



C/2025/1368

28.2.2025

## COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

### sobre la interpretación y aplicación de determinadas disposiciones legales del Reglamento (UE) 2023/2405 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible (ReFuelEU Aviation)

(C/2025/1368)

Esta serie de preguntas frecuentes aclara la interpretación de determinadas disposiciones relativas al Reglamento (UE) 2023/2405 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de octubre de 2023, relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible (en lo sucesivo, el «Reglamento ReFuelEU Aviation») <sup>(1)</sup>.

El Reglamento ReFuelEU Aviation tiene por objeto garantizar que el transporte aéreo de la Unión Europea (UE) cumpla los objetivos climáticos para 2030 y 2050 y desempeñe un papel clave en la aplicación de la Legislación Europea sobre el clima <sup>(2)</sup>, preservando al mismo tiempo unas condiciones de competencia equitativas en el mercado interior.

El Reglamento ReFuelEU Aviation establece normas armonizadas sobre el suministro y la utilización de combustibles de aviación sostenibles en la UE. Los proveedores de combustible de aviación deben suministrar al mercado de la aviación unos porcentajes mínimos de combustibles de aviación sostenibles y combustibles de aviación sintéticos (artículo 4 del Reglamento ReFuelEU Aviation), porcentajes que están aumentando con el tiempo. Las entidades gestoras de los aeropuertos están obligadas a facilitar el acceso a los combustibles de aviación sostenibles (artículo 6 del Reglamento ReFuelEU Aviation). Los operadores de aeronaves que salgan de «aeropuertos de la Unión» deben repostar con el combustible de aviación necesario para todo su vuelo, evitando así las emisiones excesivas relacionadas con un peso adicional y minimizando los riesgos de fugas de carbono provocados por las prácticas de sobrerrepostaje de combustible (artículo 5 del Reglamento ReFuelEU Aviation) <sup>(3)</sup>.

Esta serie de preguntas frecuentes incluye aclaraciones relativas al ámbito de aplicación del Reglamento ReFuelEU Aviation, los combustibles admisibles en virtud del Reglamento ReFuelEU Aviation, las obligaciones de notificación, la obligación de suministrar un porcentaje mínimo de combustibles de aviación sostenibles, aspectos relacionados con la ejecución del Reglamento ReFuelEU Aviation y la etiqueta de emisiones de los vuelos <sup>(4)</sup>, cuando se ha considerado necesario que la Comisión proporcione aclaraciones.

Las partes interesadas de la aviación y los organismos de verificación independientes también pueden consultar la Comunicación de la Comisión por la que se establecen directrices interpretativas sobre la aplicación de las exenciones que figuran en el artículo 5 del Reglamento ReFuelEU Aviation <sup>(5)</sup> y el manual para operadores de aeronaves y organismos de verificación publicado por la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (EASA) <sup>(6)</sup>.

Con esta serie de preguntas frecuentes, la Comisión pretende facilitar la comprensión de los requisitos técnicos del Reglamento ReFuelEU Aviation por las partes interesadas, y, por consiguiente, su cumplimiento. Las obligaciones jurídicas establecidas en los artículos 4, 5 y 6 y las obligaciones de notificación establecidas en los artículos 8 y 10 son aplicables desde el 1 de enero de 2025.

<sup>(1)</sup> DO L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>.

<sup>(2)</sup> Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación Europea sobre el Clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

<sup>(3)</sup> El sobrerrepostaje de combustible es una práctica según la cual una aeronave transporta más combustible de aviación del necesario para su vuelo con el fin de reducir o evitar el repostaje en el aeropuerto de destino.

<sup>(4)</sup> Reglamento de Ejecución de la Comisión (UE) 2024/3170, de 18 de diciembre de 2024, por el que se establecen disposiciones detalladas relativas al sistema voluntario de etiquetado medioambiental para la estimación del comportamiento medioambiental de los vuelos, establecido de conformidad con el artículo 14 del Reglamento (UE) 2023/2405 del Parlamento Europeo y del Consejo (Etiqueta de emisiones de los vuelos) (DO L, 2024/3170, 31.12.2024, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2024/3170/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/3170/oj)).

<sup>(5)</sup> Comunicación de la Comisión – Directrices interpretativas sobre la aplicación de las exenciones que figuran en el artículo 5 del Reglamento (UE) 2023/2405 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la garantía de unas condiciones de competencia equitativas para un transporte aéreo sostenible (ReFuelEU Aviation) (DO C, C/2024/5997, 9.10.2024, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2024/5997/oj>).

<sup>(6)</sup> <https://www.easa.europa.eu/en/domains/environment/refueeu-aviation-digital-reporting-tool>.

Las respuestas a las preguntas frecuentes recogidas en esta Comunicación aclaran las disposiciones de la legislación aplicable. No amplían en modo alguno los derechos y obligaciones derivados de dicha legislación ni introducen requisitos adicionales. Estas preguntas frecuentes solo tienen por objeto ayudar a las partes interesadas en el cumplimiento de las disposiciones normativas pertinentes. La Comisión podrá actualizar estas preguntas frecuentes cuando proceda.

Solo el Tribunal de Justicia de la Unión Europea es competente para formular interpretaciones vinculantes del Derecho de la Unión Europea. Las opiniones expresadas en esta Comunicación no pueden prejuzgar la postura que la Comisión Europea podría adoptar ante los tribunales nacionales y de la Unión Europea.

## Índice

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | <i>Página</i> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| PREGUNTAS RELACIONADAS CON EL ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL REGLAMENTO REFUELEU AVIATION .....                                                                                                                                                                                                                       | 5             |
| 1. ¿Qué aeropuertos entran en el ámbito de aplicación del Reglamento ReFuelEU Aviation? .....                                                                                                                                                                                                                   | 5             |
| 2. ¿Cómo puede optar un aeropuerto por ser incluido en el ámbito de aplicación del Reglamento ReFuelEU Aviation? .....                                                                                                                                                                                          | 5             |
| 3. ¿Qué operadores de aeronaves entran en el ámbito de aplicación del Reglamento ReFuelEU Aviation? .....                                                                                                                                                                                                       | 5             |
| 4. ¿Cómo se asignan los operadores de aeronaves a las autoridades competentes de los Estados miembros? ¿Cómo se genera la lista? .....                                                                                                                                                                          | 6             |
| 5. Si un operador de aeronaves o un aeropuerto de la Unión no están incluidos en las listas publicadas por la Comisión, ¿cabe deducir que no están incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento ReFuelEU Aviation? ...                                                                                   | 6             |
| 6. ¿Qué vuelos entran en el ámbito de aplicación del Reglamento ReFuelEU Aviation? .....                                                                                                                                                                                                                        | 7             |
| 7. ¿Qué vuelos quedan fuera del ámbito de aplicación del Reglamento ReFuelEU Aviation? .....                                                                                                                                                                                                                    | 7             |
| 8. En virtud del Reglamento ReFuelEU Aviation, ¿cómo se asignan a un operador de aeronaves los vuelos operados conforme a acuerdos de arrendamiento de aeronaves con y sin tripulación? .....                                                                                                                   | 7             |
| 9. ¿Es posible transferir un lote de combustibles de aviación sostenibles suministrado por encima de los porcentajes mínimos en un período de notificación de modo que sea tenido en cuenta en los porcentajes mínimos del siguiente período de notificación? .....                                             | 8             |
| 10. Atendiendo a la definición, ¿quién puede considerarse «proveedor de combustible de aviación»? .....                                                                                                                                                                                                         | 8             |
| 11. ¿Cómo se asignan los proveedores de combustible de aviación a las autoridades competentes de los Estados miembros? .....                                                                                                                                                                                    | 9             |
| 12. ¿Cómo se pueden tener en cuenta las cantidades de combustible de aviación sostenible dentro de la UE? Si una empresa realiza su actividad en dos o más países, pero no en todos, ¿dónde debe cumplir sus obligaciones? .....                                                                                | 9             |
| 13. ¿Pueden los proveedores de combustible de aviación y los operadores de aeronaves notificar las cantidades en litros en lugar de en toneladas? .....                                                                                                                                                         | 10            |
| PREGUNTAS RELATIVAS A LOS COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN ADMISIBLES .....                                                                                                                                                                                                                                             | 10            |
| 14. ¿Qué combustibles de aviación se tienen en cuenta a efectos de los porcentajes mínimos de combustibles de aviación sostenibles en virtud del Reglamento ReFuelEU Aviation? .....                                                                                                                            | 10            |
| 15. ¿Pueden tenerse en cuenta tanto el hidrógeno para la aviación como los combustibles de aviación sintéticos con bajas emisiones a efectos de los porcentajes mínimos de combustibles de aviación sostenibles y de combustibles de aviación sintéticos en virtud del Reglamento ReFuelEU Aviation? .....      | 10            |
| 16. ¿Cuál es el contenido energético de los combustibles de aviación para el cálculo del cumplimiento de los porcentajes mínimos establecidos en el anexo I cuando el hidrógeno para la aviación se tenga en cuenta a efectos de dichos porcentajes y sea notificado en virtud del artículo 10, letra e)? ..... | 10            |
| 17. ¿Qué metodologías se emplean para el cálculo de las emisiones durante el ciclo de vida de los combustibles de aviación con bajas emisiones de carbono? .....                                                                                                                                                | 11            |
| 18. ¿Qué tipos de biocombustibles de aviación se tienen en cuenta a efectos del porcentaje mínimo de combustibles de aviación sostenibles? .....                                                                                                                                                                | 11            |
| 19. ¿Establece el Reglamento ReFuelEU Aviation algún tope con respecto a la cantidad de combustibles de aviación sostenibles producidos a partir de las materias primas que figuran en la parte B del anexo IX de la Directiva sobre fuentes de energía renovables .....                                        | 11            |
| 20. ¿Qué combustibles de aviación se consideran «combustibles de aviación sintéticos con bajas emisiones de carbono» con arreglo al Reglamento ReFuelEU Aviation y cómo se puede demostrar que un combustible cumple los requisitos para ser considerado como tal? .....                                        | 12            |
| 21. ¿Cómo se calcula el tope del 3 % al que se hace referencia en el artículo 4, apartado 4? .....                                                                                                                                                                                                              | 12            |
| 22. ¿Está la gasolina de aviación (avgas) incluida en el ámbito de aplicación del Reglamento ReFuelEU Aviation? .....                                                                                                                                                                                           | 12            |
| 23. ¿Pueden tenerse en cuenta combustibles de aviación sostenibles producidos en terceros países a efectos del porcentaje mínimo de combustibles de aviación sostenibles en virtud del Reglamento ReFuelEU Aviation? ....                                                                                       | 12            |

|                                                                                                                                                                                                                                         |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| PREGUNTAS RELACIONADAS CON LAS OBLIGACIONES DE NOTIFICACIÓN .....                                                                                                                                                                       | 13 |
| 24. ¿Qué año utilizan los proveedores de combustible de aviación y los operadores de aeronaves como punto de referencia para la notificación con arreglo al Reglamento ReFuelEU Aviation? .....                                         | 13 |
| 25. ¿Cómo se comprueba el cumplimiento del porcentaje mínimo de combustibles de aviación sostenibles durante el período que abarca el mecanismo de flexibilidad? .....                                                                  | 13 |
| 26. ¿Tienen los operadores de aeronaves y los proveedores de combustibles de aviación la obligación de presentar un informe correspondiente a 2024? ¿Se impondrán sanciones por el incumplimiento de esta obligación? .....             | 13 |
| 27. ¿La obligación de notificación en virtud del artículo 10, letra d), del Reglamento ReFuelEU Aviation se limita a los combustibles de aviación sostenibles o comprende todos los combustibles de aviación suministrados? .....       | 14 |
| 28. ¿Están los proveedores de combustibles de aviación obligados a volver a realizar un ensayo del contenido de compuestos aromáticos, naftalenos y azufre en los aeropuertos? ¿O pueden basarse en los certificados pertinentes? ..... | 14 |
| PREGUNTAS RELACIONADAS CON LAS OBLIGACIONES DE SUMINISTRAR UN PORCENTAJE MÍNIMO DE COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN SOSTENIBLES .....                                                                                                           | 14 |
| 29. ¿Pueden los Estados miembros mantener las obligaciones nacionales aplicables al suministro o la utilización de combustibles de aviación sostenibles o establecer otras nuevas? .....                                                | 14 |
| 30. ¿Cómo pueden los Estados miembros apoyar el desarrollo de combustibles de aviación sostenibles en su territorio sin incumplir el Derecho de la Unión? .....                                                                         | 15 |
| PREGUNTAS RELACIONADAS CON LA EJECUCIÓN DE REGLAMENTO REFUELEU AVIATION .....                                                                                                                                                           | 15 |
| 31. ¿Quién comprueba que los operadores económicos que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento ReFuelEU Aviation cumplen sus respectivas obligaciones? .....                                                                   | 15 |
| 32. ¿Cómo se determinan los precios del combustible de aviación en el cálculo de las multas? .....                                                                                                                                      | 16 |
| 33. ¿Cómo se calculan las multas que deben imponerse a los operadores de aeronaves que incumplan sus obligaciones de repostaje en virtud del artículo 5, apartado 1, del Reglamento ReFuelEU Aviation? .....                            | 16 |
| 34. ¿A qué se destinan los ingresos generados por las multas aplicadas a los operadores que incumplan el Reglamento ReFuelEU Aviation? .....                                                                                            | 16 |
| 35. ¿Puede un verificador independiente acreditado, según lo establecido en la Directiva RCDE UE, cumplir el requisito de verificación establecido en el artículo 8, apartado 3, del Reglamento ReFuelEU Aviation? .....                | 16 |
| PREGUNTAS RELACIONADAS CON LA ETIQUETA DE EMISIONES DE LOS VUELOS .....                                                                                                                                                                 | 17 |
| 36. ¿Qué es la etiqueta de emisiones de los vuelos y quién puede solicitar una? .....                                                                                                                                                   | 17 |
| 37. ¿Puede decidir un operador de aeronaves qué etiquetas exhibir? .....                                                                                                                                                                | 17 |
| 38. ¿Cómo puedo distinguir las emisiones de los vuelos verificadas por la UE? .....                                                                                                                                                     | 18 |

**PREGUNTAS RELACIONADAS CON EL ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL REGLAMENTO REFUELEU AVIATION****1. ¿Qué aeropuertos entran en el ámbito de aplicación del Reglamento ReFuelEU Aviation?**

El Reglamento ReFuelEU Aviation es aplicable a los «aeropuertos de la Unión» tal como se definen en su artículo 3, punto 1. Por consiguiente, a efectos del Reglamento ReFuelEU Aviation, un aeropuerto se considera un aeropuerto de la Unión durante un período de notificación determinado (por ejemplo, 2025) si está situado en la UE —con la excepción de aquellos situados en una región ultraperiférica [artículo 349 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE)]<sup>(7)</sup>— y registró un tráfico de pasajeros superior a 800 000 pasajeros o un tráfico de mercancías superior a 100 000 toneladas en el período de notificación anterior (por ejemplo, 2024). Además, los aeropuertos 1) que no alcancen dichos umbrales o 2) estén situados en regiones ultraperiféricas tienen la posibilidad de optar por ser incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento ReFuelEU Aviation y, por consiguiente, ser tratados como aeropuertos de la Unión a efectos de dicho Reglamento.

**2. ¿Cómo puede optar un aeropuerto por ser incluido en el ámbito de aplicación del Reglamento ReFuelEU Aviation?**

Un aeropuerto situado en un territorio de la UE que no se considere un aeropuerto de la Unión conforme a lo establecido en el artículo 3, punto 1), puede optar por ser tratado como un aeropuerto de la Unión y quedar sujeto al Reglamento ReFuelEU Aviation (artículo 2, apartado 2).

Para ello, la entidad gestora del aeropuerto puede presentar una solicitud a las autoridades competentes del Estado miembro en el que esté situado el aeropuerto o las autoridades competentes pueden decidir tratar el aeropuerto en cuestión como un aeropuerto de la Unión, previa consulta con la entidad gestora del aeropuerto tal y como se establece en el artículo 2, apartado 2. El aeropuerto en cuestión debe poder facilitar el acceso de los operadores de aeronaves a combustibles de aviación que contengan porcentajes mínimos de combustibles de aviación sostenibles; este requisito debe cumplirse en el momento de la solicitud o de la decisión del Estado miembro.

El listado de las autoridades competentes de los Estados miembros se publica en el sitio web ReFuelEU Aviation - European Commission de la Comisión.

**3. ¿Qué operadores de aeronaves entran en el ámbito de aplicación del Reglamento ReFuelEU Aviation?**

El Reglamento ReFuelEU Aviation es aplicable a los operadores de aeronaves definidos en el artículo 3, punto 3. Por consiguiente, un operador se considera operador de aeronaves a efectos del Reglamento ReFuelEU Aviation durante un período de notificación determinado (por ejemplo, 2025) si ha gestionado más de 500 vuelos de transporte comercial de pasajeros o más de 52 vuelos de transporte de carga con origen en aeropuertos de la Unión en el período de notificación anterior (por ejemplo, 2024). Además, los operadores de aeronaves que se sitúen por debajo de dichos umbrales o aquellos que gestionen vuelos no comerciales tienen la posibilidad de optar por ser incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento ReFuelEU Aviation (artículo 2, apartado 3). En tales casos, el operador de aeronaves debe presentar su solicitud a la autoridad competente del Estado miembro. La lista de las autoridades competentes de los Estados miembros se publica a título informativo en el sitio web ReFuelEU Aviation - European Commission de la Comisión.

El Reglamento ReFuelEU Aviation se aplica por igual a los operadores de aeronaves tanto de la UE como de terceros países incluidos en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento para sus vuelos con origen en aeropuertos de la Unión.

Puede consultarse información adicional con respecto a los vuelos incluidos y no incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento ReFuelEU Aviation en la sección 2.1 de las directrices interpretativas de la Comisión sobre la aplicación de las exenciones que figuran en el artículo 5 del Reglamento ReFuelEU Aviation.

(7) [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/policy/themes/outermost-regions\\_en?trans=es](https://ec.europa.eu/regional_policy/policy/themes/outermost-regions_en?trans=es).

4. **¿Cómo se asignan los operadores de aeronaves a las autoridades competentes de los Estados miembros?  
¿Cómo se genera la lista?**

El artículo 11, apartado 5, del Reglamento ReFuelEU Aviation regula el modo en que los operadores de aeronaves son asignados al Estado miembro responsable de su gestión. La autoridad o autoridades designadas (véase el artículo 11, apartado 1, del Reglamento ReFuelEU Aviation) responsables respecto de un determinado operador de aeronaves se determinan de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 748/2009 de la Comisión <sup>(8)</sup>. Cuando un operador de aeronaves no se haya asignado a un Estado miembro conforme al Reglamento (CE) n.º 748/2009 de la Comisión, se seguirán las normas establecidas en el artículo 18 bis, de la Directiva 2003/87/CE <sup>(9)</sup> (en lo sucesivo, la «Directiva RCDE UE») a fin de determinar a qué autoridad debe asignarse el operador de aeronaves. Según lo dispuesto en dichas normas, el operador de aeronaves será asignado al Estado miembro que le haya concedido la licencia de explotación o, de lo contrario, al Estado miembro para el que se hayan calculado las emisiones de la aviación atribuidas más elevadas, procedentes de los vuelos operados por este operador de aeronaves durante el año de referencia.

Por lo tanto, cada uno de los operadores de aeronaves incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento ReFuelEU Aviation es asignado a un Estado miembro. Este enfoque permite que los mismos operadores de aeronaves sean asignados al mismo Estado miembro conforme a lo dispuesto en el Reglamento ReFuelEU Aviation y en la Directiva RCDE UE, al racionalizar eficazmente las obligaciones de notificación y reducir el esfuerzo administrativo que conllevan ambos actos legislativos. Los Estados miembros tienen la prerrogativa de decidir la organización interna de sus autoridades (véase el artículo 11, apartado 1, del Reglamento ReFuelEU Aviation).

La lista de autoridades competentes de cada Estado miembro y la lista de operadores de aeronaves asignados a cada Estado miembro responsable se publican a título informativo en el sitio web ReFuelEU Aviation - European Commission de la Comisión.

La lista de operadores de aeronaves se genera con el apoyo de la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (Eurocontrol), a partir de la base de datos del servicio de información sobre gestión medioambiental (EMIS, antes conocido como el instrumento de apoyo al RCDE). Cuando un Estado miembro, un operador de aeronaves o cualquier otra parte interesada tenga pruebas que indiquen que puede existir un error u omisión en la lista, debe informar de ello a su autoridad competente nacional y a la Dirección General de Movilidad y Transportes de la Comisión con la mayor celeridad.

5. **Si un operador de aeronaves o un aeropuerto de la Unión no están incluidos en las listas publicadas por la Comisión, ¿cabe deducir que no están incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento ReFuelEU Aviation?**

Las listas de operadores de aeronaves y de aeropuertos de la Unión tienen por objeto facilitar el cumplimiento de las obligaciones jurídicas establecidas en el Reglamento ReFuelEU Aviation y, por lo tanto, puede que no sean exhaustivas.

Todos los operadores de aeronaves y aeropuertos de la Unión que cumplan las condiciones establecidas en el Reglamento ReFuelEU Aviation —en particular, los incluidos en las definiciones recogidas en el artículo 3, apartados 3 y 1, respectivamente, o que han optado por ser incluidos en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento— están sujetos a las obligaciones que en él se establecen, independientemente de si están o no incluidos en la lista publicada en el sitio web ReFuelEU Aviation - European Commission de la Comisión. Dicho de otro modo, los operadores de aeronaves que operen vuelos desde aeropuertos de la Unión son responsables de saber si deben figurar en dicha lista, es decir, si cumplen el umbral establecido en el artículo 3, apartado 3, del Reglamento ReFuelEU Aviation. Del mismo modo, las entidades gestoras de los aeropuertos situados en el territorio de la Unión también son responsables de saber si deben figurar en dicha lista, es decir, si cumplen el umbral establecido en el artículo 3, apartado 1, del Reglamento ReFuelEU Aviation. Cuando no figuren en dichas listas, los operadores de aeronaves y las entidades gestoras de aeropuertos deben informar a las autoridades competentes para que las incluyan.

Los proveedores de combustible de aviación son responsables de señalar los aeropuertos de la Unión desde los que deben suministrar los porcentajes de combustibles de aviación sostenibles con arreglo al Reglamento ReFuelEU Aviation. No deben depender tan solo de las listas publicadas por la Comisión, que no son jurídicamente vinculantes. Las entidades gestoras de los aeropuertos de la Unión, los operadores de aeronaves, los proveedores de combustible de aviación y las autoridades competentes del Estado miembro de que se trate deben mantener por ende canales de comunicación permanente y directa y compartir la información pertinente entre ellos.

<sup>(8)</sup> Reglamento (CE) n.º 748/2009 de la Comisión, de 5 de agosto de 2009, 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 (DO L 219 de 22.8.2009, p. 1).

<sup>(9)</sup> Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

Si un aeropuerto entra en el ámbito de aplicación del Reglamento ReFuelEU Aviation, las entidades gestoras de dicho aeropuerto deben notificarlo a las autoridades competentes. Esta información debe comunicarse posteriormente a los operadores de aeronaves que salgan de aeropuertos de la Unión, así como a los proveedores de combustible de aviación que operen en dichos aeropuertos. Las entidades gestoras de los aeropuertos incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento ReFuelEU Aviation también son responsables de comunicar esta información a las autoridades competentes pertinentes para que el aeropuerto en cuestión pueda ser añadido a la lista.

#### 6. **¿Qué vuelos entran en el ámbito de aplicación del Reglamento ReFuelEU Aviation?**

El artículo 3, punto 4, del Reglamento ReFuelEU Aviation define «vuelo de transporte aéreo comercial» como «un vuelo efectuado para el transporte de pasajeros, carga o correo a cambio de una remuneración o un alquiler, inclusive un vuelo de aviación de negocios operado para fines comerciales». Los tipos de vuelos incluidos se explican con mayor detalle en el considerando 17. Los vuelos de mantenimiento, reposicionamiento o traslado están incluidos en el ámbito de aplicación del artículo 3, punto 4, del Reglamento ReFuelEU Aviation, siempre que se consideren actividades relacionadas con las actividades comerciales del operador de aeronaves. Los vuelos operados conforme a una obligación de servicio público (en lo sucesivo, los «vuelos OSP») también entran en el ámbito de aplicación del Reglamento ReFuelEU Aviation.

#### 7. **¿Qué vuelos quedan fuera del ámbito de aplicación del Reglamento ReFuelEU Aviation?**

No son vuelos de transporte aéreo comercial en el sentido del artículo 3, punto 4, del Reglamento ReFuelEU Aviation los vuelos militares y los vuelos utilizados solo para operaciones humanitarias, repatriaciones y retornos, tanto voluntarios como forzosos, incluidas las readmisiones, los vuelos de búsqueda, los rescates y el socorro en caso de catástrofe o por motivos médicos, así como para operaciones aduaneras, policiales o de extinción de incendios, y quedan por tanto excluidos de su ámbito de aplicación (véase el considerando 17). También quedan excluidos los vuelos de Estado que transportan a jefes de Estado, jefes de Gobierno y ministros del Gobierno de terceros países. Asimismo, se excluyen los vuelos de entrenamiento (cuando se trata de vuelos puramente no comerciales) y los vuelos circulares (con origen y llegada en el mismo aeropuerto sin escala intermedia).

Estos vuelos se efectúan en circunstancias excepcionales, por lo que no siempre pueden planificarse de la misma manera que los vuelos habituales de transporte aéreo comercial, y, por tanto, podrían no siempre estar en condiciones de cumplir las obligaciones establecidas en el Reglamento ReFuelEU Aviation.

En la práctica, los vuelos excluidos pueden identificarse utilizando el código de exención del Servicio Central de Tarifas de Ruta (CRCO) de Eurocontrol o el campo de identificación del vuelo en el plan operacional de vuelo.

#### 8. **En virtud del Reglamento ReFuelEU Aviation, ¿cómo se asignan a un operador de aeronaves los vuelos operados conforme a acuerdos de arrendamiento de aeronaves con y sin tripulación?**

En virtud de los acuerdos de arrendamiento de aeronaves con tripulación, una aeronave es explotada al amparo del certificado de operador aéreo (AOC) del arrendador (propietario de la aeronave), que fundamentalmente sigue siendo responsable del estado y del mantenimiento de la aeronave, en beneficio del arrendatario (la entidad que arrienda la aeronave), que mantiene el control efectivo de los vuelos. Por lo tanto, se presume que el arrendatario es el operador de aeronaves de dicho vuelo a efectos del Reglamento ReFuelEU Aviation, y que, en condiciones normales, el plan de vuelo contendrá el código de identificación de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) del arrendatario.

Con arreglo a un acuerdo de arrendamiento de aeronaves sin tripulación, el arrendatario explota la aeronave en virtud de su certificado de operador aéreo y el control de la aeronave pasa efectivamente al arrendatario. Por lo tanto, se presume que el arrendatario es nuevamente el operador de aeronaves a efectos del Reglamento ReFuelEU Aviation y que el código de identificación de la OACI del arrendatario debe figurar en el plan de vuelo.

Los vuelos operados conforme a un acuerdo de arrendamiento, del tipo que sea, se asignan al operador de aeronaves cuyo indicativo de llamada se utilice a efectos de planificación de vuelo según lo establecido en el plan de vuelo, quien, normalmente, en la mayoría de los casos, será el arrendatario. Por consiguiente, los operadores de aeronaves que tengan acuerdos de arrendamiento tendrán que asegurarse de contar con los acuerdos comerciales necesarios para obtener la información necesaria del arrendador, con el fin de cumplir sus obligaciones en virtud del Reglamento ReFuelEU Aviation.

9. **¿Es posible transferir un lote de combustibles de aviación sostenibles suministrado por encima de los porcentajes mínimos en un período de notificación de modo que sea tenido en cuenta en los porcentajes mínimos del siguiente período de notificación?**

Para evitar distorsiones en el mercado del transporte aéreo de la Unión, todos los aeropuertos de la Unión deben recibir el suministro de porcentajes mínimos uniformes de combustibles de aviación sostenibles. Así, en el artículo 4, apartado 1, y en el anexo I del Reglamento ReFuelEU Aviation se establecen los porcentajes mínimos de combustibles de aviación sostenibles y de combustibles de aviación sintéticos que deben suministrar los proveedores de combustible de aviación anualmente. No obstante, los proveedores de combustible de aviación y los operadores de aeronaves tienen libertad para suministrar y utilizar mayores cantidades de combustibles de aviación sostenibles. El objetivo del Reglamento ReFuelEU Aviation consiste en garantizar que los porcentajes mínimos de combustibles de aviación sostenibles sean idénticos en todos los aeropuertos de la Unión (véase el considerando 25).

Los porcentajes mínimos de combustibles de aviación sostenibles y de combustibles de aviación sintéticos se calculan sobre una base anual; por ello, no es posible transferir cantidades de combustibles de aviación sostenibles por encima de los porcentajes mínimos establecidos en el Reglamento ReFuelEU Aviation de un período de notificación al siguiente.

Cabe señalar que el artículo 15, apartado 1, de dicho Reglamento introduce un mecanismo de flexibilidad, aplicable desde el 1 de enero de 2025 hasta el 31 de diciembre de 2034, que permite a los proveedores de combustible de aviación suministrar combustible de aviación que contengan porcentajes más elevados de combustible de aviación sostenible en determinados aeropuertos de la Unión para compensar el suministro de combustible de aviación con ningún porcentaje o un porcentaje menor de combustible de aviación sostenible en otros aeropuertos de la Unión.

10. **Atendiendo a la definición, ¿quién puede considerarse «proveedor de combustible de aviación»?**

El Reglamento ReFuelEU Aviation define el término «proveedor de combustible de aviación» en el artículo 3, punto 19, que guarda relación con la definición del término «proveedor de combustible» recogida en el artículo 2, párrafo segundo, punto 38, de la Directiva (UE) 2018/2001<sup>(10)</sup> (en lo sucesivo, la «Directiva sobre fuentes de energía renovables»). Las entidades jurídicas a efectos del Reglamento ReFuelEU Aviation son por ende aquellas que suministran combustible de aviación al mercado en un aeropuerto de la Unión y que son responsables del paso de combustible por puntos de cobro del impuesto especial, o cualesquiera otras entidades jurídicas pertinentes designadas como tal por los Estados miembros, sobre la base de los criterios de la Directiva sobre fuentes de energía renovables tal como la hayan transpuesto en su legislación nacional.

Los Estados miembros pueden recurrir a su Derecho tributario nacional utilizando la referencia que se hace en la definición al «punto de cobro del impuesto especial» para la designación de entidades como proveedores de combustible de aviación. La definición también brinda a los Estados miembros cierta flexibilidad a la hora de decidir si cabe considerar a otras entidades pertinentes proveedores de combustible, en particular, cuando no se exija impuesto especial o cuando esté debidamente justificado.

La designación de los proveedores de combustible de aviación por parte de los Estados miembros es un requisito imprescindible para garantizar el debido cumplimiento de las obligaciones del Reglamento ReFuelEU Aviation y para garantizar la plena incorporación a la base de datos de la Unión sobre biocombustibles<sup>(11)</sup> de los proveedores de combustible de aviación y sus regímenes voluntarios conforme a lo establecido en el artículo 30 de la Directiva sobre fuentes de energía renovables. Los servicios de la Comisión publicarán una lista de proveedores de combustible de aviación por Estado miembro en el sitio web ReFuelEU Aviation - European Commission de la Comisión, acción que se considera necesaria para aportar transparencia y claridad al mercado europeo de combustible de aviación.

Un proveedor de combustible de aviación puede formar parte de un grupo de empresas pertenecientes a una misma empresa matriz en el que todas las empresas asociadas comparten una marca. En tales casos cabe aplicar la misma definición de proveedor de combustible de aviación. Si uno o varios de los proveedores de combustible de aviación pertenecientes a este tipo de grupos son designados proveedores de combustible de aviación independientes por un Estado miembro y poseen una sede central o un domicilio social independiente que ejerce el control financiero y operacional principal de sus operaciones (esto es, un «centro de actividad principal» independiente), se consideran proveedores de combustible de aviación independientes a efectos del Reglamento ReFuelEU Aviation.

<sup>(10)</sup> Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

<sup>(11)</sup> De acuerdo con el artículo 10 del Reglamento ReFuelEU Aviation, a más tardar el 14 de febrero de cada año de notificación, los proveedores de combustible de aviación deben notificar determinada información pertinente relativa a cada período de notificación utilizando la base de datos de la Unión sobre biocombustibles a la que se hace referencia en el artículo 31 bis de la Directiva sobre fuentes de energía renovables. En FAQ - UDB - Union Database for Biofuels Info-site - EC Public Wiki pueden consultarse una serie de preguntas frecuentes relativas a la base de datos de la Unión sobre biocombustibles.

**11. ¿Cómo se asignan los proveedores de combustible de aviación a las autoridades competentes de los Estados miembros?**

El Estado miembro responsable respecto de un determinado proveedor de combustible de aviación es el Estado miembro en el que el proveedor de combustible de aviación tenga su centro de actividad principal, tal como se establece en el artículo 11, apartado 7, y en el artículo 3, punto 21, del Reglamento ReFuelEU Aviation. El «centro de actividad principal» se define en el artículo 3, punto 21, de dicho Reglamento como «la sede central o el domicilio social de un proveedor de combustible de aviación en el Estado miembro en el que tiene lugar el control financiero y operacional principal del proveedor de combustible de aviación». Los Estados miembros se pueden basar en las medidas nacionales de transposición de la Directiva sobre fuentes de energía renovables para designar a los proveedores de combustible de aviación; por tanto, los Estados miembros pueden considerar a filiales nacionales proveedores de combustible de aviación que operan en sus territorios si tienen una sede central o un domicilio social independiente y ejercen el control financiero y operacional principal de sus operaciones en dicha sede central o domicilio social. Cabe tener en cuenta que el Reglamento ReFuelEU Aviation no prohíbe a los proveedores de combustible de aviación operar en dos o más Estados miembros.

Tal como se establece en el artículo 11, apartado 7, la responsabilidad con respecto a un proveedor de combustible de aviación solamente recae sobre las autoridades competentes del Estado miembro en el que el proveedor en cuestión tenga su centro de actividad principal, aunque opere en dos Estados miembros o más. De conformidad con el artículo 11, apartado 3, los Estados miembros deben trabajar conjuntamente para garantizar que cada proveedor de combustible de aviación sea asignado a las autoridades competentes pertinentes conforme al Reglamento ReFuelEU Aviation.

Tal como se establece en el artículo 11, apartado 8, en el caso de los proveedores de combustible de aviación que no tengan su centro de actividad principal en un Estado miembro, el Estado miembro responsable será aquel en el que el proveedor de combustible de aviación haya suministrado la mayor cantidad de combustible de aviación en 2023 o en el primer año de suministro de combustible de aviación en el mercado de la Unión, si esta fecha es posterior. Los Estados miembros deben solicitar la información necesaria a los proveedores de combustible de aviación que suministre combustible de aviación en sus territorios que puedan estar sujetos a dicha disposición. Los proveedores de combustible de aviación también pueden presentar una solicitud motivada a sus autoridades competentes para solicitar que se les reasigne a otro Estado miembro.

**12. ¿Cómo se pueden tener en cuenta las cantidades de combustible de aviación sostenible dentro de la UE? Si una empresa realiza su actividad en dos o más países, pero no en todos, ¿dónde debe cumplir sus obligaciones?**

El Reglamento ReFuelEU Aviation no impide que los proveedores de combustible de aviación operen en distintos Estados miembros. De acuerdo con su artículo 4, apartado 1, los proveedores de combustible de aviación son los operadores económicos que tienen la obligación de suministrar un porcentaje mínimo de combustible de aviación sostenible en los aeropuertos de la Unión. Todo proveedor de combustible de aviación que opere en los aeropuertos de la Unión tendrá que haber sido incorporado a la base de datos de la Unión sobre biocombustibles y cumplir sus obligaciones de notificación conforme a lo establecido en el artículo 10 del Reglamento ReFuelEU Aviation. Cuando los Estados miembros determinen qué proveedores de combustible de aviación operan en sus aeropuertos de la Unión, esto debe ayudar a determinar exactamente en qué aeropuertos de la Unión es necesario cumplir estas obligaciones; sin embargo, el cumplimiento de las normas aplicables y la correcta identificación de sus obligaciones conforme al Reglamento ReFuelEU Aviation es responsabilidad exclusiva de los Estados miembros.

Durante el período de flexibilidad mencionado en el artículo 15, apartado 1, a saber, de 2025 a 2034, los proveedores de combustible de aviación pueden decidir suministrar los porcentajes de combustible de aviación sostenibles como una media ponderada de todo el combustible de aviación que suministren en todos los aeropuertos de la Unión en los que operen, por ejemplo, en uno o en un número limitado de aeropuertos.

Los proveedores de combustible de aviación tendrán que cumplir sus obligaciones de suministro en todos los aeropuertos de la Unión en los que operen. Si un proveedor de combustible de aviación determinado opera en dos Estados miembros distintos o más, debe cumplir sus obligaciones de suministro agregadas en ambos o en todos los Estados miembros en cuestión.

Durante el período de transición en el que esté vigente el mecanismo de flexibilidad establecido en el artículo 15, apartado 1, el proveedor de combustible de aviación puede optar por cumplir la cantidad agregada derivada de sus obligaciones de suministro en aeropuertos situados únicamente en uno de esos dos Estados miembros o más, suministrando por tanto combustibles de aviación sostenibles como una media ponderada de todo el combustible de aviación suministrado en el conjunto de la Unión.

**13. ¿Pueden los proveedores de combustible de aviación y los operadores de aeronaves notificar las cantidades en litros en lugar de en toneladas?**

Los artículos 8 y 10 del Reglamento ReFuelEU Aviation se refieren explícitamente a las unidades de medida para la notificación de las cantidades, que deben expresarse en toneladas. Los proveedores de combustible de aviación que utilicen otras unidades de medida (por ejemplo, litros) en su sistema de planificación de recursos empresariales deben convertir las cantidades a toneladas a efectos de notificación conforme a lo establecido en el Reglamento ReFuelEU Aviation. Con el fin de garantizar un enfoque coherente, los proveedores de combustible de aviación pueden convertir sus valores utilizando la densidad de combustible real o la densidad de combustible estándar tal y como se establece en el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066. De conformidad con el artículo 53, apartado 5, de dicho Reglamento de Ejecución, el valor estándar de conversión es 0,8 kg/litro.

**PREGUNTAS RELATIVAS A LOS COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN ADMISIBLES**

**14. ¿Qué combustibles de aviación se tienen en cuenta a efectos de los porcentajes mínimos de combustibles de aviación sostenibles en virtud del Reglamento ReFuelEU Aviation?**

El artículo 3, punto 7, del Reglamento ReFuelEU Aviation define tres tipos de «combustibles de aviación sostenibles», a saber: combustibles de aviación sintéticos, biocombustibles de aviación y combustibles de aviación de carbono reciclado, tal y como se definen en el artículo 3, puntos 12, 8 y 9, respectivamente. El artículo 4, apartado 1, de dicho Reglamento obliga a los proveedores de combustible de aviación a garantizar que todo el combustible de aviación que se ponga a disposición de los operadores de aeronaves en cada aeropuerto de la Unión contenga un porcentaje mínimo de combustibles de aviación sostenibles. El párrafo segundo del artículo 4, apartado 1, del Reglamento establece qué otros tipos de combustibles de aviación pueden tenerse en cuenta a efectos de los porcentajes mínimos de combustibles de aviación sostenibles, a saber: hidrógeno renovable para la aviación, hidrógeno con bajas emisiones de carbono para la aviación y combustibles de aviación sintéticos con bajas emisiones de carbono, tal y como se definen en el artículo 3, apartados 16, 15 y 13, respectivamente. Estos combustibles de aviación adicionales, cuando se utilicen, deben ser tenidos en cuenta tanto en el numerador (combustibles de aviación admisibles) como en el denominador (todo el combustible de aviación suministrado).

**15. ¿Pueden tenerse en cuenta tanto el hidrógeno para la aviación como los combustibles de aviación sintéticos con bajas emisiones a efectos de los porcentajes mínimos de combustibles de aviación sostenibles y de combustibles de aviación sintéticos en virtud del Reglamento ReFuelEU Aviation?**

Sí. El segundo párrafo del artículo 4, apartado 1, del Reglamento ReFuelEU Aviation permite que el hidrógeno renovable para la aviación, el hidrógeno con bajas emisiones de carbono para la aviación y los combustibles de aviación sintéticos con bajas emisiones de carbono que se ajusten a las definiciones correspondientes recogidas en el artículo 3 se tengan en cuenta a efectos de los porcentajes mínimos de combustible de aviación sostenible y combustibles de aviación sintéticos suministrados a los aeropuertos de la Unión. Estos combustibles de aviación deben incluirse tanto en el numerador (combustibles admisibles) como en el denominador (todo el combustible de aviación suministrado).

**16. ¿Cuál es el contenido energético de los combustibles de aviación para el cálculo del cumplimiento de los porcentajes mínimos establecidos en el anexo I cuando el hidrógeno para la aviación se tenga en cuenta a efectos de dichos porcentajes y sea notificado en virtud del artículo 10, letra e)?**

Para el cálculo del cumplimiento de los porcentajes mínimos establecidos en el anexo I y para la notificación en virtud del artículo 10, letra e), cuando el hidrógeno para la aviación se ponga a disposición de los operadores de aeronaves en un aeropuerto de la Unión, los proveedores de combustible de aviación deben basarse en los valores relativos al contenido energético definidos en el artículo 4, apartado 2, letra a). Así, los valores relativos al contenido energético de todos los combustibles de aviación pertinentes serán los contemplados en el artículo 27, apartado 2, letras g) y h), y en el anexo III de la Directiva sobre fuentes de energía renovables o en las normas de aviación internacionales pertinentes en relación con los combustibles no incluidos en dicho anexo. El anexo III de la Directiva sobre fuentes de energía renovables define los siguientes contenidos energéticos:

- 43 MJ/kg para el queroseno de aviación procedente de fuentes no renovables, así como para el aceite procedente de biomasa o de biomasa pirolizada coprocesado (procesado en una refinería simultáneamente con combustibles fósiles), utilizado en sustitución del queroseno de aviación;
- 44 MJ/kg para el queroseno de aviación Fischer-Tropsch (hidrocarburo sintético o mezcla de hidrocarburos sintéticos producidos a partir de biomasa, utilizados en sustitución del queroseno de aviación), así como para el aceite hidrotratado procedente de biomasa (tratado termoquímicamente con hidrógeno), utilizado en sustitución del queroseno de aviación;
- 120 MJ/kg para el hidrógeno procedente de fuentes renovables y no renovables.

Tal como se establece en el artículo 27, apartado 4, de la Directiva sobre fuentes de energía renovables, la Comisión podrá revisar el anexo III para adaptar los combustibles para el transporte y su contenido energético según dicho anexo, en consonancia con el progreso científico y técnico.

**17. ¿Qué metodologías se emplean para el cálculo de las emisiones durante el ciclo de vida de los combustibles de aviación con bajas emisiones de carbono?**

El artículo 3, puntos 13 y 15, del Reglamento ReFuelEU Aviation se refiere al Derecho de la Unión aplicable donde se establezcan las metodologías para evaluar la reducción de emisiones durante el ciclo de vida de los combustibles de aviación con bajas emisiones de carbono. Dichas metodologías se establecen en la Directiva sobre el gas <sup>(12)</sup>, que define el marco para evaluar la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero derivada del uso de combustibles con bajas emisiones de carbono, para los que exige un umbral mínimo de reducción de emisiones durante el ciclo de vida del 70 %.

Si bien la Directiva sobre el gas no establece la metodología exacta para el cálculo de esta reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, en su artículo 9, apartado 5, requiere que la Comisión publique, a más tardar el 5 de agosto de 2025, un acto delegado que defina la metodología para calcular la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero derivada del uso de combustibles hipocarbónicos. La metodología y la certificación conexas definidas de conformidad con dicha Directiva se aplicarán a los combustibles con bajas emisiones de carbono, incluidos los combustibles de aviación sintéticos con bajas emisiones de carbono y el hidrógeno con bajas emisiones de carbono para la aviación comprendidos en el ámbito de aplicación del Reglamento ReFuelEU Aviation.

**18. ¿Qué tipos de biocombustibles de aviación se tienen en cuenta a efectos del porcentaje mínimo de combustibles de aviación sostenibles?**

En el artículo 3, punto 8, del Reglamento ReFuelEU Aviation se establecen los tipos de biocombustibles de aviación que pueden considerarse combustibles de aviación sostenibles y deben cumplir los requisitos de sostenibilidad de la Directiva sobre fuentes de energía renovables, y más concretamente los criterios de sostenibilidad y reducción de emisiones durante el ciclo de vida que se recogen en el artículo 29 de dicha Directiva, y estar certificados en virtud de su artículo 30.

La admisibilidad de los biocombustibles de aviación está sujeta a diversas condiciones. En términos generales, existen dos tipos de biocombustibles de aviación a tener en cuenta a efectos del porcentaje mínimo de combustibles de aviación sostenibles con arreglo al Reglamento ReFuelEU Aviation: los biocombustibles de aviación producidos a partir de materias primas que figuren en el anexo IX de la Directiva sobre fuentes de energía renovables y los biocombustibles de aviación producidos a partir de materias primas que no figuren en el anexo IX de dicha Directiva y no se excluyan específicamente. En lo que respecta a estos últimos, los biocombustibles de aviación producidos a partir de determinados tipos de materias primas enumeradas en el artículo 4, apartado 5, del Reglamento ReFuelEU Aviation deben excluirse del cálculo del porcentaje mínimo de combustibles de aviación sostenibles (esto es, cultivos alimentarios y forrajeros, cultivos intermedios, destilado de ácidos grasos de palma, materiales derivados de la palma y la soja y pastas de jabón y sus derivados. No obstante, dicha exclusión no se aplicará a ninguna materia prima excluida inicialmente con arreglo al Reglamento ReFuelEU Aviation que esté incluida en el anexo IX de la Directiva sobre fuentes de energía renovables, en las condiciones establecidas en dicho anexo. Tal es el caso, por ejemplo, de los «efluentes de molinos de aceite de palma y racimos de palma vacíos de la fruta» y de los «cultivos intermedios, como los cultivos intercalados y los cultivos de cobertura que se plantan en zonas en las que, debido al breve período de vegetación, la producción de cultivos alimentarios y forrajeros se limita a una cosecha y siempre que su uso no genere demanda de tierras adicionales, y a condición de que se mantenga el contenido de materia orgánica del suelo, cuando se utilicen para la producción de biocombustibles para el sector de la aviación», que figuran en la parte A del anexo IX de la Directiva sobre fuentes de energía renovables y, por tanto, podrían tenerse en cuenta a efectos del porcentaje mínimo de combustibles de aviación sostenibles.

**19. ¿Establece el Reglamento ReFuelEU Aviation algún tope con respecto a la cantidad de combustibles de aviación sostenibles producidos a partir de las materias primas que figuran en la parte B del anexo IX de la Directiva sobre fuentes de energía renovables?**

No. El Reglamento ReFuelEU Aviation no establece ningún tope con respecto a la cantidad de combustibles de aviación sostenibles producidos a partir de las materias primas que figuran en la parte B del anexo IX de la Directiva sobre fuentes de energía renovables que han de tenerse en cuenta a efectos del porcentaje mínimo de combustibles de aviación sostenibles con arreglo a dicho Reglamento.

<sup>(12)</sup> Directiva (UE) 2024/1788 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, relativa a normas comunes para los mercados interiores del gas renovable, del gas natural y del hidrógeno, por la que se modifica la Directiva (UE) 2023/1791 y se deroga la Directiva 2009/73/CE (DO L, 2024/1788, 15.7.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/1788/oj>).

**20. ¿Qué combustibles de aviación se consideran «combustibles de aviación sintéticos con bajas emisiones de carbono» con arreglo al Reglamento ReFuelEU Aviation y cómo se puede demostrar que un combustible cumple los requisitos para ser considerado como tales?**

Los combustibles de aviación sintéticos con bajas emisiones de carbono se definen en el artículo 3, punto 13, del Reglamento ReFuelEU Aviation como los combustibles de aviación de origen no biológico cuyo contenido energético deriva de hidrógeno no fósil con bajas emisiones de carbono, que cumplen el umbral de reducción de emisiones durante el ciclo de vida del 70 % y las metodologías para evaluar dicha reducción de conformidad con el Derecho de la Unión aplicable. Dado que las opciones tecnológicas disponibles para la producción de dichos combustibles de aviación se limitan actualmente a los combustibles de aviación producidos a partir de hidrógeno electrolítico con bajas emisiones de carbono, los combustibles de aviación producidos a partir de electricidad no renovable y se consideran «combustibles con bajas emisiones de carbono» conforme a la Directiva sobre el gas pueden considerarse combustibles de aviación sintéticos con bajas emisiones de carbono. Para demostrar que un combustible de aviación cumple los requisitos para ser considerado un combustible de aviación con bajas emisiones de carbono puede recurrirse al marco de certificación establecido en el artículo 9 de la Directiva sobre el gas.

**21. ¿Cómo se calcula el tope del 3 % al que se hace referencia en el artículo 4, apartado 4?**

El artículo 4, apartado 4, del Reglamento ReFuelEU Aviation establece un tope del 3 % con respecto a la cantidad admisible de determinados tipos de biocombustibles de aviación que pueden tenerse en cuenta a efectos del porcentaje mínimo de combustibles de aviación sostenibles. Dicho tope del 3 % se calcula sobre la base del porcentaje total de combustible de aviación suministrado por los proveedores de combustible de aviación durante el período de notificación, no sobre la base de la cantidad total de combustibles de aviación sostenibles.

Los biocombustibles de aviación sujetos a este tope pueden considerarse biocombustibles de aviación, con la excepción de los producidos a partir de las materias primas que figuran en el anexo IX de la Directiva sobre fuentes de energía renovables.

**22. ¿Está la gasolina de aviación (avgas) incluida en el ámbito de aplicación del Reglamento ReFuelEU Aviation?**

El Reglamento ReFuelEU Aviation pretende abordar fundamentalmente los combustibles de turbinas de aviación (véase el considerando 17). No obstante, atendiendo a la definición de los combustibles de aviación recogida en el artículo 3, punto 6, de dicho Reglamento, la gasolina de aviación (avgas), como combustible de aviación de sustitución, estaría comprendida en dicha definición.

No obstante, las normas técnicas de seguridad no permiten actualmente mezclar combustibles de aviación sostenibles con la gasolina de aviación. Las normas internacionales actuales relativas a los combustibles de aviación solamente permiten la mezcla de combustibles de aviación sostenibles en el caso de los motores de turbina. Esta restricción queda reflejada en el considerando 18.

Dicho esto, nada impide aplicar el artículo 5, apartado 1, del Reglamento ReFuelEU Aviation a las aeronaves con motor de pistón, cuando la aeronave en cuestión se utilice para vuelos comerciales realizados por un operador de aeronaves que entre en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento. Estos tipos de aeronaves también están sujetos a otras obligaciones incluidas en el Reglamento ReFuelEU Aviation, como las obligaciones de notificación aplicables a los operadores de aeronaves dispuestas en el artículo 8.

Por lo tanto, la gasolina de aviación está sujeta a las obligaciones relativas al abastecimiento de combustible de aviación establecidas en el artículo 5, apartado 1, de dicho Reglamento cuando la aeronave en cuestión se utilice para vuelos comerciales realizados por un operador de aeronaves que entre en su ámbito de aplicación (es decir, por encima de los umbrales establecidos en el artículo 3, punto 3, del Reglamento ReFuelEU Aviation, con origen en un aeropuerto de la Unión). Por otro lado, las obligaciones en virtud de las cuales los proveedores de combustible de aviación han de suministrar un porcentaje mínimo de combustibles de aviación sostenibles no deben aplicarse a la gasolina de aviación hasta que sea técnicamente viable mezclarla con combustibles de aviación convencionales conforme a lo establecido en las normas de seguridad pertinentes.

En la misma línea, los proveedores de combustible de aviación que suministren gasolina de aviación deben notificar su suministro de conformidad con el artículo 10 del Reglamento ReFuelEU Aviation; en particular, deben notificar la información establecida en la letra a), que se refiere a los combustibles de aviación convencionales, y en la letra b), en la medida en que existan datos disponibles sobre la base de los certificados de calidad del combustible existentes. Ello se debe a que, en lo que respecta a la notificación de la calidad del combustible de aviación, los componentes que deben notificarse en virtud del artículo 10, letra d), no suelen medirse ni notificarse en los certificados de calidad del combustible de este tipo de combustible y, por lo tanto, no pueden solicitarse.

**23. ¿Pueden tenerse en cuenta combustibles de aviación sostenibles producidos en terceros países a efectos del porcentaje mínimo de combustibles de aviación sostenibles en virtud del Reglamento ReFuelEU Aviation?**

Sí. Un proveedor de combustible de aviación puede cumplir la obligación de suministrar combustibles de aviación sostenibles en los aeropuertos de la Unión establecida en el Reglamento ReFuelEU Aviation con combustibles de aviación sostenibles producidos en la UE o en terceros países. En ambos casos, los combustibles de aviación sostenibles deben cumplir los criterios de sostenibilidad y reducción de emisiones durante el ciclo de vida y estar certificados tal y como se establece en dicho Reglamento.

**PREGUNTAS RELACIONADAS CON LAS OBLIGACIONES DE NOTIFICACIÓN****24. ¿Qué año utilizan los proveedores de combustible de aviación y los operadores de aeronaves como punto de referencia para la notificación con arreglo al Reglamento ReFuelEU Aviation?**

El artículo 3, punto 22, define el «año de notificación», y el artículo 3, punto 23, define el «período de notificación». El año de notificación es el año en que deben presentarse informes (por ejemplo, del 1 de enero al 31 de diciembre de 2026), con respecto al período de notificación (del 1 de enero al 31 de diciembre de 2025), que es el año en que se cumplió y supervisó la obligación.

De acuerdo con lo establecido en los artículos 8 y 10, los operadores de aeronaves y los proveedores de combustible de aviación deben cumplir sus obligaciones de notificación con respecto a un «período de notificación concreto» a más tardar el 31 de marzo y el 14 de febrero de un año concreto, respectivamente.

Por tanto, los operadores de aeronaves y los proveedores de combustible de aviación deben cumplir sus obligaciones de notificación durante el año anterior al año de presentación del informe.

**25. ¿Cómo se comprueba el cumplimiento del porcentaje mínimo de combustibles de aviación sostenibles durante el período que abarca el mecanismo de flexibilidad?**

En el período comprendido entre el 1 de enero de 2025 y el 31 de diciembre de 2034, de conformidad con el artículo 15, apartado 1, del Reglamento ReFuelEU Aviation, el cumplimiento del porcentaje mínimo de combustibles de aviación sostenibles por parte de un proveedor de combustible de aviación se verifica sobre la base de la media ponderada de todo el combustible de aviación suministrado en todos los aeropuertos de la Unión en los que opere el proveedor de combustible de aviación en cuestión, para cada período de notificación. Estos aeropuertos de la Unión pueden estar en uno o varios Estados miembros, si el proveedor de combustible de aviación suministra dichos combustibles de aviación en más de un Estado miembro.

Una vez transcurrido dicho período, debe comprobarse el cumplimiento del porcentaje mínimo de combustibles de aviación sostenibles por parte de cada proveedor de combustible de aviación en cada aeropuerto de la Unión.

**26. ¿Tienen los operadores de aeronaves y los proveedores de combustibles de aviación la obligación de presentar un informe correspondiente a 2024? ¿Se impondrán sanciones por el incumplimiento de esta obligación?**

El Reglamento ReFuelEU Aviation introduce un calendario de aplicación por fases. Las obligaciones de notificación aplicables a los proveedores de combustible de aviación y a los operadores de aeronaves, establecidas en los artículos 8 y 10 de dicho Reglamento, son aplicables desde el 1 de enero de 2025 (artículo 18).

No obstante, el año 2024 fue el primer año de aplicación del Reglamento ReFuelEU Aviation y el año en que había que adoptar todas las medidas preliminares pertinentes previas a la entrada en vigor de las obligaciones de suministro. Por ejemplo, había que definir quiénes eran los operadores económicos pertinentes y la Comisión, la AESA y los Estados miembros tenían que establecer los procesos y herramientas de notificación necesarios. El período de notificación de 2024 fue por tanto una fase de preparación para la posterior aplicación íntegra de las obligaciones relacionadas con el suministro de combustible de aviación mezclado con combustibles de aviación sostenibles y las obligaciones relativas a la utilización de combustible de aviación, así como de la obligación de facilitar el acceso a combustibles de aviación sostenibles que recae sobre los aeropuertos de la Unión. Los operadores de aeronaves y los proveedores de combustible de aviación están obligados a notificar la información correspondiente a dicho período, a más tardar el 31 de marzo de 2025 y el 14 de febrero de 2025, respectivamente.

Los Estados miembros podrían imponer sanciones por incumplimiento de las obligaciones de notificación establecidas en los artículos 8 y 10 del Reglamento ReFuelEU Aviation, esto es, por no notificar la información correspondiente a 2024 durante 2025. Sin embargo, dado que este primer año de notificación no está vinculado a ninguna de las obligaciones sustantivas establecidas en los artículos 4, 5 y 6 podría considerarse proporcionado que los Estados miembros adopten un enfoque menos estricto con respecto a la falta de notificación o la notificación incompleta con respecto a 2024.

No obstante, es necesario que los operadores económicos que entren en el ámbito de aplicación del Reglamento ReFuelEU Aviation cooperen con la Comisión, la AESA y los Estados miembros en el establecimiento de las disposiciones sobre notificación, con el fin de garantizar una aplicación fluida de dicho Reglamento a partir del 1 de enero de 2025.

El artículo 12, apartado 1, del Reglamento ReFuelEU Aviation requiere que los Estados miembros establezcan el correspondiente régimen de sanciones aplicable en caso de incumplimiento del Reglamento, y que comuniquen dicho régimen a la Comisión antes del fin de 2024. Las sanciones previstas deben ser efectivas, proporcionadas y disuasorias, teniendo en cuenta, en particular, la naturaleza, duración, reiteración y gravedad de la infracción.

**27. ¿La obligación de notificación en virtud del artículo 10, letra d), del Reglamento ReFuelEU Aviation se limita a los combustibles de aviación sostenibles o comprende todos los combustibles de aviación suministrados?**

La obligación de notificación en virtud del artículo 10, letra d), del Reglamento ReFuelEU Aviation comprende todos los combustibles de aviación suministrados a los aeropuertos de la Unión, también los combustibles de aviación convencionales. En el considerando 30 se explica que «los proveedores de combustible de aviación deben notificar a la Agencia y a las autoridades competentes pertinentes el contenido de compuestos aromáticos, naftalenos y azufre de los combustibles de aviación suministrados».

**28. ¿Están los proveedores de combustibles de aviación obligados a volver a realizar un ensayo del contenido de compuestos aromáticos, naftalenos y azufre en los aeropuertos? ¿O pueden basarse en los certificados pertinentes?**

Para cumplir las obligaciones derivadas del artículo 10, letra d), del Reglamento ReFuelEU Aviation no es necesario volver a realizar un ensayo de los combustibles de aviación para medir el contenido de compuestos aromáticos, naftalenos y azufre en el lote de combustible de aviación suministrado en el aeropuerto.

La repetición del ensayo supondría un aumento de la carga administrativa y los costes para los proveedores de combustible de aviación y los operadores de aeronaves. Además, repercutiría innecesariamente en la capacidad de las instalaciones de ensayos de laboratorio de la UE. En el considerando 30 se explica que «[a] notificar dicha información, los proveedores de combustible de aviación podrían basarse en los certificados pertinentes sobre la calidad del combustible producido para cumplir los requisitos de las normas internacionales en materia de calidad de los combustibles facilitados por los productores y mezcladores de combustibles». Dichos certificados incluyen un certificado de calidad o un certificado de análisis.

#### **PREGUNTAS RELACIONADAS CON LAS OBLIGACIONES DE SUMINISTRAR UN PORCENTAJE MÍNIMO DE COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN SOSTENIBLES**

**29. ¿Pueden los Estados miembros mantener las obligaciones nacionales aplicables al suministro o la utilización de combustibles de aviación sostenibles o establecer otras nuevas?**

El artículo 288 del TFUE establece que los Reglamentos de la Unión tienen un alcance general, son obligatorios en todos sus elementos y directamente aplicables en cada Estado miembro. La entrada en vigor del Reglamento ReFuelEU Aviation sustituye al ordenamiento jurídico interno relacionado con el suministro o la utilización de combustibles de aviación sostenibles en la UE, lo que la hace inaplicable de pleno derecho. Esta prohibición de imponer obligaciones nacionales aplicables a los combustibles de aviación sostenibles se deriva de uno de los principios más básicos del Derecho de la Unión: la primacía del Derecho de la Unión.

Esta consecuencia jurídica directa guarda relación con el objetivo general del Reglamento ReFuelEU Aviation, que consiste en preservar unas condiciones de competencia equitativas en el mercado de la aviación internacional. En virtud del principio de cooperación leal consagrado en el Tratado de la Unión Europea (TUE), los Estados miembros también deben derogar las medidas nacionales que impongan directa o indirectamente obligaciones a los proveedores de combustible de aviación en relación con cualesquiera obligaciones adicionales o paralelas relacionadas con los combustibles de aviación sostenibles, en particular con las que trasciendan de lo establecido en el Reglamento ReFuelEU Aviation, tanto en lo que respecta a su duración (con fechas de entrada en vigor anteriores o fechas límite posteriores) y en lo que respecta a sus obligaciones (porcentaje mínimo de combustibles de aviación sostenibles).

Esta prohibición es aplicable a leyes independientes, a medidas nacionales de transposición de alguna Directiva o a cualquier otra medida nacional posible. En particular, los Estados miembros deben tener en cuenta que la aplicación de medidas nacionales de transposición de la Directiva sobre fuentes de energía renovables no puede crear obligaciones directas ni indirectas aplicables a los proveedores de combustible de aviación que guarden relación con el suministro o la utilización de porcentajes adicionales de combustibles de aviación sostenibles.

Por consiguiente, los Estados miembros no pueden adoptar ninguna ley que imponga a los proveedores de combustible de aviación alguna obligación directa o indirecta relativa al suministro, a partir del 1 de enero de 2025, de un nivel determinado de porcentaje mínimo de combustibles de aviación sostenibles y combustibles de aviación sintéticos distinto del porcentaje mínimo establecido en virtud del Reglamento ReFuelEU Aviation.

Del mismo modo, los Estados miembros no podrán adoptar ninguna ley que imponga a los operadores de aeronaves alguna medida directa o indirecta relativa al abastecimiento de combustibles de aviación sostenibles o combustible de aviación, a partir del 1 de enero de 2025, más allá de las obligaciones establecidas en virtud del Reglamento ReFuelEU Aviation.

**30. ¿Cómo pueden los Estados miembros apoyar el desarrollo de combustibles de aviación sostenibles en su territorio sin incumplir el Derecho de la Unión?**

Si bien el Reglamento ReFuelEU Aviation prohíbe que los Estados miembros apliquen cualquier tipo de medida nacional relacionada con los combustibles de aviación sostenibles, ya sea por conducto de ordenamiento jurídico interno independiente o de medidas nacionales de transposición de las Directivas de la UE, esto no impide a los Estados miembros formular medidas de apoyo financiero y político (véase el considerando 26). En particular, los Estados miembros pueden poner en marcha iniciativas que contribuyan a reducir el riesgo y propiciar las inversiones de plantas de producción de combustibles de aviación sostenibles, etc. Estas posibles medidas de apoyo —que la Comisión respalda y alienta siempre que sean compatibles con el Derecho de la Unión— son coherentes con los objetivos generales de la Legislación Europea sobre el Clima, ya que todos los sectores deben contribuir a esta transición y respetar, al mismo tiempo, el espíritu del Reglamento ReFuelEU Aviation (considerando 26).

En virtud del artículo 12, apartado 10, del Reglamento ReFuelEU Aviation, los Estados miembros también deben garantizar que los ingresos generados por las multas, o el equivalente en valor financiero de esos ingresos, se utilicen para respaldar proyectos de investigación e innovación en el ámbito de los combustibles de aviación sostenibles, la producción de estos combustibles o mecanismos que permitan salvar las diferencias de precios entre estos y los combustibles de aviación convencionales.

En la medida en que constituyan ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, las medidas nacionales de los Estados miembros deben comunicarse a la Comisión antes de su entrada en vigor, salvo que estén sujetas a una exención por categorías. Todas las medidas que se comuniquen deben someterse a una evaluación de compatibilidad con el mercado interior tal y como establezcan las normas aplicables sobre ayudas estatales aplicables.

No obstante, dichas políticas no deben constituir restricciones desproporcionadas a las libertades fundamentales, que se evalúan caso por caso. Además, las políticas no deben solaparse con las disposiciones explícitas de la legislación de la UE ni con los fines y objetivos que pretenden alcanzar.

## **PREGUNTAS RELACIONADAS CON LA EJECUCIÓN DE REGLAMENTO REFUELEU AVIATION**

**31. ¿Quién comprueba que los operadores económicos que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento ReFuelEU Aviation cumplen sus respectivas obligaciones?**

De acuerdo con el artículo 11, apartado 1, del Reglamento ReFuelEU Aviation, cada Estado miembro debe designar a la autoridad o las autoridades competentes responsables de garantizar la aplicación de dicho Reglamento. Estas autoridades serán responsables de supervisar el cumplimiento e imponer multas por incumplimiento. Están obligadas a ejercer sus tareas de supervisión y ejecución con imparcialidad y transparencia, y de manera independiente de los operadores de aeronaves, los proveedores de combustible de aviación y las entidades gestoras de aeropuertos de la Unión. La lista de las autoridades competentes se publica en el sitio web ReFuelEU Aviation - European Commission de la Comisión.

El Estado miembro responsable de un determinado operador de aeronaves, una determinada entidad gestora de un aeropuerto de la Unión y un proveedor de combustible de aviación se determina en consonancia con las normas establecidas en los artículos 11, apartado 5 a 8, del Reglamento ReFuelEU Aviation.

En virtud del artículo 12 del Reglamento ReFuelEU Aviation, se sancionará con multas a las entidades gestoras de aeropuertos de la Unión y los proveedores de combustible de aviación si no cumplen sus obligaciones respectivas en virtud de dicho Reglamento. Los Estados miembros deben establecer las normas relativas a las sanciones aplicables en caso de incumplimiento del Reglamento ReFuelEU Aviation y adoptar todas las medidas necesarias para garantizar la aplicación de dichas normas.

El importe específico que se impondrá por incumplimiento será determinado por la autoridad competente de cada Estado miembro, de conformidad con su ordenamiento jurídico interno y con las normas establecidas en el artículo 12, apartados 2 a 6, del Reglamento ReFuelEU Aviation. El artículo 12, apartado 9, requiere que los Estados miembros establezcan el marco jurídico y administrativo necesario para garantizar una aplicación efectiva y proporcionada de las multas.

El incumplimiento de las obligaciones de notificación también constituirá un incumplimiento de las obligaciones jurídicas impuestas a los proveedores de combustible de aviación y los operadores de aeronaves que entren en el ámbito de aplicación del Reglamento ReFuelEU Aviation. Los Estados miembros deben establecer las sanciones correspondientes a dichos incumplimientos y dichas sanciones deben cumplir los principios de eficacia, proporcionalidad y capacidad disuasoria.

**32. ¿Cómo se determinan los precios del combustible de aviación en el cálculo de las multas?**

El precio de los combustibles de aviación (esto es, combustible de aviación convencional, combustibles de aviación sostenibles y combustible de aviación sintético) es uno de los elementos clave a la hora de determinar el importe de las multas (véase el artículo 12, apartados 2, 4, 5 y 6 del Reglamento ReFuelEU Aviation). El artículo 12, apartado 7, establece que la metodología aplicada para determinar el precio de los combustibles de aviación debe basarse en criterios verificables y objetivos, con inclusión de criterios basados en el último informe técnico anual disponible publicado por la AESA en virtud del artículo 13 del Reglamento ReFuelEU Aviation. En este sentido, el informe de la AESA debe ser el documento más importante a la hora de determinar las referencias precios de combustible a utilizar para calcular las multas.

La AESA debe hacer pública la metodología que debe utilizarse para determinar los precios y compartirla con los Estados miembros y con la Comisión, con el fin de garantizar que se utilice la misma metodología para estimar los precios de los combustibles de aviación sostenibles para las medidas de apoyo referidas en el artículo 3 *quater*, apartado 6, de la Directiva RCDE UE (lo que también se conoce como apoyo del régimen de comercio de derechos de emisión para los combustibles admisibles).

**33. ¿Cómo se calculan las multas que deben imponerse a los operadores de aeronaves que incumplan sus obligaciones de repostaje en virtud del artículo 5, apartado 1, del Reglamento ReFuelEU Aviation?**

De acuerdo con el artículo 12, apartado 2, del Reglamento ReFuelEU Aviation, la cantidad total de la multa se calcula con referencia, entre otros factores, a la «cantidad total no repostada anualmente» de combustible. Según lo establecido en el artículo 3, puntos 25 y 26, esta cantidad es la suma de las cantidades no repostadas anualmente en todos los aeropuertos de la Unión, es decir, la diferencia entre el «combustible de aviación requerido anualmente» (el combustible para el vuelo y para el rodaje necesario para efectuar la totalidad de los vuelos del Reglamento ReFuelEU Aviation, con origen en un aeropuerto de la Unión determinado, durante un período de notificación) y el combustible abastecido realmente por el operador de aeronaves de la salida de los vuelos objeto del Reglamento ReFuelEU Aviation, con origen en un aeropuerto de la Unión determinado, durante un período de notificación.

Cuando calculen dichas multas, las autoridades competentes deben considerar la obligación establecida en el artículo 5, apartado 1, en virtud de la cual la cantidad de combustible de aviación de la que se abastezca anualmente un operador de aeronaves determinado en un aeropuerto de la Unión determinado debe representar, como mínimo, el 90 % del combustible de aviación requerido anualmente. Por lo tanto, a la hora de determinar el importe de la multa, en el cálculo de la cantidad total no repostada anualmente de combustible debe excluirse el margen del 10 % contemplado en el artículo 5, apartado 1, del Reglamento ReFuelEU Aviation.

**34. ¿A qué se destinan los ingresos generados por las multas aplicadas a los operadores que incumplen el Reglamento ReFuelEU Aviation?**

Como el objetivo del Reglamento ReFuelEU Aviation consiste en ayudar a la descarbonización del sector de la aviación y al cumplimiento de su objetivo general de promover la implantación a gran escala de combustibles de aviación sostenibles, todos los ingresos generados por las multas deben destinarse a respaldar proyectos de investigación e innovación en el ámbito de los combustibles de aviación sostenibles (como los biocombustibles avanzados y combustibles de aviación sintéticos), la producción de estos combustibles o mecanismos que permitan salvar las diferencias de precios entre estos y los combustibles de aviación convencionales. Teniendo en cuenta que la aplicación de multas es responsabilidad de los Estados miembros, y la competencia de estos en lo que respecta a la gestión de su presupuesto general, a los Estados miembros también les corresponde velar por la correcta utilización de dichos ingresos, respetando lo dispuesto en el artículo 12, apartado 10, del Reglamento ReFuelEU Aviation.

**35. ¿Puede un verificador independiente acreditado, según lo establecido en la Directiva RCDE UE, cumplir el requisito de verificación establecido en el artículo 8, apartado 3, del Reglamento ReFuelEU Aviation?**

Sí. Si una entidad o agente es un verificador acreditado conforme a la Directiva RCDE UE para actividades de aviación, se supone que el verificador en cuestión también puede desempeñar las obligaciones establecidas en el artículo 8, apartado 3, del Reglamento ReFuelEU Aviation.

La AESA, en cooperación con los servicios de la Comisión, ha publicado un manual para operadores de aeronaves y organismos de verificación destinado a facilitar el cumplimiento de las obligaciones de notificación establecidas en el Reglamento ReFuelEU Aviation y a proporcionar orientaciones a los verificadores. El manual está publicado en el sitio web de la AESA <https://www.easa.europa.eu/en/domains/environment/refueeu-aviation-digital-reporting-tool>.

## PREGUNTAS RELACIONADAS CON LA ETIQUETA DE EMISIONES DE LOS VUELOS

### 36. ¿Qué es la etiqueta de emisiones de los vuelos y quién puede solicitar una?

El artículo 14, apartado 1, del Reglamento ReFuelEU Aviation establece un sistema voluntario de etiquetado medioambiental para medir el comportamiento medioambiental de los vuelos, basado en un conjunto armonizado de factores y en una metodología específica para el cálculo de las emisiones de los vuelos. El 18 de diciembre de 2024, la Comisión adoptó un Reglamento de Ejecución por el que se establecen los elementos fundamentales de dicho sistema [Reglamento de Ejecución (UE) 2024/3170 de la Comisión <sup>(13)</sup>] tras haber obtenido el apoyo unánime de los Estados miembros en el Comité ReFuelEU Aviation <sup>(14)</sup>.

Los operadores de aeronaves que entren en el ámbito de aplicación del Reglamento ReFuelEU Aviation (tanto de la UE como de terceros países) pueden aplicar voluntariamente el Reglamento sobre la etiqueta de emisiones de los vuelos. Para ello, los operadores de aeronaves deben solicitar la etiqueta de emisiones de los vuelos de todos sus vuelos con origen en los aeropuertos de la UE (esto es, los aeropuertos incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento ReFuelEU Aviation), independientemente de sus destinos. Además, los operadores de aeronaves pueden optar por añadir todos sus vuelos con llegada en los aeropuertos de la Unión (artículo 14, apartado 2, del Reglamento ReFuelEU Aviation).

Los operadores de aeronaves que apliquen el Reglamento sobre la etiqueta de emisiones de los vuelos tienen que exhibir las emisiones por pasajero de cada uno de sus vuelos, medidas en toneladas equivalentes de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>eq). Estas emisiones por pasajero se calcularán sobre la base de los datos operativos reales de los mismos vuelos operados en el período de programación más reciente notificado por los operadores de aeronaves a la AESA (como se establece en el artículo 3 del Reglamento relativo a la etiqueta de emisiones de los vuelos).

La etiqueta de emisiones de los vuelos permitirá a los pasajeros comparar las emisiones de los vuelos y tomar decisiones informadas. A los operadores de aeronaves que decidan no aplicar el Reglamento sobre la etiqueta de emisiones de los vuelos no se les permite exhibir las emisiones por pasajero de los vuelos que entren en el ámbito de aplicación de dicha etiqueta en las unidades de medida establecidas en esta (conforme a lo establecido en el artículo 6, apartado 5, del Reglamento relativo a la etiqueta de emisiones de los vuelos). Con ello se evitarán el blanqueo ecológico y la posible confusión de los pasajeros. Las normas justas y transparentes de la etiqueta de emisiones de los vuelos aumentarán la competitividad de los operadores de aeronaves al permitirles competir entre ellos en igualdad de condiciones.

La exhibición de todas las etiquetas aumentará la transparencia y la competencia leal y alentará a los operadores de aeronaves a i) mejorar el comportamiento medioambiental de sus vuelos y ii) aumentar la utilización de combustibles de aviación sostenibles en toda la red.

Puede consultarse información sobre la etiqueta de emisiones de los vuelos en el sitio web de la AESA Flight Emissions Label.

### 37. ¿Puede decidir un operador de aeronaves qué etiquetas exhibir?

No, cuando un operador de aeronaves decide aplicar el sistema de etiquetado de emisiones de los vuelos, está obligado a exhibir todas las etiquetas expedidas por la AESA correspondientes a todos los vuelos solicitados (esto es, de salida o de llegada) en cumplimiento con las plantillas para exhibir las etiquetas incluidas en el anexo III del Reglamento sobre la etiqueta de emisiones de los vuelos. Además, dicho Reglamento también obliga a los operadores de aeronaves a exhibir sin interrupción las etiquetas que les hayan sido expedidas durante el período de validez de las etiquetas.

<sup>(13)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2024/3170 de la Comisión, de 18 de diciembre de 2024, por el que se establecen disposiciones detalladas relativas al sistema voluntario de etiquetado medioambiental para la estimación del comportamiento medioambiental de los vuelos, establecido de conformidad con el artículo 14 del Reglamento (UE) 2023/2405 del Parlamento Europeo y del Consejo (Etiqueta de emisiones de los vuelos) (DO L, 2024/3170, 31.12.2024, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2024/3170/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/3170/oj)).

<sup>(14)</sup> Accesible a través del Registro de Comitología en <https://ec.europa.eu/transparency/comitology-register/screen/meetings/CMTD%282024%292102/consult?lang=es>.

Más concretamente, los operadores de aeronaves deben cumplir los requisitos que se enumeran a continuación, conforme al artículo 6 del Reglamento sobre la etiqueta de emisiones de los vuelos:

- 1) exhibir todas las etiquetas que les haya expedido la AESA durante su período de validez y durante todo el proceso de búsqueda y compra del vuelo (artículo 6, apartados 2 y 4, del Reglamento sobre la etiqueta de emisiones de los vuelos);
- 2) exhibir todas las etiquetas en los puntos de venta que sean de su propiedad y garantizar asimismo su exhibición en los puntos de venta con los que el operador de aeronaves tenga un acuerdo contractual (artículo 6, apartados 2 y 6, Reglamento sobre la etiqueta de emisiones de los vuelos);
- 3) realizar esfuerzos razonables para garantizar que las etiquetas también sean exhibidas en los puntos de venta que muestren sus vuelos, aunque no exista ningún acuerdo contractual (artículo 6, apartado 7, Reglamento sobre la etiqueta de emisiones de los vuelos);
- 4) tener la posibilidad de añadir las etiquetas a las tarjetas de embarque (artículo 6, apartado 3, del Reglamento sobre la etiqueta de emisiones de los vuelos);
- 5) abstenerse de exhibir las emisiones de los vuelos correspondientes a los vuelos que entren en el ámbito de aplicación del Reglamento sobre la etiqueta de emisiones de los vuelos expresadas en las unidades métricas de las emisiones previstas por pasajero, emisiones por pasajero-kilómetro o similar, si dichas estimaciones no han sido generadas por la AESA (artículo 6, apartado 5, del Reglamento sobre la etiqueta de emisiones de los vuelos).

**38. ¿Cómo puedo distinguir las emisiones de los vuelos verificadas por la UE?**

Los operadores de aeronaves y los puntos de venta deben exhibir las emisiones de los vuelos de una manera claramente visible y comprensible junto con los datos esenciales del vuelo [artículo 6, apartado 2, letra b), del Reglamento sobre la etiqueta de emisiones de los vuelos] y siempre en la lengua del usuario<sup>(15)</sup>. Las etiquetas tendrán que ir siempre acompañadas por el logotipo de la etiqueta (artículo 6, apartado 2, del Reglamento sobre la etiqueta de emisiones de los vuelos). Las emisiones de los vuelos deben exhibirse con el logotipo de la etiqueta en toda la publicidad visual y el material técnico de promoción de los vuelos [artículo 6, apartado 2, letra c) del Reglamento sobre la etiqueta de emisiones de los vuelos]. Las plantillas para exhibir las etiquetas se han armonizado para todos los operadores de aeronaves. Las etiquetas se pueden distinguir fácilmente y presentan el siguiente diseño (en lengua inglesa con fines ilustrativos):

| Logotipo principal                                                                  | Logotipo para fondos oscuros                                                        | Logotipo para fondos de colores claros distintos del blanco                           |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
|  |  |  |

Además, la exhibición de las etiquetas de los vuelos está sujeta a las siguientes condiciones:

- 1) En la pantalla principal, las etiquetas de los vuelos deben exhibir, entre otra información, las emisiones estimadas de la cabina seleccionada por el pasajero (en kg CO<sub>2</sub>eq por pasajero) y el logotipo de la etiqueta (punto 2 del anexo III del Reglamento sobre la etiqueta de emisiones de los vuelos).
- 2) En una pantalla secundaria, el pasajero debe poder visualizar información adicional, como las emisiones por pasajero-kilómetro e información adicional sobre la metodología empleada (punto 3 del anexo III del Reglamento sobre la etiqueta de emisiones de los vuelos).

<sup>(15)</sup> Si es una lengua oficial de la UE.

Además, la pantalla secundaria debe incluir un enlace directo al sitio web de la etiqueta de emisiones de los vuelos de la AESA con información detallada sobre la metodología aplicable, los datos utilizados, los valores por defecto y una función de búsqueda que permita a los pasajeros obtener información sobre todas las etiquetas activas [punto 3, letra h) del anexo III del Reglamento sobre la etiqueta de emisiones de los vuelos]. La pantalla secundaria tendrá que ajustarse a las siguientes plantillas:



## Etiqueta de emisiones de los vuelos verificada

Las emisiones se estiman de conformidad con el **Reglamento de Ejecución (UE) 2024/3170 de la Comisión Europea (Etiqueta de emisiones de los vuelos)**. Las emisiones se estiman sobre la base de los datos operativos más recientes del rendimiento de vuelo anterior.

**Emisiones por [clase de cabina] en [nombre de fabricación] + [código de aeronave de la OACI]**

DESDE [nombre del aeropuerto de salida] HASTA [nombre del aeropuerto de llegada] [(123) km]

**[123] kg CO<sub>2</sub>eq / pasajero**

+/- X % por determinar

**[123] kg CO<sub>2</sub>eq / pasajero-kilómetro**

+/- X % por determinar

**[123] kg CO<sub>2</sub>eq / MJ**

+/- X % por determinar

Estima las emisiones la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea.

Una Agencia de la Unión Europea 

**Válida hasta el DD de Mes de AAAA**

**Más información sobre esta etiqueta: [www.flightemissions.eu](http://www.flightemissions.eu)**