisión de la Comisión Europea: **31 de agosto de 2026**.
5. Aprobación en España de la asignación mediante **Acuerdo de Consejo de Ministros**.

Art.8 Reglamento FEETS - Los operadores de aeronaves comerciales que reciban apoyo por el SAF están sujetos a las siguientes **obligaciones**:

- a) Mencionar el origen de la ayuda y garantizar la visibilidad de la ayuda de la Unión, en particular cuando promuevan el uso de combustibles alternativos y los resultados de este uso, proporcionando información coherente, eficaz y específica a **diversos públicos, especialmente a los pasajeros, los medios de comunicación y el público general, y en sus declaraciones de sostenibilidad y los informes anuales**;
- b) Utilizar, en todas las actividades de comunicación e intercambio de conocimientos, y especialmente, en los billetes de los pasajeros, y en los tabloneros de anuncios situados en lugares estratégicos visibles para el público, la **etiqueta con mención «(co)financiado por el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE»**, así como el emblema de la Unión y el importe de la ayuda.

Para facilitar el cumplimiento a los operadores aéreos, la Comisión Europea ha publicado una guía específica con directrices y ejemplos prácticos:

[Guía para el cumplimiento de las obligaciones de visibilidad Art.8 FEETS](#)



Generalidades de su aplicación:

- ¿A **QUIÉN** aplican estas obligaciones?

Únicamente a los **operadores aéreos** que hayan recibido **asignación gratuita** por el uso de combustibles de aviación admisibles. Pej. Un operador aéreo que consuma combustible admisible pero no haya solicitado asignación gratuita queda exento de las mismas.

- ¿A partir de **CUÁNDO** aplican estas obligaciones?

A partir del momento en el que el operador aéreo reciba la ayuda y durante el periodo en el que reciba dicha ayuda. Pej: para la ayuda recibida por los combustibles consumidos en 2024, a partir de noviembre de 2025 y mientras siga solicitando asignación gratuita en ejercicios posteriores y hasta 2030.

- ¿**QUÉ RUTAS** están bajo estas obligaciones?

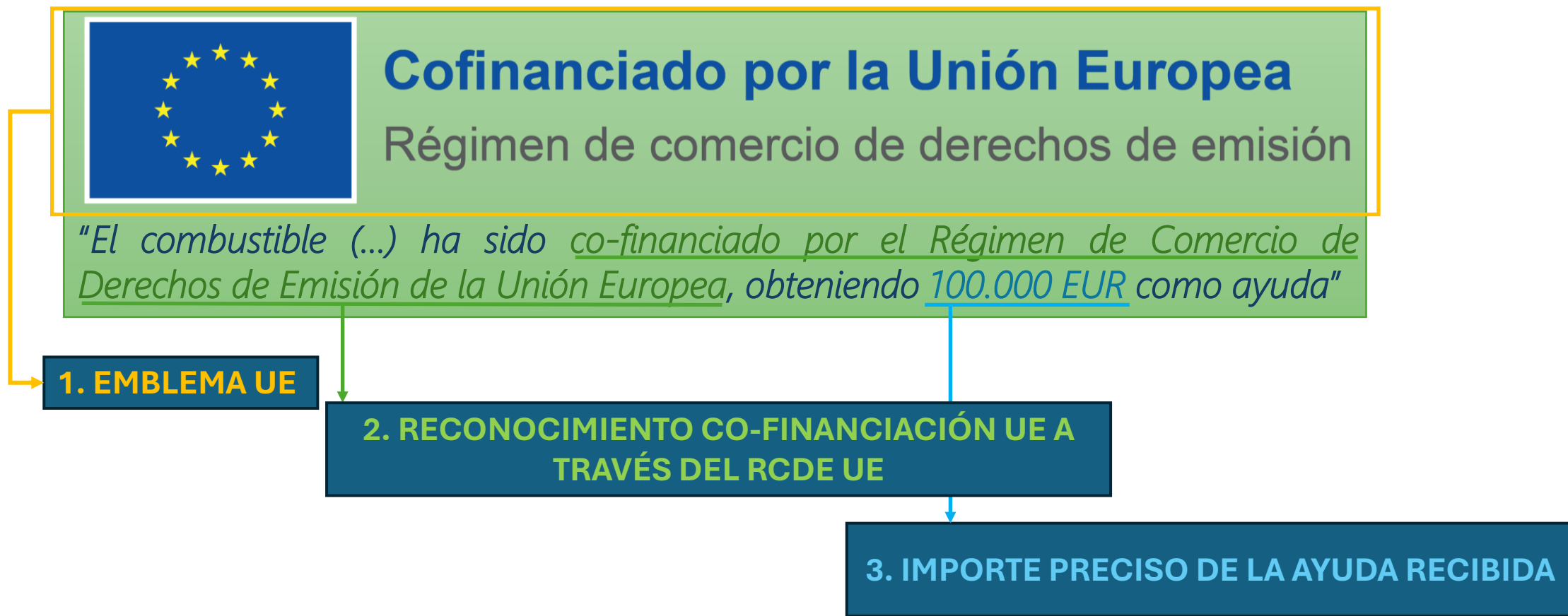
Las **sujetas al alcance del RCDE UE** (ámbito reducido). Las rutas sujetas al Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de Suiza no están bajo el ámbito de las obligaciones de visibilidad.

- ¿**CÓMO/DÓNDE** se debe visibilizar esta ayuda?

El reconocimiento de la financiación a través de la UE debe ser **parte integral de la estrategia de comunicación sobre la sostenibilidad de la compañía aérea**, por lo que debe incluir a:

- **Informes anuales y de sostenibilidad:** memoria anual de actividades, informe medioambiental o informe de responsabilidad corporativa.
- **Comunicaciones a pasajeros:** e-mails de confirmación de reservas, billetes/tarjetas de embarque, revistas a bordo de la aeronave, pantallas de entretenimiento o anuncios a bordo.
- **Divulgación a medios de comunicación y público:** notas de prensa, artículos, post en redes sociales, folletos informativos, relacionados con el uso de combustibles sostenibles por el operador aéreo.
- **Información en aeropuertos:** paneles o rótulos informativos en mostradores de facturación, oficinas de reservas, puertas de embarque o vestíbulos de espera.
- **Página web del operador aéreo.**
- **Eventos relacionados:** jornadas de difusión de conocimientos, talleres de trabajo o webinarios, presentaciones a la industria, o material educativo.

- **ELEMENTOS** del mensaje a incluir:



- Requisitos específicos del contenido de los mensajes:
 - Declaración explícita, clara, efectiva, precisa y usando un lenguaje adaptado a la audiencia a la que se dirige:

"El combustible admisible adquirido por NOMBRE OPERADOR AÉREO ha sido co-financiado por el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la Unión Europea, obteniendo CANTIDAD EUR como ayuda" [Sugerencia: añadir nota al pie *: "combustible de aviación admisible de acuerdo con el Reglamento Delegado FEETS"]*

- **Cálculo de la cantidad de ayuda recibida:** se debe expresar en EUR (no en derechos de emisión), calculada usando el precio del derecho de emisión publicado por la Comisión Europea, y de conformidad con la cifra más reciente del apoyo recibido. P. ej:

Precio derecho de emisión × cifra asignación gratuita recibida

Precio derecho de emisión 2024 = 64,74 EUR.

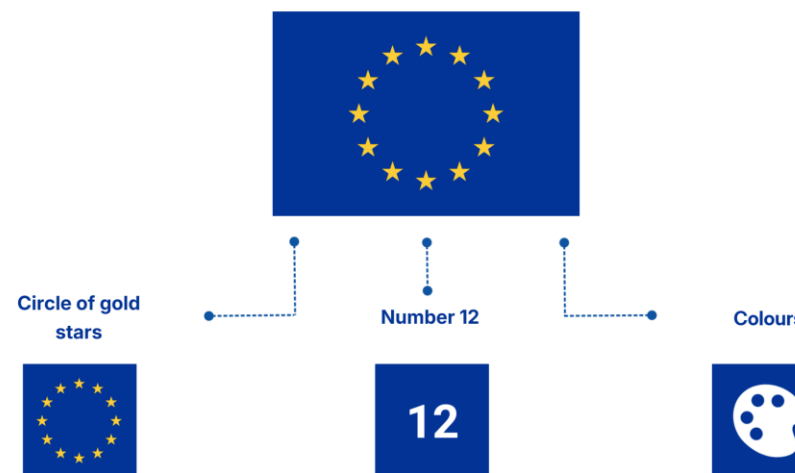
*Cifra asignación gratuita disponible en la página **web de información pública del Registro de la Unión***

- Requisitos específicos del contenido de los mensajes:
 - Uso de lenguaje apropiado al carácter retroactivo de la ayuda: uso de pasado simple o perfecto para hacer referencia al año de repostaje (anterior al año de recepción de la ayuda).

"El combustible admisible adquirido por NOMBRE OPERADOR AÉREO fue / ha sido co-financiado (...)"*

- Uso del emblema de la UE: Enlace al emblema UE y Guía especificaciones color, tamaño mínimo y texto acompañante.

Design and graphic elements



CLASIFICACIÓN DE S

Unity, solidarity and harmony among the people of Europe

Symbol of perfection, entirety, not related to number of Member States

Golden stars against a blue background

- Evitar riesgos de percepción de Greenwashing:
 - No difundir los mensajes con anterioridad a la recepción de la asignación gratuita.
 - Uso de lenguaje apropiado al carácter retroactivo de la ayuda.
 - Añadir información a datos oficiales para acreditar la veracidad del mensaje.





MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



VICEPRESIDENCIA
TERCERA DEL GOBIERNO

MINISTERIO
PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO



Gracias por su atención

ets.aviacion@miteco.es
sostenibilidad.aesa@seguridadaerea.es