

Jornada Informativa: Reglamento *ReFuel EU Aviation* y principales hitos en el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la Unión Europea relativas al sector aéreo y Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional CORSIA

29 de enero de 2026

PREGUNTAS RECIBIDAS A TRAVÉS DE LA APLICACIÓN SLIDO

1. Para un AO exento en un periodo de reporte, los suministradores siguen obligando a la carga con el SAF correspondiente, ¿Cuál es la postura de la autoridad?

La autoridad competente resulta consciente de la situación expuesta en relación a la práctica que pudiera estar siendo ejercida por los suministradores de combustible, comprometiéndose a dar traslado de la misma a la autoridad competente en el ámbito de ReFuel EU Aviation.

2. Llama la atención el bajo índice de aceptación de excepciones, 9 de 142. ¿A qué obedece? ¿Se está realizando mal la solicitud de excepción?

La evaluación de las solicitudes de exención en el ámbito del art 5.3. del Reglamento ReFuel EU Aviation contempla la necesidad de aportar documentación justificativa que acredite el conjunto de circunstancias contempladas en el citado Reglamento para su consideración, hecho que se ha dado en un porcentaje escaso de las solicitudes recibidas hasta la fecha. Adicionalmente y de acuerdo con lo dispuesto en la normativa, las solicitudes de exención deben ser presentadas al menos 3 meses antes de la fecha prevista de aplicación de la exención. AESA no admite a trámite ninguna solicitud de exención que no cumpla con los plazos establecidos.

3. Probada la entrega física de SAF por el AO ¿tiene este derecho a asignar su uso a todos sus vuelos sujetos a ETS desde este aeropuerto a efectos de FEETS?

*Las normas para la reclamación derechos gratuitos por el uso de combustibles sostenibles de aviación, contemplada en virtud del artículo 3 quater, apartado 6, de la Directiva 2003/87/CE, son descritas en el art 54bis del Reglamento 2018/2066, que establece en su apartado 5 que “Cuando los combustibles de aviación admisibles no puedan atribuirse físicamente en un aeródromo a un vuelo específico, el operador de aeronaves atribuirá el combustible a los vuelos para los que deban entregarse derechos de emisión de conformidad con el artículo 12, apartado 3, de la Directiva 2003/87/CE y a los vuelos contemplados en el artículo 3 quater, apartado 8, de dicha Directiva **proporcionalmente a las emisiones resultantes de tales vuelos con origen en ese aeródromo**, calculadas aplicando el factor preliminar de emisión.”*

4. Para el volumen de SAF adquirido (Art.8) entendemos que se reporta el volumen/atributos según PoC/PoS. ¿Sin certificados se reporta la compra (adquisición)?

*En virtud de la normativa de aplicación, y de acuerdo con lo señalado a este respecto en el apartado 4.2. del **ReFuelEU Aviation Manual for Aircraft Operators and Verification Bodies**, solo las compras de SAF que estén respaldadas por pruebas válidas (como, entre otras, la prueba de sostenibilidad [PoS] y la prueba de cumplimiento [PoC]) deben incluirse en el reporte. En definitiva, no se aceptarán a efectos de notificación la presentación exclusiva de facturas o documentación vinculada a la adquisición de un SAF que no estén directamente relacionadas documentación que demuestre sus atributos de sostenibilidad*

5. ¿Los m³ de SAF a reportar con qué densidad se convierten a toneladas? en UK-ETS la asunción de densidad es distinta a la que usamos en España. ¿Cuál se utilizaría?
- La densidad considerada deberá ser señalada por el operador aéreo en su Plan de Monitoreo. En este sentido, en virtud del art 53.5. del Reglamento 2066/2018, el operador de aeronaves utilizará la densidad de combustible (que puede ser un valor real o un valor estándar de 0,8 kg por litro).*

6. Para 2026 aparecen aeropuertos UA Suizos GVA y ZRH con códigos OACI erróneos. ¿Se va a unir también UK?

Ese error ya fue notificado y detectado por la Comisión y EASA y se resolverá en las próximas actualizaciones del listado. La presente Autoridad no ha recibido notificación alguna sobre la adhesión del reino unido al esquema ReFuel EU. Reino Unido cuenta con su propio mandato para promover el uso de SAF.

7. ¿Por qué el periodo de reporte (plazos) de EU ETS y de ReFuel EU no están alineados? Gracias

Se trata de marcos normativos que tienen objetivos diferentes, bases legales distintas y, por tanto, calendarios de cumplimiento no necesariamente idénticos. Se recuerda que en España las autoridades competentes son:

- Para EU ETS: la Oficina Española de Cambio Climático (OECC), responsable de la gestión y supervisión del régimen de comercio de derechos de emisión. La fecha límite para la notificación de las emisiones por el operador aéreo es el 28 de febrero de cada año. Así figura establecido en el artículo 36bis 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. Este plazo no admite prórroga alguna.*
- Para ReFuelEU Aviation: la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), autoridad competente encargada de la implementación, supervisión y verificación de las obligaciones específicas del Reglamento ReFuelEU. El reporte en el ámbito de ReFuel EU Aviation y sus plazos vienen establecidos en el artículo 8 del Reglamento 2023/2405.*

8. Para declaraciones SAF en EUETS, ¿qué listado de materias primas son elegibles para OA españoles? RED III no incluye animal fats Cat3, pero sí RED II.

Ni la DER II ni la DER III mencionan expresamente esta materia prima en sus listados, pero tampoco establecen una prohibición sobre su utilización. En consecuencia, y de acuerdo con el artículo 4, apartado 4, del Reglamento ReFuelEU Aviation, el uso de esta materia prima sí está permitido, si bien limitado a un máximo del 3 %.

9. ¿Está previsto que se amplíe más allá de 2030 las exenciones a las RUP?

La presente Agencia no dispone de información a este respecto por el momento, si bien será un aspecto que tratar a nivel de los estados miembros de la UE cuando se aproxime el citado plazo de finalización de la exención.

10. Para la presentación de los datos de non-CO2 previsto para 28/2, ¿qué flexibilidad de fechas se barajan?

Se adjunta comunicación oficial remitida por la autoridad competente el pasado 10 de febrero de 2026:

*“Por lo que se refiere a la **notificación de los efectos de la aviación sobre el clima no derivados del CO2** producidos en 2025, la Comisión Europea ha comunicado a las autoridades competentes que la herramienta NEATS no estará disponible en su **versión 3 hasta el mes de marzo de 2026**. Dicha versión incorpora el módulo de generación del informe de notificación requerido por la normativa europea y nacional. De acuerdo con la recomendación realizada por la Comisión Europea, se informa a los operadores aéreos que dispondrán del **plazo de 1 mes a computar desde la fecha en la que esté disponible la versión 3 de NEATS** para presentar el informe de notificación de los efectos de la aviación no derivados del CO2. Les mantendremos informados de la fecha de publicación.”*

11. ¿Se presentarán alegaciones sobre la aplicación de un único factor de proporcionalidad a todo el MBS, contraria al Art. 3c?6 ETS, que exige calcular a nivel de aeropuerto? ¿Hay alguna guía para saber los aeropuertos interconectados en red de distribución de fuel y poder calcular el factor de proporcionalidad por balance de masas para declarar SAF?

Las alegaciones presentadas por diferentes estados miembros de la UE han retrasado la aplicación del criterio de cálculo referido.

Al respecto, se incluye lo señalado en la comunicación oficial emitida el pasado 10 de febrero de 2026 por la Autoridad Competente:

Inclusión en la pestaña “EU ETS Annex Aerodromes (10a)” de un nuevo criterio sobre el cálculo del factor de proporcionalidad aplicable en los casos en los que el combustible no puede ser atribuido físicamente a un aeropuerto.

Este caso aplica a sistemas de distribución de combustible interconectados con varios aeropuertos, y en los que se aplica un balance de masas para determinar la cantidad de combustible presente en la mezcla de combustible extraída para aprovisionar un aeropuerto concreto. En este caso, se calcularía un único factor de proporcionalidad para todos los aeropuertos conectados a dicha red, en lugar de calcular un factor para cada uno de los aeropuertos. **Este nuevo criterio sobre el cálculo del factor de proporcionalidad no es aplicable al ejercicio de notificación de emisiones de 2025** según ha confirmado la Comisión europea. Será aplicable al ejercicio de notificación de emisiones de 2026 si previamente se han identificado con la colaboración de Eurocontrol todos los distintos sistemas de distribución de combustible que aplican balance de masas en aeropuertos de Estados del Espacio Económico Europeo.

12. ¿Se está valorando habilitar un plazo extraordinario para el reporte del uso de SAF debido al retraso de los suministradores en la entrega de las PoC?

La fecha límite establecida para la notificación de las emisiones por el operador aéreo es el 28 de febrero de cada año. Así figura establecido en el artículo 36bis 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. Este plazo no admite prórroga alguna.

Cualquier rectificación posterior de los datos incluidos en el informe presentado requerirá la presentación de un nuevo informe de emisiones verificado satisfactoriamente lo antes posible, con objeto de que la Agencia Estatal de Seguridad Aérea emita informe favorable y la Oficina Española de Cambio Climático proceda a la inscripción de las emisiones verificadas en la cuenta del Registro, no más tarde del 31 de marzo de 2026.