



2025/723

16.4.2025

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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la 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 ⁽¹⁾, y en particular su artículo 3 *quater*, apartado 6, párrafo séptimo,

Considerando lo siguiente:

- (1) Las actividades de aviación están comprendidas en el régimen de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión («RCDE UE») establecido por la Directiva 2003/87/CE.
- (2) La Directiva (UE) 2023/958 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾ modificó la Directiva 2003/87/CE a fin de adaptarla al Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾, que establece un objetivo de reducción neta de las emisiones de al menos un 55 % de aquí a 2030 con respecto a 1990.
- (3) Con el fin de facilitar la transición hacia el abandono de los combustibles fósiles e incentivar la descarbonización del transporte aéreo comercial, la Directiva (UE) 2023/958 estableció una ayuda complementaria al RCDE por la que se reservaron 20 millones de derechos de emisión para cubrir parcialmente la diferencia de precio restante entre el queroseno fósil y los combustibles de aviación admisibles utilizados por operadores de aeronaves comerciales en el período comprendido entre el 1 de enero de 2024 y el 31 de diciembre de 2030.
- (4) Los 20 millones de derechos de emisión reservados, que provienen de la cantidad total de derechos de emisión que deben asignarse respecto de los operadores de aeronaves, deben asignarse de manera no discriminatoria únicamente para el uso de combustibles de aviación admisibles procedentes de vuelos sujetos a la obligación de entrega del RCDE UE y en vuelos incluidos en el artículo 3 *quater*, apartado 8, de la Directiva 2003/87/CE.
- (5) Con el fin de poner en práctica la asignación de los 20 millones de derechos de emisión reservados para apoyar el abastecimiento de combustibles de aviación admisibles, deben establecerse 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 estos derechos de emisión.

⁽¹⁾ DO L 275 de 25.10.2003, p. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>.

⁽²⁾ Directiva (UE) 2023/958 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de mayo de 2023, por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE en lo que respecta a la contribución de la aviación al objetivo de la Unión de reducir las emisiones en el conjunto de la economía y a la adecuada aplicación de una medida de mercado mundial (DO L 130 de 16.5.2023, p. 115, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/958/oj>).

⁽³⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

- (6) Con el objetivo de minimizar las tareas administrativas exigidas a los operadores de aeronaves comerciales y a las autoridades competentes, los operadores de aeronaves comerciales deben poder solicitar que se les asignen derechos de emisión simplemente mediante la notificación del uso de combustibles de aviación admisibles en su informe anual de emisiones. Para poder agilizar el proceso y realizar la asignación a su debido tiempo, la solicitud solo debe considerarse válida cuando se haya presentado el informe anual de emisiones a más tardar el 31 de marzo de cada año, tal como se establece en el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066 de la Comisión ⁽⁴⁾. A fin de que los operadores de aeronaves comerciales puedan notificar el uso de combustibles de aviación admisibles por motivos de transparencia o por otras razones sin tener que solicitar derechos de emisión, los operadores de aeronaves comerciales deben poder optar por no acogerse a la ayuda.
- (7) De conformidad con el artículo 13 del Reglamento (UE) 2023/2405 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁵⁾, la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA) debe informar, entre otras cosas, sobre los precios del combustible de aviación en su informe técnico anual (en lo sucesivo, «informe técnico de la AESA»). La AESA publica anualmente ese informe, que incluye los precios de mercado del queroseno fósil y de los combustibles de aviación sostenibles que cotizan en bolsa y, cuando no se dispone de los precios de mercado, los costes de producción estimados. En aras de la seguridad jurídica, la Comisión debe garantizar que se armonicen, en la medida de lo posible, los precios del combustible de aviación que deben determinarse y publicarse en virtud del presente Reglamento con los precios notificados en virtud del Reglamento (UE) 2023/2405.
- (8) El mercado de los combustibles de aviación alternativos está evolucionando a medida que el sector se esfuerza por descarbonizar la aviación y por, al mismo tiempo, permitir que los proveedores de combustible cumplan sus próximos mandatos de suministro y que los operadores de aeronaves mantengan sus compromisos voluntarios de abastecerse de estos combustibles. Con el fin de que las diferencias de precio en las que se basa el presente Reglamento sean lo más precisas posibles, la Comisión debe publicar el precio de cada combustible de aviación admisible específico por separado, cuando se disponga de él, ya que cada precio depende de la materia prima y del proceso de producción de combustible utilizado. La Comisión debe utilizar los precios representativos y transparentes con los que cotizan en bolsa dichos combustibles. Sin embargo, debido a la naturaleza incipiente del mercado, no todos los combustibles de aviación admisibles cotizan en bolsa, aunque se produzcan y utilicen en pequeñas cantidades. Por consiguiente, el precio de los combustibles de aviación admisibles debe determinarse sobre la base de los precios de mercado publicados en el informe técnico de la AESA para los combustibles que cotizan en bolsa, los precios reales pagados por los operadores de aeronaves comerciales o un precio mínimo de venta calculado por la Comisión. No obstante, dado que es posible que no se disponga de los precios específicos de todos los combustibles de aviación admisibles, debe establecerse una lista mínima de subcategorías de combustibles de aviación admisibles que abarque todos los posibles combustibles de aviación admisibles. Estas subcategorías deben agrupar combustibles de aviación admisibles específicos y englobarse en las categorías definidas en el artículo 3 *quater*, apartado 6, párrafo tercero, de la Directiva 2003/87/CE.
- (9) En el caso de los combustibles de aviación admisibles cuyo precio de mercado no figure en el informe técnico de la AESA debido a que no coticen en bolsa, los operadores de aeronaves comerciales deben poder notificar voluntariamente a la Comisión los precios reales pagados por dichos combustibles, con vistas a que los precios reales pagados se tengan en cuenta al determinar los precios del combustible. Los precios notificados por los operadores de aeronaves comerciales deben ir acompañados de los documentos justificativos correspondientes a los contratos y el abastecimiento de todo el año natural y al volumen total abastecido del combustible notificado. Además, con el fin de garantizar que los datos sean suficientemente representativos, el combustible cuyos precios se notifiquen debe representar al menos una cuarta parte de todo el combustible de esa categoría notificado en ese año por todos los operadores de aeronaves comerciales para que pueda utilizarse en la determinación del precio de los combustibles de aviación admisibles. La Comisión debe garantizar que dichos datos se comuniquen y se traten con total confidencialidad. No obstante, cuando los operadores de aeronaves comerciales que comuniquen a la Comisión los precios reales pagados sean menos de tres, no podrá garantizarse el secreto estadístico de los datos. En este supuesto, los operadores de aeronaves comerciales deben renunciar al requisito de confidencialidad si desean que sus precios se tengan en cuenta en el cálculo de los precios del combustible. Para facilitar la implantación de procedimientos adecuados de notificación de los precios reales y garantizar, al mismo tiempo, un nivel adecuado de confidencialidad, la opción de notificar los precios reales debe aplicarse a partir de 2026 con relación a los combustibles utilizados a partir del 1 de enero de 2025.

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ 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>).

- (10) Con el objetivo de fomentar la notificación de los precios reales pagados por los operadores de aeronaves comerciales cuando los precios de mercado no figuren en el informe técnico de la AESA, los precios notificados y la correspondiente diferencia de precio deben tenerse en cuenta y utilizarse al calcular la asignación de derechos de emisión al operador de aeronaves comerciales solo cuando se haya notificado el precio de al menos una cuarta parte del volumen de todos los combustibles. Sin embargo, en el caso de los operadores que no notifiquen los precios reales pagados y utilicen combustible de aviación admisible cuyo precio de mercado no figure en el informe técnico de la AESA, el número de derechos de emisión debe calcularse sobre la base del precio mínimo de venta de la subcategoría de combustible de aviación admisible.
- (11) El precio mínimo de venta debe determinarse aplicando un margen adecuado a la estimación de los costes de producción del combustible de aviación admisible que figure en el informe técnico de la AESA. El margen debe representar un valor prudencial del 10 % sobre la base de una tasa crítica de rentabilidad de aproximadamente el 12-16 %. Dicha tasa crítica de rentabilidad es coherente con los datos del sector recopilados por la Comisión, tales como las tasas críticas de rentabilidad aplicadas a la generación de electricidad. Además, el margen utilizado debe garantizar que no se sobrestime el precio mínimo de venta y animar a los operadores de aeronaves comerciales a notificar los precios reales pagados.
- (12) A fin de garantizar un recuento adecuado del número de derechos de emisión disponibles, antes de que la Comisión adopte una decisión sobre la asignación de derechos de emisión correspondiente al uso de combustibles de aviación admisibles, debe comprobar si el número restante de derechos de emisión reservados con arreglo al artículo 3 *quater*, apartado 6, de la Directiva 2003/87/CE es suficiente para cubrir la demanda de asignación de derechos de emisión. Cuando dicho número no sea suficiente, la Comisión debe calcular un factor de reducción de la asignación que se aplicará de manera uniforme a todos los operadores de aeronaves comerciales a los que concierna la asignación ese año.
- (13) Para hacer patente la contribución de los ingresos del RCDE UE a la transición climática, los operadores de aeronaves comerciales deben asegurarse de que la recepción de la ayuda figure de forma visible en sus comunicaciones, tales como los informes anuales, las declaraciones de sostenibilidad o los billetes de los pasajeros.
- (14) Los operadores de aeronaves comerciales deben notificar la solicitud de ayuda para el abastecimiento de combustibles de aviación admisibles junto con la notificación de las emisiones correspondientes a 2024. Con el objetivo de garantizar la aplicación oportuna de las normas establecidas en el presente Reglamento antes de la fecha límite de notificación de dichas emisiones, este debe entrar en vigor sin demora.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento establece normas para el cálculo anual de las diferencias de precio entre los combustibles de aviación admisibles y el queroseno fósil y para la asignación de derechos de emisión con arreglo al artículo 3 *quater*, apartado 6, de la Directiva 2003/87/CE para el uso de combustibles de aviación admisibles por los operadores de aeronaves comerciales en el período comprendido entre el 1 de enero de 2024 y el 31 de diciembre de 2030.
2. Los operadores de aeronaves comerciales podrán solicitar la asignación con respecto a los combustibles de aviación admisibles notificados de conformidad con el artículo 54 *bis* del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066 y utilizados en los siguientes vuelos subsónicos:
 - a) los vuelos para los que deban entregarse derechos de emisión de conformidad con el artículo 12, apartado 3, de la Directiva 2003/87/CE;
 - b) los vuelos contemplados en el artículo 3 *quater*, apartado 8, de la Directiva 2003/87/CE.

Artículo 2

Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «operador de aeronaves comerciales»: operador de transporte aéreo comercial tal como se define en el artículo 3, letra p), de la Directiva 2003/87/CE;

- 2) «combustible de aviación admisible»: los tipos de combustible admisibles a efectos de la ayuda en aplicación del artículo 3 *quater*, apartado 6, de la Directiva 2003/87/CE;
- 3) «niveles mínimos armonizados de imposición»: los niveles mínimos de imposición aplicables al queroseno fósil y a los combustibles de aviación admisibles establecidos en la Directiva 2003/96/CE del Consejo ⁽⁶⁾;
- 4) «informe técnico de la AESA»: el informe técnico publicado por la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea a que se refiere el artículo 13 del Reglamento (UE) 2023/2405.

Artículo 3

Solicitud de derechos de emisión para el uso de combustibles de aviación admisibles por los operadores de aeronaves comerciales

1. Los operadores de aeronaves comerciales solicitarán la asignación de derechos de emisión para el uso de combustibles de aviación admisibles mediante la notificación de las cantidades verificadas de combustibles de aviación admisibles, utilizadas en el año de notificación anterior, en su informe anual de emisiones, de conformidad con el artículo 54 *bis* del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066.
2. Cuando los operadores de aeronaves comerciales decidan no solicitar la asignación de derechos de emisión para el uso de combustibles de aviación admisibles, lo indicarán en el informe anual de emisiones.
3. La solicitud será válida siempre que el informe anual de emisiones se presente a la autoridad competente a más tardar el 31 de marzo del año siguiente al período de notificación, de conformidad con el artículo 68, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066.

Artículo 4

Cálculo anual de las diferencias de precio medio entre los combustibles de aviación admisibles y el queroseno fósil

1. La diferencia de precio medio entre el combustible de aviación admisible y el queroseno fósil en un año determinado se calculará como sigue:

$$\text{diferencia de precio (y)} = \text{precio del combustible de aviación admisible (y)} - [\text{precio del queroseno fósil} + \text{precio del RCDE} + \text{diferencia de imposición (y)}]$$

donde:

precio del combustible de aviación admisible (y)	=	precio del combustible de aviación admisible y o de la subcategoría de combustible de aviación admisible y que figura en el anexo, determinado de conformidad con el apartado 2, en EUR por tonelada;
precio del queroseno fósil	=	precio del queroseno fósil Jet A1, determinado de conformidad con el apartado 4, en EUR por tonelada;
precio del RCDE	=	precio de utilización del queroseno fósil con arreglo a la Directiva 2003/87/CE, determinado de conformidad con el apartado 5, en EUR por tonelada;
diferencia de imposición (y)	=	diferencia entre los niveles mínimos armonizados de imposición del queroseno fósil y el combustible de aviación admisible y, en EUR por tonelada.

2. El precio de los combustibles de aviación admisibles se determinará, en el caso de los combustibles de aviación admisibles específicos, cuando estén disponibles, y, como mínimo, en el caso de las subcategorías de combustibles de aviación admisibles que figuran en el anexo, como sigue:

- a) cuando el precio de mercado figure en el informe técnico de la AESA, el precio será el precio de mercado publicado en dicho informe;

⁽⁶⁾ 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>).

- b) cuando el precio de mercado no figure en el informe técnico de la AESA, el precio se determinará como sigue:
- i) en el caso de que se disponga de precios notificados de conformidad con el artículo 5 que abarquen como mínimo el 25 % de la cantidad total de dicho combustible de aviación admisible o de la subcategoría notificadas por todos los operadores de aeronaves comerciales en el mismo período de notificación, el precio será el precio medio ponderado de los precios notificados para los operadores que hayan notificado los precios de conformidad con el artículo 5. Para los operadores que no hayan notificado los precios de conformidad con el artículo 5, el precio será el precio mínimo de venta determinado de conformidad con el apartado 3 del presente artículo,
 - ii) en el caso de que no se disponga de precios notificados de conformidad con el artículo 5 que abarquen como mínimo el 25 % de la cantidad total de dicho combustible de aviación admisible o de la subcategoría notificadas por todos los operadores de aeronaves comerciales en el mismo período de notificación, el precio será el precio mínimo de venta determinado de conformidad con el apartado 3 del presente artículo.
3. La Comisión determinará el precio mínimo de venta sobre la base de los mejores datos disponibles y teniendo en cuenta la información pertinente presentada en el informe técnico de la AESA sobre las estimaciones de los costes de producción y aplicará un margen adicional del 10 %.
4. El precio del queroseno fósil será el precio publicado o que vaya a publicarse en el informe técnico de la AESA. Si los precios no están disponibles en el informe técnico de la AESA publicado o que vaya a publicarse en el momento en que la Comisión publique las diferencias de precio de conformidad con el apartado 7, el precio del queroseno fósil se basará en los mejores datos de que disponga la Comisión.
5. El precio del RCDE se calculará con dos decimales utilizando la siguiente fórmula:

$$\text{precio del RCDE} = \text{factor de emisión de queroseno fósil} \times \text{precio de los derechos de emisión del RCDE}$$

donde:

factor de emisión de queroseno fósil	=	factor de emisión del queroseno para motores de reacción fijado en el cuadro 1 del anexo III del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066;
precio de los derechos de emisión del RCDE	=	precio medio de los derechos de emisión determinado como el precio medio ponderado de las subastas celebradas de conformidad con los actos delegados adoptados en virtud del artículo 10, apartado 4, de la Directiva 2003/87/CE durante el año natural anterior, publicado en la plataforma de subastas común, en EUR por derecho de emisión.

El precio del RCDE será igual a cero cuando el combustible de aviación admisible no tenga una calificación de cero de conformidad con el artículo 54 *quater* del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/2066 y cuando el combustible de aviación admisible se notifique con respecto a los vuelos contemplados en el artículo 1, apartado 2, letra b).

6. Cuando los precios no estén disponibles en euros, el cambio de divisas se realizará a partir de la media anual de los tipos de cambio publicados por el Banco Central Europeo.
7. A más tardar el 31 de mayo de cada año, la Comisión publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea* la diferencia de precio del año natural anterior calculada de conformidad con el presente artículo, así como los valores de todos los elementos de la fórmula expuesta en el apartado 1.

Artículo 5

Notificación de los precios reales pagados por los operadores de aeronaves comerciales

1. En el caso de los combustibles de aviación admisibles utilizados a partir del 1 de enero de 2025, a más tardar el 28 de febrero de cada año a partir de 2026, los operadores de aeronaves comerciales podrán notificar a la Comisión los precios reales pagados por el combustible utilizado en el año civil anterior. Cuando un operador opte por notificar los precios reales, deberá facilitar los siguientes elementos junto con el informe:
- a) documentación suficiente, en particular contratos y facturas, que vincule el combustible de aviación admisible con el operador de aeronaves comerciales e indique todos los aeropuertos en los que se haya entregado y notificado el combustible de aviación admisible;

- b) pruebas de que la cantidad total de combustible de aviación admisible notificado corresponde a los contratos y facturas facilitados, en todos los lugares donde se haya abastecido el combustible de aviación admisible en cuestión.

La Comisión podrá decidir no tener en cuenta los precios notificados por un operador de aeronaves comerciales para determinar el precio del combustible de aviación admisible de conformidad con el artículo 4, apartado 2, cuando las pruebas presentadas sean insuficientes o carezcan de credibilidad.

2. La Comisión velará por que los datos y pruebas presentados de conformidad con el apartado 1 se traten de manera confidencial.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, cuando solo uno o dos operadores de aeronaves comerciales notifiquen los precios reales pagados por un combustible de aviación admisible, la Comisión tendrá en cuenta los precios notificados únicamente si los operadores de aeronaves comerciales renuncian a los requisitos de confidencialidad.

La Comisión informará a los operadores de aeronaves comerciales que corresponda lo antes posible después de la fecha límite de notificación cuando solo uno o dos operadores de aeronaves comerciales hayan notificado los precios reales pagados por un combustible de aviación admisible y solicitará una renuncia por escrito al derecho de confidencialidad. Cuando los operadores de aeronaves comerciales concernidos no presenten la renuncia requerida en el plazo de quince días hábiles a partir de la solicitud, los precios notificados no se tendrán en cuenta en el cálculo de la diferencia de precio de conformidad con el artículo 4.

4. A más tardar el 30 de abril de cada año, la Comisión comunicará a los Estados miembros qué operadores de aeronaves comerciales han notificado los precios reales.

5. Las disposiciones del presente Reglamento Delegado se entenderán sin perjuicio de la aplicación de las disposiciones del Derecho de la Unión en materia de competencia.

Artículo 6

Cálculo de la cantidad de derechos de emisión que deben asignarse a los operadores de aeronaves comerciales

1. Las autoridades competentes determinarán la demanda de derechos de emisión para cada operador de aeronaves comerciales que administren. La demanda se calculará como la suma de la demanda de cada combustible de aviación admisible o subcategoría de combustible de aviación admisible que figura en el anexo, cuyo precio se haya determinado con arreglo al artículo 4, apartado 2, se determinará a su vez de conformidad con el apartado 2 o 3, según proceda, y se redondeará al número entero más próximo.

2. La demanda de derechos de emisión asignados para el uso de cada combustible de aviación admisible o subcategoría de combustible de aviación admisible que figura en el anexo cuyo precio se haya determinado con arreglo al artículo 4, apartado 2, y que haya sido abastecido en los aeropuertos indicados en el artículo 3 *quater*, apartado 6, párrafo tercero, letra c), de la Directiva 2003/87/CE se determinará, para cada operador de aeronaves comerciales, mediante la fórmula siguiente:

$$\text{Asignación (y)} = \frac{\text{combustible utilizado (y)} \times \text{diferencia de precio (y)}}{\text{precio de los derechos de emisión}}$$

donde:

combustible utilizado (y) = cantidad de combustible puro de aviación admisible y o de la subcategoría de combustible de aviación admisible y que figura en el anexo según lo notificado en el informe anual de emisiones, en toneladas;

diferencia de precio (y) = diferencia de precio entre el combustible de aviación admisible y o la subcategoría de combustible de aviación admisible y que figura en el anexo y el queroseno fósil, determinada de conformidad con el artículo 4, apartado 1, en EUR por tonelada;

precio de los derechos de emisión = precio medio de los derechos de emisión determinado de conformidad con el artículo 4, apartado 5, en EUR por derecho de emisión.

3. La demanda de derechos de emisión asignados para el uso de cada combustible de aviación admisible o subcategoría de combustible de aviación admisible que figura en el anexo cuyo precio se haya determinado con arreglo al artículo 4, apartado 2, y que haya sido abastecido en aeropuertos diferentes a los indicados en el artículo 3 *quater*, apartado 6, párrafo tercero, letra c), de la Directiva 2003/87/CE se determinará, para cada operador de aeronaves comerciales, mediante la fórmula siguiente:

$$\text{Asignación (y)} = \frac{\text{combustible utilizado (y)} \times \text{diferencia de precio (y)} \times \text{nivel de ayuda del RCDE UE (y)}}{\text{precio de los derechos de emisión}}$$

donde:

combustible utilizado (y)	=	cantidad de combustible puro de aviación admisible y o de la subcategoría de combustible de aviación admisible y que figura en el anexo según lo notificado en el informe anual de emisiones, en toneladas;
diferencia de precio (y)	=	diferencia de precio entre la categoría de combustible de aviación admisible y o la subcategoría de combustible de aviación admisible y que figura en el anexo y el queroseno fósil, determinada de conformidad con el artículo 4, apartado 2, en EUR por tonelada;
precio de los derechos de emisión	=	precio medio de los derechos de emisión determinado de conformidad con el artículo 4, apartado 5, en EUR por derecho de emisión;
nivel de ayuda del RCDE UE (y)	=	porcentaje de la diferencia de precio que debe cubrirse para la categoría de combustible de aviación elegible y, tal como se especifica en el artículo 3 <i>quater</i> , apartado 6, párrafo tercero, de la Directiva 2003/87/CE.

4. A más tardar el 15 de junio de cada año, las autoridades competentes notificarán a la Comisión la siguiente información sobre cada operador de aeronaves comerciales que haya solicitado la asignación:

- el nombre y el identificador RCDE del operador de aeronaves comerciales;
- la cantidad de combustible de aviación admisible por categoría referida en la solicitud, en toneladas;
- la demanda de asignación de derechos de emisión calculada de conformidad con los apartados 1, 2 y 3.

5. La Comisión agregará la demanda total de asignación de derechos de emisión y evaluará si la demanda en un año concreto es o no superior a la cantidad de derechos de emisión restante de la cantidad reservada para este fin de conformidad con el artículo 3 *quater*, apartado 6, de la Directiva 2003/87/CE.

Cuando la demanda total de asignación de derechos de emisión en un año concreto sea superior a la cantidad de derechos de emisión disponibles, la Comisión calculará un factor de reducción de la asignación. Este factor se aplicará de manera uniforme a todos los operadores de aeronaves comerciales afectados por la asignación ese año a fin de determinar la asignación final de derechos de emisión para cada uno de ellos. El factor de reducción de la asignación se calculará utilizando la siguiente fórmula:

$$\text{Factor de reducción de la asignación} = \frac{\text{derechos de emisión reservados restantes en el año y}}{\text{demanda total de derechos de emisión en el año y}}$$

La Comisión informará a las autoridades competentes cuando sea necesario aplicar un factor de reducción de la asignación e indicará el valor del factor de reducción calculado. Sobre la base de dicha información, las autoridades competentes volverán a calcular la asignación final para cada operador de aeronaves comerciales y la notificarán a la Comisión.

La asignación final para cada operador de aeronaves comerciales se redondeará a la baja al número entero más próximo.

6. A más tardar el 31 de agosto de cada año, la Comisión adoptará una Decisión en la que se indique la asignación de derechos de emisión para cada operador de aeronaves comerciales sobre la base de las notificaciones recibidas, informará a las autoridades competentes pertinentes al respecto e introducirá los cambios, cuando proceda, en el registro de la Unión creado de conformidad con el artículo 19 de la Directiva 2003/87/CE y en el registro de transacciones a que se refiere el artículo 20 de dicha Directiva.

*Artículo 7***Procedimiento de corrección**

1. Cuando sea necesario realizar correcciones a la cantidad de derechos de emisión fijada en la Decisión adoptada en virtud de lo establecido en el artículo 6, apartado 6, del presente Reglamento, tales correcciones se realizarán utilizando derechos de emisión del volumen reservado con arreglo a lo dispuesto en el artículo 3 *quater*, apartado 6, de la Directiva 2003/87/CE o mediante la adición de derechos de emisión a dicha cantidad.
2. Cuando, de conformidad con el apartado 1 del presente artículo, sea necesario utilizar derechos de emisión adicionales del volumen reservado de conformidad con el artículo 3 *quater*, apartado 6, de la Directiva 2003/87/CE, pero estos se hayan agotado, no se llevará a cabo dicha corrección.

*Artículo 8***Visibilidad**

Los operadores de aeronaves comerciales que reciban ayuda en virtud del presente Reglamento estarán sujetos a las siguientes obligaciones:

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

*Artículo 9***Entrada en vigor**

El presente Reglamento entrará en vigor a los tres días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 6 de febrero de 2025.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO

SUBCATEGORÍAS DE COMBUSTIBLES DE AVIACIÓN ADMISIBLES

	Subcategoría de combustible de aviación admisible	Nivel de ayuda directa del RCDE UE establecido en el artículo 3 <i>quater</i> , apartado 6, párrafo tercero, de la Directiva 2003/87/CE ⁽¹⁾	Detalles
1	Combustibles renovables de origen no biológico	95 %	Combustibles renovables de sustitución de origen no biológico, tal como se definen en el artículo 2, punto 36, de la Directiva (UE) 2018/2001 y certificados en consonancia con el artículo 30 de dicha Directiva.
2	Combustibles renovables coprocesados de origen no biológico	95 %	Combustibles coprocesados en una refinería convencional que sean combustibles renovables de sustitución de origen no biológico, tal como se definen en el artículo 2, punto 36, de la Directiva (UE) 2018/2001 y certificados en consonancia con el artículo 30 de dicha Directiva.
3	Biocarburantes de aviación avanzados	70 %	Biocarburantes producidos a partir de las materias primas enumeradas en el anexo IX, parte A, de la Directiva (UE) 2018/2001 y certificados en consonancia con el artículo 30 de dicha Directiva.
4	Combustibles coprocesados avanzados	70 %	Combustibles coprocesados en una refinería convencional a partir de las materias primas enumeradas en el anexo IX, parte A, de la Directiva (UE) 2018/2001 y certificados en consonancia con el artículo 30 de dicha Directiva.
5	Hidrógeno renovable para la aviación	70 %	Hidrógeno renovable para la aviación tal como se define en el artículo 3, punto 16, del Reglamento (UE) 2023/2405.
6	Biocarburantes de aviación	50 %	Biocarburantes producidos a partir de las materias primas enumeradas en el anexo IX, parte B, de la Directiva (UE) 2018/2001 y certificados en consonancia con el artículo 30 de dicha Directiva.
7	Otros biocarburantes de aviación	50 %	Biocarburantes producidos a partir de las materias primas no enumeradas en el anexo IX de la Directiva (UE) 2018/2001, no producidos a partir de cultivos destinados a la alimentación humana o animal y certificados en consonancia con el artículo 30 de dicha Directiva.
8	Hidrógeno con bajas emisiones de carbono de fuentes no fósiles para la aviación	50 %	Hidrógeno con bajas emisiones de carbono para la aviación tal como se define en el artículo 3, punto 15, del Reglamento (UE) 2023/2405 que no procede de fuentes fósiles.
9	Combustibles de aviación sintéticos con bajas emisiones de carbono de fuentes no fósiles	50 %	Combustibles de aviación sintéticos con bajas emisiones de carbono tal como se definen en el artículo 3, punto 13, del Reglamento (UE) 2023/2405, que no proceden de fuentes fósiles.
10	Combustibles coprocesados	50 %	Coproductos procesados en una refinería convencional distintos de los combustibles coprocesados avanzados y certificados en consonancia con el artículo 30 de la Directiva (UE) 2018/2001.

⁽¹⁾ Nivel de ayuda excepto cuando el abastecimiento del combustible se realice 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 %.