

**Acuerdo por el que se modifica la asignación individualizada de derechos de emisión a operadores aéreos para los años 2021 a 2023 como consecuencia de diversos aspectos relacionados con el BREXIT**

**1 de marzo de 2022**

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, en la reunión del Consejo de Ministros celebrada el 1 de marzo de 2022 ha sido aprobada, a propuesta de los Ministerios para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, de Asuntos Económicos y Transformación Digital, y de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la asignación individualizada de derechos de emisión a operadores aéreos para los años 2021 a 2023 como consecuencia de diversos aspectos relacionados con el BREXIT.

-----

La Directiva 2008/101/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, modificó la Directiva 2003/87/CE incluyendo la aviación en el régimen de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero de la Unión Europea (en adelante, RCDE UE) a partir del 1 de enero de 2012. Esta directiva fue transpuesta al ordenamiento español mediante la disposición adicional segunda de la Ley 5/2009, de 29 de junio, y mediante la Ley 13/2010, de 5 de julio, que modificó la Ley 1/2005, de 9 de marzo, reguladora del régimen del comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero.

Si bien inicialmente se incluían en el ámbito de aplicación del RCDE UE todos los vuelos con origen o destino en aeródromos situados en Estados del Espacio Económico Europeo (“alcance completo”), tras diversas modificaciones de la normativa actualmente sólo están sujetos a obligaciones bajo el RCDE UE los vuelos con origen y destino en aeródromos ubicados en Estados del Espacio Económico Europeo (“alcance reducido”), prorrogado este último hasta el 31 de diciembre de 2023.

Hasta la fecha, el Consejo de Ministros ha adoptado diversos acuerdos para aprobar la asignación gratuita inicial de operadores aéreos en el periodo 2013-2020, para adaptarla a los cambios de alcance (de “completo” a “reducido”) del RCDE UE y para aprobar la asignación correspondiente a nuevos operadores aéreos y operadores con alto crecimiento de actividad.

El Acuerdo de Consejo de Ministros de 15 de diciembre de 2020 aprobó la asignación gratuita de derechos de emisión correspondiente al periodo 2021-2023 para los operadores aéreos. Esta asignación fue determinada teniendo en cuenta la exclusión de los vuelos que conectan la UE con terceros países, la vinculación de los regímenes de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea y de Suiza, y la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea.

El 1 de enero de 2021, entró en vigor el Acuerdo de Comercio y Cooperación entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra. El artículo 392 del Acuerdo dispone que cada Parte debe establecer un sistema efectivo de tarificación de las emisiones de carbono que abarque la aviación. Precisa en este sentido que el ámbito de aplicación del sistema de tarificación de las emisiones de carbono de la Unión (el RCDE UE) abarcará los vuelos procedentes del Espacio Económico Europeo con destino en el Reino Unido. Menciona, asimismo, la posibilidad de vincular los sistemas de tarificación de las emisiones de carbono de la Unión Europea y Reino Unido de manera que se preserve la integridad de dichos sistemas y se ofrezca la posibilidad de aumentar su eficacia. En consecuencia, es necesario modificar ahora la asignación aprobada para los años 2021 a 2023 para acomodarla al nuevo alcance del RCDE UE. La asignación debe incluir las rutas con origen en Estados del Espacio Económico Europeo y destino en Reino Unido que han vuelto a formar parte del alcance reducido del RCDE UE, en virtud del Acuerdo de Comercio y Cooperación entre la UE y Reino Unido.

Además, se debe aprobar la asignación gratuita correspondiente a los operadores aéreos gestionados con anterioridad al Brexit por el Reino Unido y que, tras la conclusión del periodo transitorio establecido en el Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica, han sido reatribuidos a España bajo el RCDE UE de conformidad con el Reglamento Delegado (UE) 2021/662 de la Comisión, de 22 de abril de 2021, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 748/2009 de la Comisión sobre la lista de operadores de aeronaves que han realizado una actividad de aviación enumerada en el anexo I de la Directiva 2003/87/CE el 1 de enero de 2006 o a partir de esta fecha, en la que se especifica el Estado miembro responsable de la gestión de cada operador.

Por último, se debe corregir la asignación aprobada al operador aéreo AIR NOSTRUM en el Acuerdo de Consejo de Ministros de 15 de diciembre de 2020, tras haber sido constatado que el aeródromo internacional de Madeira, identificado en OACI como LPMA, ha sido identificado por el operador aéreo como LPFU en su informe sobre datos de toneladas kilómetro. Esto ha dado lugar a considerar como intracomunitarias y, por tanto, asignables las rutas operadas por el operador aéreo con origen o destino en este aeródromo cuando, en realidad, se trata de rutas excluidas por tratarse de una región ultraperiférica no sujeta al RCDE UE. En España, 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 de los Ministerios para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, de Asuntos Económicos y Transformación Digital, y de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Consultada el 22 de diciembre de 2021 la Comisión de Coordinación de Políticas de Cambio Climático, el trámite de información pública fue realizado entre los días 20 de diciembre de 2021 y 17 de enero de 2022. Durante el trámite de información pública, no se recibieron observaciones.

### **Metodología para determinar la asignación gratuita de derechos de emisión**

La normativa de la Unión Europea establece de forma directa y sin margen de discrecionalidad la metodología para determinar la asignación gratuita de derechos de emisión que debe otorgarse a los operadores aéreos durante el periodo 2021-2023.

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

- Debe aplicarse el factor de reducción lineal del 2,2%, que viene a disminuir cada año la asignación otorgada en ese porcentaje.
- Deben tenerse en cuenta los datos correspondientes a rutas operadas desde el Espacio Económico Europeo hacia la Confederación de Suiza (Acuerdo de vinculación de los Sistemas de Comercio de Derechos de Emisión de la UE y de Suiza) así como los datos correspondientes a rutas operadas con origen en Estados del Espacio Económico Europeo y destino en el Reino Unido (Acuerdo de Comercio y Cooperación entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por otra).

Seguidamente se resumen los principales elementos de cálculo:

- El punto de partida está en los datos de toneladas-kilómetro transportadas aportados por los propios operadores aéreos cuando solicitaron asignación gratuita de derechos de emisión para el periodo 2013-2020 ante las autoridades española o británica.
- De aquí hay que restar todos aquellos datos correspondientes a rutas sobre las que no va a haber obligaciones bajo el RCDE UE en el periodo 2021-2023, es decir, las que conectan el Espacio Económico Europeo con un país tercero, con la única excepción de las rutas que tienen origen en el Espacio Económico Europeo y destino en la Confederación Suiza o en el Reino Unido. Además, deben eliminarse los datos correspondientes a vuelos entre un

aeródromo situado en una región ultraperiférica y un aeródromo situado en cualquier Estado del Espacio Económico Europeo.

- Una vez determinado el dato final en toneladas kilómetro que conforman el nuevo “alcance reducido”, debe ser aplicado el benchmark o valor de referencia adoptado por la Comisión Europea (0,000642186914222035 derechos por tonelada-kilómetro).
- Finalmente, a la asignación así obtenida le debe ser aplicado el factor de reducción lineal de 2,2% en cada uno de los años 2021 a 2023. El dato hallado debe ser redondeado al entero más próximo.
- Esta operación debe hacerse tanto para los operadores aéreos que obtuvieron asignación gratuita como existentes, como aquellos que recibieron asignación de la reserva especial por tratarse de operadores nuevos o con un alto crecimiento de actividad. Según la normativa de aplicación, en el primer caso el año de referencia es 2010 y en el segundo es 2014.
- Se debe aplicar esta misma metodología a los operadores aéreos gestionados con anterioridad al Brexit por el Reino Unido y que han sido reatribuidos a España bajo el RCDE UE.

Asimismo, se modifica la asignación gratuita aprobada a Air Nostrum por el Acuerdo de Consejo de Ministros de 15 de diciembre de 2020, tras detectar que han sido computados en dicho Acuerdo vuelos operados a regiones ultraperiféricas que quedan excluidas del RCDE UE. Además del trámite de información pública, se ha concedido un trámite de audiencia específico al operador aéreo para informarle de esta circunstancia y no ha presentado alegaciones.

## ANEXO

A continuación, se presenta la asignación individualizada de derechos de emisión de gases de efecto invernadero a los operadores aéreos gestionados por España correspondiente a los años 2021 a 2023 como consecuencia de diversos aspectos relacionados con el BREXIT.

Estas cifras han sido revisadas y validadas por la Comisión Europea.

<b>Cod. COM</b>	<b>Nombre operador aéreo</b>	<b>Asignación 2021</b>	<b>Asignación 2022</b>	<b>Asignación 2023</b>
26560	245 Pilot Services	1	1	1
8740	ABBOTT LABORATORIES	5	5	5
29663	AEROLANE	0	0	0
160	Aerolíneas Argentinas	25	24	23
2880	Aerovías de Mexico S.A de C.V	33	32	32
9345	AIR EUROPA LINEAS AEREAS S.A.U	239.195	233.814	228.434
22380	AIR NOSTRUM	169.923	166.101	162.278
f10006	Air Products & Chemicals Inc	1	1	1
36793	AIRLEASE CORPORATION	1	1	1
29159	AIRMAX LLC	1	1	1
36637	Alba Star, S.A.	12.627	12.343	12.059
33938	AMAC AEROSPACE	4	4	4
29581	AMB Group Llc.	0	0	0
21575	ARABASCO	6	6	6
460	AVIANCA	0	0	0
12669	BA CITYFLYER LTD	9.534	9.319	9.105
f10074	BANK OF AMERICA NA	0	0	0
2621	Binter Canarias, S.A.	2	2	1
f11870	CALETON HOLDINGS	0	0	0
f12156	CareFusion Corporation	0	0	0
14322	COMPAÑÍA MEXICANA DE AVIACIÓN S.A. DE C.V.	0	0	0
f10127	Conforto Empreendimentos e Participacoes SA	0	0	0
36755	CONSORCIO CJPP	0	0	0
24180	CORPORACION YGNUS AIR S.A.	8.684	8.489	8.293
35909	COVINGTON AVIATION	1	1	1
28810	DAVID GOLDNER	0	0	0
8808	Eastman Kodak Company	2	2	2

<b>Cod. COM</b>	<b>Nombre operador aéreo</b>	<b>Asignación 2021</b>	<b>Asignación 2022</b>	<b>Asignación 2023</b>
f10915	Electric Boat	0	0	0
30842	EJS AVIATION SERVICES LTD	1	1	1
4025	EMBRAER	3	3	3
31186	ENGUIA GEN CE LTDA	1	1	1
40052	Evelop Airlines, S.L.	11.949	11.680	11.411
27226	Executive Airlines S.L.	306	299	292
26852	Executive Skyfleet Inc	5	5	5
5453	FLYBE limited	50.188	49.059	47.930
10992	FLYING LION Ltd	3	3	3
4402	GESTAIR S.A.	225	220	215
25841	GF AIR	4	3	3
f10226	Glass Aviation Inc	0	0	0
27295	HAGEL W	0	0	0
32525	HARPO INC.	0	0	0
38329	IBERIA EXPRESS	21.971	21.476	20.982
1475	IBERIA Líneas Aéreas de España S.A. Operadora	744.366	727.622	710.877
36363	JEM INVESTMENTS INC	0	0	0
28586	Jet Aviation Business Jets AG (JBJA) for GO AHEAD INTERNATIONAL LTD.	18	17	17
7532	JET2.COM LIMITED	142.061	138.865	135.669
6281	JOHNSON SC AND SON	1	1	1
f10284	JUPITER LEASING INC	0	0	0
32926	LAN PERÚ S.A.	0	0	0
30440	Lark Aviation	1	1	1
1689	Latam Airlines Group, S.A.	20.850	20.381	19.912
18907	NORMAN AVIATION	0	0	0
15453	OJSC «TRANSAERO Airlines»	7	7	7
35266	PCS Aviation Services LLC	1	1	1
32000	PRIVILEGE STYLE S.A.	12.570	12.287	12.005
32852	Priyan Foundation	6	6	6
29804	PUNTO FA S.L.	18	17	17
f11770	REAL WORLD TOURS INC	1	1	1

<b>Cod. COM</b>	<b>Nombre operador aéreo</b>	<b>Asignación 2021</b>	<b>Asignación 2022</b>	<b>Asignación 2023</b>
29825	SAS Institute Inc.	7	7	7
28727	SpenAero LC	0	0	0
1485	Stockwood V	0	0	0
30794	SLEEPWELL AVIATION LTD	4	4	4
31936	SQUADRON AVIATION SERVICES LIMITED	3	3	3
34009	Sunrider Corporation	0	0	0
11309	SWIFTAIR S.A.	15.862	15.505	15.149
34933	TAILWIND HAVA YOLLARI A.S.	106	104	102
34609	TRANSCON INVESTMENTS LTD	0	0	0
30131	TUI Airways Limited	366.484	358.240	349.996
24765	UNICASA IND DE MOVEIS SA	1	1	1
29086	Vim Airlines	7	7	7
38266	VOLOTEA, S.A.	97.868	95.666	93.465
30190	VUELING AIRLINES S.A.	679.072	663.797	648.521
29378	WAMOS AIR S.A.	16.262	15.896	15.530