Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2025/723

16.4.2025

RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) 2025/723 DE LA COMMISSION

du 6 février 2025

complétant la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil en établissant des règles détaillées pour le calcul annuel des différences de prix entre les carburants d'aviation admissibles et le kérosène fossile, ainsi que pour l'allocation, dans le cadre du SEQE de l'UE, de quotas pour l'utilisation de carburants d'aviation admissibles

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil ([1]), et notamment son article 3 *quater*, paragraphe 6, septième alinéa,

considérant ce qui suit:

(1) Les activités aériennes sont incluses dans le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre au sein de l'Union (ci-après le «SEQE de l'UE») établi par la directive 2003/87/CE.

(2) La directive (UE) 2023/958 du Parlement européen et du Conseil ([2]) a modifié la directive 2003/87/CE afin de permettre un alignement sur le règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil ([3]), qui fixe un objectif de réduction des émissions nettes d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990.

(3) Afin de soutenir la transition vers l'abandon de l'utilisation de carburants fossiles et d'encourager la décarbonation du transport aérien commercial, la directive (UE) 2023/958 a prévu un soutien supplémentaire du SEQE consistant à réserver un maximum de 20 millions de quotas afin de les allouer pour couvrir une partie de l'écart de prix restant entre le kérosène fossile et les carburants d'aviation admissibles utilisés par les exploitants d'aéronefs commerciaux du 1er janvier 2024 au 31 décembre 2030.

(4) La réserve de 20 millions de quotas provient du nombre total de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs et doit être allouée de manière non discriminatoire, uniquement lorsque des carburants d'aviation admissibles sont utilisés pour les vols concernés par l'obligation de restitution du SEQE de l'UE et pour les vols relevant de l'article 3 *quater*, paragraphe 8, de la directive 2003/87/CE.

(5) Afin de rendre opérationnelle l'allocation des 20 millions de quotas réservés pour soutenir l'embarquement de carburants d'aviation admissibles, il convient d'établir des règles détaillées pour le calcul annuel de la différence de prix entre les carburants d'aviation admissibles et le kérosène fossile, ainsi que des règles détaillées pour l'allocation de ces quotas.

([1]) JO L 275 du 25.10.2003, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj.

([2]) Directive (UE) 2023/958 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE en ce qui concerne la contribution de l'aviation à l'objectif de réduction des émissions dans tous les secteurs de l'économie de l'Union et la mise en œuvre appropriée d'un mécanisme de marché mondial (JO L 130 du 16.5.2023, p. 115, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/958/oj).

([3]) Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) nº 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat») (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

(6) Afin de réduire au minimum les efforts administratifs requis de la part des exploitants d'aéronefs commerciaux et des autorités compétentes, les exploitants d'aéronefs commerciaux devraient pouvoir demander l'allocation de quotas en indiquant simplement dans leur déclaration d'émissions annuelle qu'ils ont utilisé des carburants d'aviation admissibles. Aux fins d'une procédure rationalisée et d'une allocation en temps utile, la demande ne devrait être considérée comme valable que si la déclaration d'émissions annuelle a été présentée au plus tard le 31 mars de chaque année, conformément au règlement d'exécution (UE) 2018/2066 de la Commission ([4]). Afin que les exploitants d'aéronefs commerciaux puissent déclarer l'utilisation de carburants d'aviation admissibles pour des raisons de transparence ou pour d'autres raisons sans présenter une demande de quotas, ils devraient être autorisés à ne pas participer au soutien.

(7) Conformément à l'article 13 du règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil ([5]), l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) doit rendre compte, entre autres, des prix du carburant d'aviation dans son rapport technique annuel (ci-après le «rapport technique de l'AESA»). Ce rapport est publié chaque année par l'AESA et indique les prix négociés en bourse du kérosène fossile et des carburants d'aviation durables et, lorsque le prix du marché n'est pas disponible, précise les coûts de production estimés. Pour des raisons de sécurité juridique, il convient que la Commission veille, dans la mesure du possible, à ce que les prix du carburant d'aviation devant être déterminés et publiés au titre du présent règlement soient alignés sur les prix déclarés au titre du règlement (UE) 2023/2405.

(8) Le marché des carburants d'aviation de substitution évolue à mesure que le secteur s'efforce de décarboner l'aviation, tout en permettant aux fournisseurs de carburant de remplir leurs futures obligations en matière d'approvisionnement et aux exploitants d'aéronefs de tenir leurs engagements volontaires d'embarquement de ces carburants. Afin que le présent règlement puisse s'appuyer sur les différences de prix les plus précises possible, la Commission devrait publier séparément les prix de chaque carburant d'aviation admissible spécifique, lorsque ceux-ci sont disponibles, étant donné que le prix de chacun de ces carburants dépend de la matière première utilisée et de la filière choisie pour la production de carburant. La Commission devrait avoir recours aux prix représentatifs et transparents auxquels ces carburants sont négociés en bourse. Toutefois, en raison du caractère naissant du marché, tous les carburants d'aviation admissibles ne sont pas négociés en bourse, même s'ils sont produits et utilisés en petites quantités. Par conséquent, le prix des carburants d'aviation admissibles devrait être déterminé en utilisant les prix du marché publiés dans le rapport technique de l'AESA pour les carburants négociés en bourse, les prix réels des carburants payés par les exploitants d'aéronefs commerciaux ou un prix de vente minimal calculé par la Commission. Toutefois, étant donné que les prix spécifiques de certains carburants d'aviation admissibles pourraient ne pas être disponibles, il convient d'établir une liste minimale de sous-catégories de carburants d'aviation admissibles, qui devrait comprendre tous les carburants d'aviation admissibles potentiels. Ces sous-catégories devraient regrouper des carburants d'aviation admissibles spécifiques et composer les catégories définies à l'article 3 *quater*, paragraphe 6, troisième alinéa, de la directive 2003/87/CE.

(9) En ce qui concerne les carburants d'aviation admissibles pour lesquels aucun prix de marché n'est disponible dans le rapport technique de l'AESA car ces carburants ne sont pas négociés en bourse, les exploitants d'aéronefs commerciaux devraient pouvoir déclarer à la Commission, sur une base volontaire, les prix réels payés pour le carburant d'aviation admissible, afin que les prix réels payés soient pris en compte dans la détermination des prix du carburant. Les prix déclarés par les exploitants d'aéronefs commerciaux devraient être assortis d'éléments de preuve concernant les contrats et embarquements pour toute l'année civile, ainsi que le volume total embarqué de carburant déclaré par cet exploitant d'aéronefs commerciaux. En outre, dans le but de garantir un niveau de représentativité suffisant, le carburant pour lequel des prix sont déclarés devrait représenter au moins un quart de l'ensemble des carburants déclarés dans cette catégorie pour l'année en question par tous les exploitants d'aéronefs commerciaux afin d'être utilisé pour déterminer le prix des carburants d'aviation admissibles. La Commission devrait veiller à ce que ces données soient déclarées et traitées en toute confidentialité. Toutefois, lorsque moins de trois exploitants d'aéronefs commerciaux déclarent à la Commission les prix réels payés, le secret statistique des données ne peut être garanti. Dans ce cas, les exploitants d'aéronefs commerciaux devraient renoncer à l'exigence de confidentialité s'ils souhaitent que leurs prix soient pris en compte dans le calcul des prix du carburant. Afin de faciliter la mise en place de procédures appropriées en matière de déclaration des prix réels et de garantir dans le même temps un niveau de confidentialité adéquat, la possibilité de déclarer les prix réels devrait être applicable à partir de 2026 pour les carburants utilisés depuis le 1er janvier 2025.

([4]) Règlement d'exécution (UE) 2018/2066 de la Commission du 19 décembre 2018 relatif à la surveillance et à la déclaration des émissions de gaz à effet de serre au titre de la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil et modifiant le règlement (UE) no 601/2012 de la Commission (JO L 334 du 31.12.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).

([5]) Règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (ReFuelEU Aviation) (JO L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).

(10) Afin d'encourager la déclaration des prix réels payés par les exploitants d'aéronefs commerciaux lorsque les prix du marché ne sont pas disponibles dans le rapport technique de l'AESA, il convient de ne tenir compte des prix déclarés et de n'utiliser la différence de prix concernée, lors du calcul de l'allocation de quotas à l'exploitant d'aéronef commercial, que si un prix a été déclaré pour au moins un quart du volume de l'ensemble des carburants déclarés. Toutefois, pour les exploitants qui n'ont pas déclaré les prix réels payés et qui ont utilisé un carburant d'aviation admissible pour lequel le prix du marché n'est pas disponible dans le rapport technique de l'AESA, le nombre de quotas devrait être calculé en utilisant le prix de vente minimal de la sous-catégorie de carburant d'aviation admissible.

(11) Le prix de vente minimal devrait être déterminé en appliquant une marge appropriée à l'estimation du coût de production du carburant d'aviation admissible déclaré dans le rapport technique de l'AESA. La marge devrait être une valeur estimative prudente de 10 % sur la base d'un taux minimal d'environ 12 à 16 %. Ce taux minimal est aligné sur les éléments de preuve sectoriels recueillis par la Commission, notamment les taux minimaux appliqués à la production d'électricité. En outre, la marge utilisée devrait garantir que le prix de vente minimal n'est pas surestimé et devrait encourager les exploitants d'aéronefs commerciaux à déclarer les prix réels payés.

(12) Afin de garantir une comptabilisation appropriée du nombre de quotas disponibles, la Commission devrait vérifier, avant d'adopter une décision sur l'allocation de quotas pour l'utilisation de carburants d'aviation admissibles, que le nombre de quotas restants réservé conformément à l'article 3 *quater*, paragraphe 6, de la directive 2003/87/CE est suffisant pour couvrir la demande d'allocation de quotas. Lorsque ce nombre n'est pas suffisant, la Commission devrait calculer un facteur de réduction de l'allocation à appliquer de manière uniforme à tous les exploitants d'aéronefs commerciaux concernés par l'allocation pour l'année en question.

(13) Afin de faire état de la contribution des recettes du SEQE de l'UE à la transition climatique, les exploitants d'aéronefs commerciaux devraient faire en sorte que le soutien reçu soit visible dans leur communication, par exemple dans leurs rapports annuels, dans leurs états de durabilité ou sur les billets des passagers.

(14) La demande de soutien à l'embarquement de carburants d'aviation admissibles doit être présentée par les exploitants d'aéronefs commerciaux en même temps que la déclaration d'émissions pour 2024. Afin de garantir l'application en temps utile des règles énoncées dans le présent règlement avant la date limite de déclaration de ces émissions, il convient que celui-ci entre en vigueur sans délai,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement établit des règles pour le calcul annuel des différences de prix entre les carburants d'aviation admissibles et le kérosène fossile, ainsi que pour l'allocation de quotas conformément à l'article 3 *quater*, paragraphe 6, de la directive 2003/87/CE pour l'utilisation de carburants d'aviation admissibles par les exploitants d'aéronefs commerciaux du 1er janvier 2024 au 31 décembre 2030.

2. Les exploitants d'aéronefs commerciaux peuvent demander l'allocation de quotas pour les carburants d'aviation admissibles déclarés conformément à l'article 54 *bis* du règlement d'exécution (UE) 2018/2066 et utilisés pour les vols subsoniques suivants:

a) les vols pour lesquels des quotas doivent être restitués conformément à l'article 12, paragraphe 3, de la directive 2003/87/CE;

b) les vols relevant de l'article 3 *quater*, paragraphe 8, de la directive 2003/87/CE.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1) «exploitant d'aéronef commercial»: un transporteur aérien commercial au sens de l'article 3, point p), de la directive 2003/87/CE;

2) «carburant d'aviation admissible»: les types de carburant pouvant bénéficier du soutien visé à l'article 3 *quater*, paragraphe 6, de la directive 2003/87/CE;

3) «niveaux minimaux harmonisés de taxation»: les niveaux minimaux de taxation applicables au kérosène fossile et aux carburants d'aviation admissibles définis dans la directive 2003/96/CE du Conseil ([6]);

4) «rapport technique de l'AESA»: le rapport technique publié par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne visé à l'article 13 du règlement (UE) 2023/2405.

Article 3

Demande de quotas pour l'utilisation de carburants d'aviation admissibles par les exploitants d'aéronefs commerciaux

1. Les exploitants d'aéronefs commerciaux demandent l'allocation de quotas pour l'utilisation de carburants d'aviation admissibles en indiquant dans leur déclaration d'émissions annuelle les quantités vérifiées de carburants d'aviation admissibles utilisées au cours de l'année de déclaration précédente, conformément à l'article 54 *bis* du règlement d'exécution (UE) 2018/2066.

2. Lorsque les exploitants d'aéronefs commerciaux décident de ne pas demander d'allocation de quotas pour l'utilisation de carburants d'aviation admissibles, ils indiquent cette décision dans la déclaration d'émissions annuelle.

3. La demande est valable à condition que la déclaration d'émissions annuelle soit remise à l'autorité compétente au plus tard le 31 mars de l'année suivant la période de déclaration conformément à l'article 68, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) 2018/2066.

Article 4

Calcul annuel des différences de prix moyennes entre les carburants d'aviation admissibles et le kérosène fossile

1. La différence de prix moyenne entre le carburant d'aviation admissible et le kérosène fossile pour une année *y* donnée est calculée comme suit:

différence de prix(y) = prix du carburant d'aviation admissible(y) – [prix du kérosène fossile + prix du SEQE + différence de taxation(y)]

dans laquelle:

prix du carburant d'aviation admissible(y)	=	prix du carburant d'aviation admissible *y* ou de la sous-catégorie de carburant d'aviation admissible *y* figurant à l'annexe, déterminé conformément au paragraphe 2, en EUR/tonne;
prix du kérosène fossile	=	prix du kérosène fossile Jet A1, déterminé conformément au paragraphe 4, en EUR/tonne;
prix du SEQE	=	prix d'utilisation du kérosène fossile conformément à la directive 2003/87/CE, déterminé conformément au paragraphe 5, en EUR/tonne;
différence de taxation(y)	=	différence entre les niveaux minimaux harmonisés de taxation du kérosène fossile et du carburant d'aviation admissible *y*, en EUR/tonne.

2. Le prix des carburants d'aviation admissibles est déterminé pour les carburants d'aviation admissibles spécifiques lorsque ceux-ci sont disponibles et, au minimum, pour les sous-catégories de carburants d'aviation admissibles figurant à l'annexe, comme suit:

a) lorsque le prix du marché est disponible dans le rapport technique de l'AESA, le prix est le prix du marché publié dans ce rapport;

([6]) Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (JO L 283 du 31.10.2003, p. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj).

b) lorsque le prix du marché n'est pas disponible dans le rapport technique de l'AESA, le prix est déterminé comme suit:

i) lorsque des prix déclarés conformément à l'article 5 qui couvrent au moins 25 % de la quantité totale de ce carburant d'aviation admissible ou de la sous-catégorie déclarée par tous les exploitants d'aéronefs commerciaux au cours de cette période de déclaration sont disponibles, le prix est le prix moyen pondéré des prix déclarés pour les exploitants qui ont déclaré les prix conformément à l'article 5; pour les exploitants qui n'ont pas déclaré les prix conformément à l'article 5, le prix est le prix de vente minimal déterminé conformément au paragraphe 3 du présent article;

ii) lorsque des prix déclarés conformément à l'article 5 qui couvrent au moins 25 % de la quantité totale de ce carburant d'aviation admissible ou de la sous-catégorie déclarée par tous les exploitants d'aéronefs commerciaux au cours de cette période de déclaration ne sont pas disponibles, le prix est le prix de vente minimal déterminé conformément au paragraphe 3 du présent article.

3. La Commission détermine le prix de vente minimal sur la base des meilleures données disponibles et en tenant compte des informations pertinentes disponibles dans le rapport technique de l'AESA sur les estimations du coût de production, et applique une marge supplémentaire de 10 %.

4. Le prix du kérosène fossile est le prix publié ou à publier dans le rapport technique de l'AESA. Si les prix ne sont pas disponibles dans le rapport technique de l'AESA publié ou à publier lorsque la Commission publie les différences de prix conformément au paragraphe 7, le prix du kérosène fossile est fondé sur les meilleures données dont dispose la Commission.

5. Le prix du SEQE est indiqué avec deux décimales et calculé au moyen de la formule suivante:

$$\text{prix du SEQE} = \text{facteur d'émission du kérosène fossile} \times \text{prix du quota d'émission du SEQE}$$

dans laquelle:

facteur d'émission du kérosène fossile	=	facteur d'émission du kérosène aviation tel que défini dans le tableau 1 de l'annexe III du règlement d'exécution (UE) 2018/2066;
prix du quota d'émission du SEQE	=	le prix moyen des quotas d'émission, déterminé comme le prix moyen pondéré des quotas mis aux enchères conformément aux actes délégués adoptés en vertu de l'article 10, paragraphe 4, de la directive 2003/87/CE au cours de l'année civile précédente, tel que publié sur la plate-forme d'enchères commune, en EUR par quota.

Le prix du SEQE est égal à zéro lorsque le facteur d'émission du carburant d'aviation admissible n'est pas considéré comme égal à zéro conformément à l'article 54 *quater* du règlement d'exécution (UE) 2018/2066 et lorsque le carburant d'aviation admissible est déclaré pour des vols visés au point b) de l'article 1er, paragraphe 2.

6. Lorsque les prix ne sont pas disponibles en euros, la moyenne annuelle des taux de change publiés par la Banque centrale européenne est utilisée pour les opérations de change.

7. Chaque année, au plus tard le 31 mai, la Commission publie au *Journal officiel de l'Union européenne* la différence de prix pour l'année civile précédente, calculée conformément au présent article, ainsi que les valeurs de tous les éléments de la formule figurant au paragraphe 1.

Article 5

Déclaration des prix réels payés par les exploitants d'aéronefs commerciaux

1. En ce qui concerne les carburants d'aviation admissibles utilisés à partir du 1er janvier 2025, un exploitant d'aéronef commercial peut déclarer à la Commission, au plus tard le 28 février de chaque année à partir de 2026, les prix réels payés pour le carburant utilisé au cours de l'année civile précédente. Lorsqu'un exploitant choisit de déclarer les prix réels, il transmet les éléments suivants en même temps que le rapport:

a) une documentation suffisante, notamment les contrats et les factures, permettant d'établir un lien entre le carburant d'aviation admissible et l'exploitant d'aéronef commercial, et indiquant tous les aéroports dans lesquels le carburant d'aviation admissible a été livré et déclaré;

b) des éléments de preuve démontrant que la quantité totale du carburant d'aviation admissible déclaré fait l'objet des contrats et factures transmis, à tous les endroits dans lesquels le carburant d'aviation admissible concerné est embarqué.

La Commission peut décider de ne pas tenir compte des prix déclarés un exploitant d'aéronef commercial pour déterminer le prix du carburant d'aviation admissible conformément à l'article 4, paragraphe 2, lorsque les éléments de preuve présentés sont insuffisants ou manquent de crédibilité.

2. La Commission veille à ce que les données et les éléments de preuve présentés conformément au paragraphe 1 soient traités de manière confidentielle.

3. Par dérogation au paragraphe 2, lorsqu'un ou deux exploitants d'aéronefs commerciaux seulement déclarent les prix réels payés pour un carburant d'aviation admissible, la Commission ne tient compte des prix déclarés que si les exploitants d'aéronefs commerciaux renoncent aux exigences de confidentialité.

La Commission informe les exploitants d'aéronefs commerciaux concernés dès que possible après la date limite de déclaration lorsqu'un ou deux exploitants d'aéronefs commerciaux seulement ont déclaré les prix réels payés pour un carburant d'aviation admissible, et leur demande une renonciation écrite à la confidentialité. Lorsque les exploitants d'aéronefs commerciaux concernés ne transmettent pas la renonciation demandée dans un délai de 15 jours ouvrables à compter de la demande, les prix déclarés ne sont pas pris en compte dans le calcul de la différence de prix conformément à l'article 4.

4. Au plus tard le 30 avril de chaque année, la Commission indique aux États membres les exploitants d'aéronefs commerciaux qui ont communiqué les prix déclarés.

5. Les dispositions du présent règlement délégué sont sans préjudice de l'application du droit de la concurrence de l'Union.

Article 6

Calcul de la quantité de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs commerciaux

1. Les autorités compétentes déterminent la demande de quotas pour chaque exploitant d'aéronef commercial qui relève de leur compétence. La demande est calculée comme la somme de la demande pour chaque carburant d'aviation admissible ou sous-catégorie de carburant d'aviation admissible figurant à l'annexe pour lequel le prix a été déterminé conformément à l'article 4, paragraphe 2. Elle est établie conformément au paragraphe 2 ou au paragraphe 3, selon le cas, et arrondie à l'entier inférieur.

2. La demande de quotas alloués pour l'utilisation de chaque carburant d'aviation admissible ou sous-catégorie de carburant d'aviation admissible figurant à l'annexe pour lequel le prix a été déterminé conformément à l'article 4, paragraphe 2, et qui a été embarqué dans les aéroports visés à l'article 3 *quater*, paragraphe 6, troisième alinéa, point c), de la directive 2003/87/CE, est déterminée pour chaque exploitant d'aéronef commercial au moyen de la formule suivante:

$$\text{Allocation (y)} = \frac{\text{fuel used(y)} \times \text{price difference(y)}}{\text{allowance price}}$$

dans laquelle:

carburant utilisé(y)	=	quantité de carburant d'aviation admissible pur *y* ou de la sous-catégorie de carburant d'aviation admissible *y* figurant à l'annexe, telle que déclarée dans la déclaration d'émissions annuelle, en tonnes;
différence de prix(y)	=	différence entre, d'une part, le prix du carburant d'aviation admissible *y* ou de la sous-catégorie de carburant d'aviation admissible *y* figurant à l'annexe, et, d'autre part, le prix du carburant fossile, déterminé conformément à l'article 4, paragraphe 1, en EUR/tonne;
prix des quotas	=	le prix moyen des quotas déterminé conformément à l'article 4, paragraphe 5, en EUR/quota.

3. La demande de quotas alloués pour l'utilisation de chaque carburant d'aviation admissible ou sous-catégorie de carburant d'aviation admissible figurant à l'annexe pour lequel le prix a été déterminé conformément à l'article 4, paragraphe 2, et qui a été embarqué dans les aéroports autres que ceux visés à l'article 3 *quater*, paragraphe 6, troisième alinéa, point c), de la directive 2003/87/CE, est déterminée pour chaque exploitant d'aéronef commercial au moyen de la formule suivante:

$$\text{Allocation (y)} = \frac{\text{fuel used(y)} \times \text{price difference(y)} \times \text{level of EU ETS support(y)}}{\text{allowance price}}$$

dans laquelle:

carburant utilisé(y)	=	quantité de carburant d'aviation admissible pur *y* ou de la sous-catégorie de carburant d'aviation admissible *y* figurant à l'annexe, telle que déclarée dans la déclaration d'émissions annuelle, en tonnes;
différence de prix(y)	=	différence entre, d'une part, le prix de la catégorie de carburant d'aviation admissible *y* ou de la sous-catégorie de carburant d'aviation admissible *y* figurant à l'annexe, et, d'autre part, le prix du carburant fossile, déterminé conformément à l'article 4, paragraphe 2, en EUR/tonne;
prix des quotas	=	le prix moyen des quotas déterminé conformément à l'article 4, paragraphe 5, en EUR/quota;
niveau de soutien du SEQE de l'UE(y)	=	pourcentage de la différence de prix à couvrir pour la catégorie de carburant d'aviation admissible *y* tel qu'indiqué à l'article 3 *quater*, paragraphe 6, troisième alinéa, de la directive 2003/87/CE.

4. Au plus tard le 15 juin de chaque année, les autorités compétentes transmettent à la Commission les informations suivantes concernant chaque exploitant d'aéronef commercial ayant demandé l'allocation:

a) le nom et le numéro d'identification SEQE de l'exploitant d'aéronef commercial;

b) la quantité de carburant d'aviation admissible par catégorie concernée par la demande, en tonnes;

c) la demande d'allocation de quotas, calculée conformément aux paragraphes 1, 2 et 3.

5. La Commission agrège la demande totale de quotas et évalue si la demande pour une année donnée n'est pas supérieure à la quantité de quotas restante de la quantité réservée à cette fin conformément à l'article 3 *quater*, paragraphe 6, de la directive 2003/87/CE.

Lorsque la demande totale de quotas pour une année donnée est supérieure à la disponibilité de quotas, la Commission calcule un facteur de réduction de l'allocation. Ce facteur est appliqué de manière uniforme à tous les exploitants d'aéronefs commerciaux concernés par l'allocation pour l'année en question, afin de déterminer l'allocation finale de quotas pour chaque exploitant d'aéronef commercial. Le facteur de réduction de l'allocation est calculé au moyen de la formule suivante:

$$\text{Allocation reduction factor} = \frac{\text{remaining reserved allowances in year y}}{\text{total demand for allowances in year y}}$$

La Commission prévient les autorités compétentes lorsque l'application d'un facteur de réduction de l'allocation est nécessaire et indique la valeur du facteur de réduction calculé. Sur la base de ces informations, les autorités compétentes recalculent l'allocation finale pour chaque exploitant d'aéronef commercial et la notifient à la Commission.

L'allocation finale pour chaque exploitant d'aéronef commercial est arrondie à l'entier inférieur.

6. Au plus tard le 31 août de chaque année, la Commission adopte une décision indiquant l'allocation de quotas pour chaque exploitant d'aéronef commercial sur la base des notifications reçues, en informe les autorités compétentes concernées et apporte les modifications nécessaires dans le registre de l'Union créé en vertu de l'article 19 de la directive 2003/87/CE et dans le journal des transactions visé à l'article 20 de ladite directive.

Article 7

Procédure de correction

1. Lorsque des corrections des quantités de quotas figurant dans la décision conformément à l'article 6, paragraphe 6, du présent règlement sont nécessaires, ces corrections sont effectuées en utilisant ou en restituant des quotas parmi les quotas mis en réserve conformément à l'article 3 *quater*, paragraphe 6, de la directive 2003/87/CE.

2. Lorsque, conformément au paragraphe 1 du présent article, des quotas doivent être utilisés parmi les quotas mis en réserve conformément à l'article 3 *quater*, paragraphe 6, de la directive 2003/87/CE et qu'il ne reste aucun quota, la correction nécessitant des quotas supplémentaires n'est pas effectuée.

Article 8

Visibilité

Les exploitants d'aéronefs commerciaux bénéficiant d'un soutien au titre du présent règlement sont soumis aux obligations suivantes:

a) ils font état de l'origine du soutien et assurent la visibilité du financement de l'Union, en particulier lorsqu'il s'agit de promouvoir l'utilisation de carburants de substitution et les résultats de cette utilisation, en fournissant des informations cohérentes, efficaces et ciblées aussi bien à divers publics, notamment aux passagers, aux médias et au grand public, que dans leurs états de durabilité et leurs rapports annuels;

b) ils utilisent, pour toutes les activités de communication et de partage des connaissances, notamment sur les billets des passagers et sur les panneaux d'affichage à des endroits stratégiques visibles pour le grand public, l'étiquette portant la mention «(co)financé par le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne», ainsi que l'emblème de l'Union et le montant du soutien.

Article 9

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le troisième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 6 février 2025.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE

SOUS-CATÉGORIES DE CARBURANTS D'AVIATION ADMISSIBLES

	Sous-catégorie de carburants d'aviation admissibles	Niveau de soutien direct du SEQE de l'UE prévu à l'article 3 *quater*, paragraphe 6, troisième alinéa, de la directive 2003/87/CE ([1])	Description détaillée
1	Carburants renouvelables d'origine non biologique	95 %	Carburants renouvelables de substitution d'origine non biologique au sens de l'article 2, point 36), de la directive (UE) 2018/2001 et certifiés conformément à l'article 30 de ladite directive
2	Carburants renouvelables cotraités d'origine non biologique	95 %	Coproduits d'une raffinerie conventionnelle qui sont des carburants renouvelables de substitution d'origine non biologique au sens de l'article 2, point 36), de la directive (UE) 2018/2001 et certifiés conformément à l'article 30 de ladite directive
3	Biocarburants d'aviation avancés	70 %	Biocarburants produits à partir des matières premières énumérées à l'annexe IX, partie A, de la directive (UE) 2018/2001 et certifiés conformément à l'article 30 de ladite directive
4	Carburants avancés cotraités	70 %	Coproduits d'une raffinerie conventionnelle produits à partir des matières premières énumérées à l'annexe IX, partie A, de la directive (UE) 2018/2001 et certifiés conformément à l'article 30 de ladite directive
5	Hydrogène d'aviation d'origine renouvelable	70 %	Hydrogène d'aviation d'origine renouvelable au sens de l'article 3, point 16), du règlement (UE) 2023/2405
6	Biocarburants d'aviation	50 %	Biocarburants produits à partir des matières premières énumérées à l'annexe IX, partie B, de la directive (UE) 2018/2001 et certifiés conformément à l'article 30 de ladite directive
7	Autres biocarburants d'aviation	50 %	Biocarburants produits à partir de matières premières ne figurant pas à l'annexe IX de la directive (UE) 2018/2001 et n'étant pas produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine et animale, et certifiés conformément à l'article 30 de ladite directive
8	Hydrogène d'aviation bas carbone non fossile	50 %	Hydrogène d'aviation à faible intensité de carbone au sens de l'article 3, point 15), du règlement (UE) 2023/2405 qui n'est pas dérivé de combustibles fossiles
9	Carburants de synthèse pour l'aviation non fossiles à faible intensité de carbone	50 %	Carburants de synthèse pour l'aviation à faible intensité de carbone au sens de l'article 3, point 13), du règlement (UE) 2023/2405 qui n'est pas dérivé de combustibles fossiles
10	Carburants cotraités	50 %	Coproduits d'une raffinerie conventionnelle autres que les carburants avancés cotraités, et certifiés conformément à l'article 30 de la directive (UE) 2018/2001

([1]) Niveau du soutien, sauf lorsque le carburant est embarqué dans un aéroport visé à l'article 3 *quater*, paragraphe 6, troisième alinéa, point c), de la directive 2003/87/CE, lorsque le niveau du soutien est de 100 %.