Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série C

C/2026/2992

3.6.2026

Communication de la Commission

relative à la publication des détails pour le calcul de la différence de prix entre le kérosène et les carburants d'aviation admissibles concernés, ainsi que pour l'allocation de quotas pour l'utilisation de carburants admissibles dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission de l'UE établi par la directive 2003/87/CE

(C/2026/2992)

1. Introduction

L'article 3 *quater*, paragraphe 6, de la directive 2003/87/CE ([1]) a introduit un mécanisme de soutien supplémentaire pour l'utilisation de carburants d'aviation admissibles. Afin d'encourager l'adoption rapide des carburants de substitution les plus performants sur le plan du potentiel de réduction des émissions, 20 millions de quotas du système d'échange de quotas d'émission de l'UE (ci-après le «SEQE de l'UE») sont mis en réserve à partir du 1er janvier 2024.

Le 6 février 2025, la Commission a adopté le règlement délégué (UE) 2025/723 de la Commission ([2]) (ci-après le «règlement»), qui établit les règles pour le calcul annuel de la différence de prix entre les carburants d'aviation admissibles et le kérosène fossile, en tenant compte des incitations résultant du prix du carbone et des niveaux minimaux harmonisés de taxation, ainsi que les règles relatives à l'allocation à titre gratuit du nombre de quotas qui en résulte.

Les quotas couvrent tout ou partie de la différence de prix restante entre le kérosène fossile et les carburants d'aviation admissibles utilisés par chaque exploitant d'aéronefs commerciaux sur ses vols couverts par l'application d'une tarification efficace du carbone dans le cadre du SEQE de l'UE. Des conditions de concurrence équitables sont garanties en ce sens que tous les exploitants d'aéronefs qui exploitent ces liaisons sont traités sur un pied d'égalité.

L'article 4, paragraphe 1, du règlement définit la formule pour calculer la différence de prix, ainsi que tous les éléments nécessaires à ce calcul.

La présente communication de la Commission a pour objet de publier les détails nécessaires au calcul de la différence de prix entre le kérosène et les carburants d'aviation admissibles concernés, ainsi que la différence de prix pour les carburants d'aviation admissibles embarqués en 2025 conformément à l'article 4, paragraphe 7, du règlement.

2. Différence de prix entre le kérosène et les carburants d'aviation admissibles concernés et détails pour le calcul de cette différence

Conformément à l'article 4, paragraphe 2, point a), du règlement, lorsque le prix du marché est disponible dans le rapport technique publié par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (ci-après le «rapport technique de l'AESA») visé à l'article 13 du règlement (UE) 2023/2405 ([3]) (ci-après «ReFuelEU Aviation»), le prix est le prix du marché publié dans ce rapport. Le 26 février 2026, l'AESA a publié les prix de référence des carburants d'aviation de 2025 pour la note d'information ReFuelEU Aviation ([4]) (ci-après la «note d'information de l'AESA»). Il s'agit d'une publication préliminaire des prix de référence des carburants d'aviation ReFuelEU qui seront inclus dans le premier rapport technique de l'AESA, dont la publication est prévue pour le troisième trimestre 2026. Les prix de référence inclus dans le rapport technique de l'AESA seront les mêmes que ceux de la note d'information de l'AESA.

Un prix de marché n'était disponible en 2025 que pour la catégorie des biocarburants d'aviation telle que définie à l'article 3, point 8), b) et c), de ReFuelEU Aviation. Les biocarburants d'aviation inclus dans la note d'information de l'AESA correspondent aux biocarburants d'aviation et aux autres biocarburants d'aviation figurant dans le tableau ci-dessous.

Conformément à l'article 4, paragraphe 2, point b), du règlement, le prix des carburants d'aviation admissibles pour lesquels aucun prix de marché n'a été publié dans la note d'information de l'AESA est leur prix de vente minimal. Pour 2025, aucun

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

([2]) 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 (JO L, 2025/723, 16.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/723/oj).

([3]) 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).

([4]) Prix de référence des carburants d'aviation 2025 pour ReFuelEU Aviation (26.2.2026, https://www.easa.europa.eu/en/document-library/general-publications/2025-aviation-fuels-reference-prices-refueleu-aviation).

prix réel payé pour les carburants d'aviation admissibles n'a été déclaré conformément à l'article 5 du règlement. Le prix de vente minimal est déterminé conformément à l'article 4, paragraphe 3, du règlement comme étant l'estimation du coût de production publiée dans la note d'information de l'AESA, avec l'application d'une marge de 10 %.

La note d'information de l'AESA inclut les carburants cotraités dans leur catégorie respective de carburant d'aviation ReFuelEU; par conséquent, le prix de chaque sous-catégorie de carburants cotraités figurant dans le tableau ci-dessous est identique au prix déterminé pour leur sous-catégorie respective de carburant d'aviation admissible.

Conformément à l'article 4, paragraphe 4, du règlement, le prix du kérosène fossile est le prix du kérosène fossile publié dans la note d'information de l'AESA, qui est de 640 EUR par tonne.

Le prix des quotas d'émission du SEQE de l'UE est le prix moyen pondéré des quotas mis aux enchères conformément au règlement délégué (UE) 2023/2830 ([5]) au cours de l'année 2025, tel que publié sur la plate-forme d'enchères commune. Le prix est de 73,43 EUR par quota d'émission du SEQE.

La différence de prix est publiée telle que calculée à l'aide de la formule prévue à l'article 4, paragraphe 1, du règlement. Tous les carburants d'aviation admissibles énumérés dans le tableau ci-dessous peuvent être considérés comme ayant un facteur d'émission égal à zéro conformément à l'article 54 *quater* du règlement d'exécution (UE) 2018/2066 ([6]); par conséquent, la différence de prix inclut le prix du SEQE de l'UE conformément à l'article 4, paragraphe 5, du règlement. En 2025, il n'y a pas eu de différence de taxation entre le kérosène fossile et les carburants d'aviation admissibles au sens de la directive 2003/96/CE ([7]) du Conseil; cet élément est donc égal à 0.

Le prix de chaque sous-catégorie de carburants d'aviation admissibles ainsi que la différence de prix pour les carburants embarqués en 2025, calculés conformément à l'article 4 du règlement, sont indiqués dans le tableau suivant:

Sous-catégorie de carburants d'aviation admissibles		Prix du carburant d'aviation admissible (en EUR/tonne)	Différence de prix par rapport au kérosène fossile (en EUR/tonne)	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])	Soutien direct du SEQE sur la base du niveau de soutien de la sous-catégorie (en EUR/tonne)
1	**Carburants renouvelables d'origine non biologique**	8 272	7 400	95 %	7 030
2	**Carburants renouvelables cotraités d'origine non biologique**	8 272	7 400	95 %	7 030
3	**Biocarburants d'aviation avancés**	3 036	2 164	70 %	1 515
4	**Biocarburants avancés cotraités**	3 036	2 164	70 %	1 515
5	**Hydrogène d'aviation d'origine renouvelable**	8 476	7 603	70 %	5 322
6	**Biocarburants d'aviation**	1 925	1 053	50 %	526

([5]) Règlement délégué (UE) 2023/2830 de la Commission du 17 octobre 2023 complétant la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil par l'établissement de règles relatives au calendrier, à la gestion et à d'autres aspects de la mise aux enchères des quotas d'émission de gaz à effet de serre (JO L, 2023/2830, 20.12.2023 ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2830/oj).

([6]) 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).

([7]) 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).

Sous-catégorie de carburants d'aviation admissibles		Prix du carburant d'aviation admissible (en EUR/tonne)	Différence de prix par rapport au kérosène fossile (en EUR/tonne)	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]	Soutien direct du SEQE sur la base du niveau de soutien de la sous-catégorie (en EUR/tonne)
7	**Autres biocarburants d'aviation**	1 925	1 053	50 %	526
8	**Hydrogène d'aviation à faible intensité de carbone non fossile**	5 269	4 397	50 %	2 198
9	**Carburants de synthèse pour l'aviation à faible intensité de carbone non fossiles**	5 957	5 084	50 %	2 542
10	**Biocarburants cotraités**	1 925	1 053	50 %	526

[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, où le niveau du soutien est de 100 % pour toutes les sous-catégories de carburants admissibles.