C/2026/2992

3.6.2026

Comunicazione della Commissione

relativa alla pubblicazione dei dettagli per il calcolo della differenza di prezzo tra il cherosene e i pertinenti carburanti ammissibili per l'aviazione e per l'assegnazione di quote per l'uso di carburanti ammissibili nell'ambito del sistema per lo scambio di quote di emissioni dell'UE istituito dalla direttiva 2003/87/CE

(C/2026/2992)

1. Introduzione

L'articolo 3 quater, paragrafo 6, della direttiva 2003/87/CE ([1]) ha introdotto un meccanismo di sostegno supplementare per l'uso dei carburanti ammissibili per l'aviazione. Per incentivare la rapida diffusione dei combustibili alternativi più efficienti in termini di potenziale di riduzione delle emissioni, dal 1º gennaio 2024 sono stati accantonati 20 milioni di quote del sistema per lo scambio di quote di emissioni dell'UE ("ETS").

Il 6 febbraio 2025 la Commissione ha adottato il regolamento delegato (UE) 2025/723 della Commissione ([2]) ("regolamento") che stabilisce le norme per il calcolo annuale della differenza di prezzo tra i carburanti ammissibili per l'aviazione e il cherosene fossile, tenendo conto degli incentivi legati al prezzo del carbonio e ai livelli minimi armonizzati di tassazione, e le norme per l'assegnazione gratuita del numero di quote risultante.

Le quote coprono in tutto o in parte la differenza di prezzo rimanente tra il cherosene fossile e i carburanti ammissibili per l'aviazione utilizzati dai singoli operatori di trasporto aereo commerciale sui voli effettivamente interessati dalla fissazione del prezzo del carbonio attraverso l'ETS. Sono garantite condizioni di parità dal momento che tutti gli operatori di trasporto aereo che operano su queste rotte sono trattati allo stesso modo.

L'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento stabilisce la formula per il calcolo della differenza di prezzo, definendo tutti gli elementi necessari a tale fine.

La presente comunicazione della Commissione ha lo scopo di pubblicare i dettagli necessari per il calcolo della differenza di prezzo tra il cherosene e i pertinenti carburanti ammissibili per l'aviazione e la differenza di prezzo per i carburanti ammissibili per l'aviazione caricati (riforniti) nel 2025, a norma dell'articolo 4, paragrafo 7, del regolamento.

2. Differenza di prezzo tra il cherosene e i pertinenti carburanti ammissibili per l'aviazione e dettagli per il calcolo

A norma dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), del regolamento, se il prezzo di mercato è disponibile nella relazione tecnica pubblicata dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea ("relazione tecnica dell'AESA") di cui all'articolo 13 del regolamento (UE) 2023/2405 ([3]) ("ReFuelEU Aviation"), il prezzo è il prezzo di mercato pubblicato in tale relazione. Il 26 febbraio 2026 l'AESA ha pubblicato con una nota i prezzi di riferimento relativi al 2025 dei carburanti per l'aviazione ai fini di ReFuelEU Aviation ([4]) ("nota dell'AESA"). Questo documento funge da pubblicazione preliminare dei prezzi di riferimento dei carburanti per l'aviazione ai fini di ReFuelEU Aviation che saranno inclusi nella prossima relazione tecnica dell'AESA, la cui pubblicazione è prevista per il terzo trimestre del 2026. I prezzi di riferimento contenuti nella relazione tecnica dell'AESA saranno gli stessi indicati nella nota.

Il prezzo di mercato nel 2025 era disponibile solo per la categoria dei biocarburanti per l'aviazione, quali definiti all'articolo 3, punto (8), lettere b) e c), del regolamento ReFuelEU Aviation. I biocarburanti per l'aviazione che figurano nella nota dell'AESA corrispondono ai biocarburanti per l'aviazione e agli altri biocarburanti per l'aviazione riportati nella tabella seguente.

A norma dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), del regolamento, il prezzo dei carburanti ammissibili per l'aviazione il cui prezzo di mercato non è pubblicato nella nota dell'AESA è il loro prezzo minimo di vendita. Non sono stati comunicati i

([1]) Direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio (GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

([2]) Regolamento delegato (UE) 2025/723 della Commissione, del 6 febbraio 2025, che integra la direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio stabilendo norme dettagliate per il calcolo annuale delle differenze di prezzo tra i carburanti ammissibili per l'aviazione e il cherosene fossile e per l'assegnazione nell'EU ETS di quote per l'uso di carburanti ammissibili per l'aviazione (GU L, 2025/723, 16.4.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/723/oj).

([3]) Regolamento (UE) 2023/2405 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 ottobre 2023, sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile (ReFuelEU Aviation) (GU L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).

([4]) Prezzi di riferimento relativi al 2025 dei carburanti per l'aviazione ai fini di ReFuelEU Aviation (26.2.2026, https://www.easa.europa.eu/en/document-library/general-publications/2025-aviation-fuels-reference-prices-refueleu-aviation).

prezzi effettivamente pagati per i carburanti ammissibili per l'aviazione utilizzati nel 2025 a norma dell'articolo 5 del regolamento. Il prezzo minimo di vendita è determinato conformemente all'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento, tenendo conto delle stime dei costi di produzione pubblicate nella nota dell'AESA, con l'applicazione di un margine del 10 %.

Nella nota dell'AESA i carburanti cotrattati sono inclusi nella rispettiva categoria di carburanti per l'aviazione ai fini di ReFuelEU Aviation. Di conseguenza il prezzo di ciascuna sottocategoria di carburanti cotrattati nella tabella seguente è identico al prezzo determinato per la corrispondente sottocategoria di carburante ammissibile per l'aviazione.

A norma dell'articolo 4, paragrafo 4, del regolamento, il prezzo del cherosene fossile è il prezzo pubblicato nella nota dell'AESA, pari a 640 EUR/tonnellata.

A norma del regolamento delegato (UE) 2023/2830 ([5]), il prezzo della quota di emissioni ETS corrisponde al prezzo medio ponderato delle aste effettuate nel corso del 2025, pubblicato sulla piattaforma d'asta comune. Il prezzo è di 73,43 EUR/quota.

La differenza di prezzo pubblicata è calcolata secondo la formula di cui all'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento. A tutti i carburanti ammissibili per l'aviazione elencati nella tabella seguente può essere attribuito un fattore di emissione pari a zero conformemente all'articolo 54 quater del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066 ([6]); la differenza di prezzo include pertanto il prezzo ETS a norma dell'articolo 4, paragrafo 5, del regolamento. Poiché nel 2025 non vi è stata alcuna differenza di tassazione tra il cherosene fossile e i carburanti ammissibili per l'aviazione di cui alla direttiva 2003/96/CE del Consiglio ([7]), tale elemento è pari a 0.

Il prezzo di ciascuna sottocategoria di carburanti ammissibili per l'aviazione e la differenza di prezzo per i carburanti caricati nel 2025, calcolata conformemente all'articolo 4 del regolamento, sono indicati nella tabella che segue.

Sottocategoria di carburante ammissibile per l'aviazione		Prezzo del carburante ammissibile per l'aviazione (in EUR/tonnellata)	Differenza di prezzo rispetto al cherosene fossile (in EUR/tonnellata)	Livello di sostegno diretto dell'ETS di cui all'articolo 3 quater, paragrafo 6, terzo comma, della direttiva 2003/87/CE ([1])	Sostegno diretto dell'ETS sulla base del livello di sostegno alla sottocategoria (in EUR/tonnellata)
1	**Combustibili rinnovabili di origine non biologica**	8 272	7 400	95 %	7 030
2	**Combustibili rinnovabili di origine non biologica cotrattati**	8 272	7 400	95 %	7 030
3	**Biocarburanti avanzati per l'aviazione**	3 036	2 164	70 %	1 515
4	**Biocarburanti cotrattati avanzati**	3 036	2 164	70 %	1 515
5	**Idrogeno rinnovabile per l'aviazione**	8 476	7 603	70 %	5 322
6	**Biocarburanti per l'aviazione**	1 925	1 053	50 %	526

([5]) Regolamento delegato (UE) 2023/2830 della Commissione, del 17 ottobre 2023, che integra la direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio stabilendo le norme relative ai tempi, alla gestione e ad altri aspetti della vendita all'asta delle quote di emissioni dei gas a effetto serra (GU L, 2023/2830, 20.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2830/oj).

([6]) Regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066 della Commissione, del 19 dicembre 2018, concernente il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra ai sensi della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e che modifica il regolamento (UE) n. 601/2012 della Commissione (GU L 334 del 31.12.2018, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).

([7]) Direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (GU L 283 del 31.10.2003, pag. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj).

Sottocategoria di carburante ammissibile per l'aviazione		Prezzo del carburante ammissibile per l'aviazione (in EUR/tonnellata)	Differenza di prezzo rispetto al cherosene fossile (in EUR/tonnellata)	Livello di sostegno diretto dell'ETS di cui all'articolo 3 quater, paragrafo 6, terzo comma, della direttiva 2003/87/CE [1]	Sostegno diretto dell'ETS sulla base del livello di sostegno alla sottocategoria (in EUR/tonnellata)
7	**Altri biocarburanti per l'aviazione**	1 925	1 053	50 %	526
8	**Idrogeno per l'aviazione non fossile a basse emissioni di carbonio**	5 269	4 397	50 %	2 198
9	**Carburanti sintetici per l'aviazione non fossili a basse emissioni di carbonio**	5 957	5 084	50 %	2 542
10	**Biocarburanti cotrattati**	1 925	1 053	50 %	526

[1] *Livello di sostegno tranne nel caso in cui il carburante sia caricato in un aeroporto di cui all'articolo 3 quater, paragrafo 6, terzo comma, lettera c), della direttiva 2003/87/CE, per il quale il livello di sostegno è del 100 % per tutte le sottocategorie di carburanti ammissibili.