C/2025/2934

27.5.2025

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

relativa a la publicación de los datos necesarios para el cálculo de la diferencia de precio entre el queroseno y los combustibles de aviación admisibles pertinentes y para la asignación de derechos de emisión por el uso de combustibles admisibles en el marco del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE establecido mediante la Directiva 2003/87/CE

(C/2025/2934)

1. Introducción

El artículo 3 *quater*, apartado 6, de la Directiva 2003/87/CE ([1]) establece un mecanismo de apoyo adicional al uso de combustibles de aviación admisibles. Para incentivar la rápida adopción de combustibles alternativos de mejor rendimiento en términos de potencial de reducción de emisiones, se reservaron 20 millones de derechos de emisión del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE) a partir del 1 de enero de 2024.

El 6 de febrero de 2025, la Comisión adoptó el Reglamento Delegado (UE) 2025/723 de la Comisión ([2]) («el Reglamento»), que establece las normas para el cálculo anual de la diferencia de precio entre los combustibles de aviación admisibles y el queroseno fósil, teniendo en cuenta los incentivos del precio del carbono y de los niveles mínimos armonizados de imposición, así como las normas para asignar gratuitamente el número de derechos de emisión resultante.

Los derechos de emisión cubren la totalidad o parte de la diferencia de precio restante entre el queroseno fósil y los combustibles de aviación admisibles utilizados por operadores de aeronaves comerciales individuales en sus vuelos cubiertos por la tarificación efectiva del carbono a través del RCDE UE. Se garantizan unas condiciones de competencia equitativas al aplicar el mismo trato a todos los operadores de aeronaves que explotan estas rutas reciben el mismo trato.

El artículo 4, apartado 1, del Reglamento establece la fórmula para calcular la diferencia de precio, en la que se incluyen todos los elementos necesarios para dicho cálculo.

El objeto de la presente Comunicación de la Comisión es publicar los datos necesarios para el cálculo de la diferencia de precio entre el queroseno y los combustibles de aviación admisibles pertinentes, así como la diferencia de precio de los combustibles de aviación admisibles abastecidos en 2024 de conformidad con el artículo 4, apartado 7, del Reglamento.

2. Diferencia de precio entre el queroseno y los combustibles de aviación admisibles pertinentes y datos para el cálculo

De conformidad con el artículo 4, apartado 2, letra a), del Reglamento, cuando el precio de mercado esté disponible en el informe técnico publicado por la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea («informe técnico de la AESA») a que se refiere el artículo 13 del Reglamento (UE) 2023/2405 ([3]) («ReFuelEU Aviation»), el precio será el precio de mercado publicado en dicho informe. El 25 de febrero de 2025, la AESA publicó los precios de referencia de los combustibles de aviación de 2024 para el informe de ReFuelEU Aviation ([4]) («informe de la AESA»). Este sirve publicación preliminar de los precios de referencia de los combustibles de aviación ReFuelEU que se incluirán en el primer informe técnico de la AESA, cuya publicación está prevista en septiembre de 2025. Los precios de referencia incluidos en el informe técnico de la AESA serán los mismos que los del informe de la AESA.

Solo la categoría de biocombustibles de aviación, tal como se define en el artículo 3, punto 8), letras b) y c), de ReFuelEU Aviation, tenía un precio de mercado en 2024. Los biocombustibles de aviación del informe de la AESA corresponden a los biocombustibles de aviación y otros biocarburantes de aviación del cuadro que figura a continuación.

([1]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

([2]) Reglamento Delegado (UE) 2025/723 de la Comisión, de 6 de febrero de 2025, por el que se completa la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo mediante el establecimiento de normas detalladas para el cálculo anual de la diferencia de precio entre los combustibles de aviación admisibles y el queroseno fósil y para la asignación de derechos de emisión del RCDE UE para el uso de combustibles de aviación admisibles (DO L, 2025/723, 16.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/723/oj).

([3]) 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 (ReFuelEU Aviation) (DO L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).

([4]) Precios de referencia de 2024 de los combustibles de aviación para ReFuelEU Aviation (25.2.2025, https://www.easa.europa.eu/en/downloads/141675/en).

De conformidad con el artículo 4, apartado 2, letra b), del Reglamento, el precio de los combustibles de aviación admisibles que no tenían un precio de mercado publicado en el informe de la AESA es su precio mínimo de venta. En el caso de los combustibles de aviación admisibles utilizados en 2024, no era aplicable la notificación de precios de conformidad con el artículo 5 del Reglamento; esta notificación será posible para los combustibles utilizados en 2025. El precio mínimo de venta se determina, de conformidad con el artículo 4, apartado 3, del Reglamento, teniendo en cuenta los costes de producción estimados publicados en el informe de la AESA, aplicando un margen del 10 %.

El informe de la AESA incluye los combustibles coprocesados en sus respectivas categorías de combustibles de aviación ReFuelEU, por lo que el precio de cada subcategoría de combustibles coprocesados del cuadro que figura a continuación es idéntico al determinado para su respectiva subcategoría de combustibles de aviación admisibles.

De conformidad con el artículo 4, apartado 4, del Reglamento, el precio del queroseno fósil es el precio del queroseno fósil publicado en el informe de la AESA, que asciende a 734 EUR por tonelada.

El precio de los derechos de emisión del RCDE es el precio medio ponderado de las subastas celebradas de conformidad con el Reglamento Delegado (UE) 2023/2830 durante 2024 ([5]), tal como se publica en la plataforma de subastas común. El precio es de 64,74 EUR por derecho de emisión del RCDE.

La diferencia de precio se publica según el cálculo realizado mediante la fórmula establecida en el artículo 4, apartado 1, del Reglamento. Todos los combustibles de aviación admisibles del cuadro que figura a continuación pueden tener una calificación de cero de conformidad con el artículo 54 *quater* del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066 ([6]), por lo que la diferencia de precio incluye el precio del RCDE de conformidad con el artículo 4, apartado 5, del Reglamento. En 2024, no hubo ninguna diferencia de imposición entre el queroseno fósil y los combustibles de aviación admisibles, tal como se establece en la Directiva 2003/96/CE del Consejo ([7]), por lo que este elemento es 0.

El precio de cada subcategoría de combustibles de aviación admisibles y la diferencia de precio de los combustibles abastecidos en 2024, calculado de conformidad con el artículo 4 del Reglamento, se establece en el cuadro siguiente:

Subcategoría de combustible de aviación admisible		Precio del combustible de aviación admisible (en EUR por tonelada)	Diferencia de precio del queroseno fósil (en EUR por tonelada)	Nivel de ayuda directa del RCDE UE establecido en el artículo 3 *quater*, apartado 6, párrafo tercero, de la Directiva 2003/87/CE (*)	Ayuda directa del RCDE basada en el nivel de ayuda por subcategoría (en EUR por tonelada)
1	Combustibles renovables de origen no biológico	8 465	7 526	95 % vol.	7 150
2	Combustibles renovables coprocesados de origen no biológico	8 465	7 526	95 % vol.	7 150
3	Biocombustibles de aviación avanzados	2 987	2 048	70 % vol.	1 434
4	Combustibles coprocesados avanzados	2 987	2 048	70 % vol.	1 434
5	Hidrógeno renovable para la aviación	8 272	7 333	70 % vol.	5 133
6	Biocombustibles de aviación	2 085	1 146	50 % vol.	573

([5]) Reglamento Delegado (UE) 2023/2830 de la Comisión, de 17 de octubre de 2023, que completa la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo mediante el establecimiento de normas sobre el calendario, la gestión y otros aspectos de las subastas de los derechos de emisión de gases de efecto invernadero (DO L, 2023/2830, 20.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2830/oj).

([6]) Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066 de la Comisión, de 19 de diciembre de 2018, sobre el seguimiento y la notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero en aplicación de la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 601/2012 de la Comisión (DO L 334 de 31.12.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).

([7]) Directiva 2003/96/CE del Consejo, de 27 de octubre de 2003, por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y de la electricidad (DO L 283 de 31.10.2003, p. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj).

Subcategoría de combustible de aviación admisible		Precio del combustible de aviación admisible (en EUR por tonelada)	Diferencia de precio del queroseno fósil (en EUR por tonelada)	Nivel de ayuda directa del RCDE UE establecido en el artículo 3 *quater*, apartado 6, párrafo tercero, de la Directiva 2003/87/CE (*)	Ayuda directa del RCDE basada en el nivel de ayuda por subcategoría (en EUR por tonelada)
7	Otros biocombustibles de aviación	2 085	1 146	50 % vol.	573
8	Hidrógeno con bajas emisiones de carbono de fuentes no fósiles para la aviación	5 121	4 182	50 % vol.	2 091
9	Combustibles de aviación sintéticos con bajas emisiones de carbono de fuentes no fósiles	6 078	5 139	50 % vol.	2 569
10	Combustibles coprocesados	2 085	1 146	50 % vol.	573

(*) Nivel de ayuda excepto si el abastecimiento del combustible se realiza en un aeropuerto designado en el artículo 3 *quater*, apartado 6, párrafo tercero, letra c), de la Directiva 2003/87/CE, en cuyo caso el nivel de ayuda es del 100 % para todas las subcategorías de combustibles admisibles.