

19/12/2025 - 05:20

Copie à redéfinir

Bien sûr qu'il est urgent et important de taxer les SAF. A la lecture des pourcentages précisés dans le texte cela me paraît bien peu pour les quelques prochaines années alors que le dérèglement climatique s'accroît de jours en jours. D'autre part, ce texte doit préciser, en mettant en parallèle, les sanctions administratives et d'utilisation de carburants d'aviation - non durables (cqfd). Cela permettrait plus de clarté à la lectrice que je suis.

21/12/2025 - 12:37

Consultation du public sur le projet de décret relatif aux sanctions administratives en matière de fourniture et d'utilisation de carburants d'aviation durables (mise en oeuvre du règlement ReFuel EU Aviation) | Consultations publiques

Thanks for finally writing about > Consultation du public sur le projet de décret relatif aux sanctions administratives en matière de fourniture et d'utilisation de carburants d'aviation durables (mise en oeuvre du règlement ReFuel EU Aviation) | Consultations publiques
qbdnpidjadru

28/12/2025 - 18:43

Avis favorable sous conditions

Habitant dans une zone d'évitement, je suis très sensible au respect des plans de vol autorisés. S'agissant des horaires et maîtrise des désagrément sonores, j'appuie en totalité la contribution de la Fédération des CIQ, y compris dans les demandes formulées par les membres de la CCE.

02/01/2026 - 19:35

Avis sur le projet de décret sur le régime de sanction relatif au règlement Refuel EU Aviation

- 1- Les parts de CAD peuvent comprendre un certain nombre de carburant de synthèse et carburant de synthèse à faible intensité carbone. Problématique : Prendre en compte les carburants de synthèse (à intensité de carbone traditionnel) dans les exigences me semble inutile d'un point de vu environnemental, sachant que ce point de vue est celui qui justifie ces sanctions.
- 2- Le régime de sanction semble être échelonné de la manière : a) mise en demeure b) amende, donc sauf mauvaise interprétation de ma part si le gestionnaires d'aéroport, l'exploitant d'aéronef ou le fournisseur de carburant effectue un nouveau oubli on repart en bas de l'échelle. Ces rapport doivent être par exemple pour le fournisseur de carburant envoyé au plus tard le 14 décembre de l'année qui suit. Donc, chaque année. Il serait plus intéressant en cas de manque de demande un suivi trimestriel sur 1 année au fournisseur et s'il y a des manquements effectuer une amende indexée sur un malus à chaque manquement trimestriel. Concrètement, le fournisseur n'est pas en règle, il a une mise en demeure d'un mois + un suivi trimestriel de ces obligations avec imaginons un malus de 1.1 point. Le 1er trimestre il n'est encore pas en règle il prend une amende

selon les mêmes règles de calcul, mais avec malus de 1.1 qui se multiplie à l'amende. Ensuite son malus augmente à 2.1 et si le 2ème trimestre il n'est pas en règle on multiplie par 2.1 ainsi de suite.

- 3- Cette remarque est hors sujet, mais on pourrait aussi instaurer un label aéroport durable/gestionnaire d'aéronef durable/fournisseur durable pour les professionnels qui dépassent les obligations de la réglementation ce label certifié par l'état ne durerait qu'un an et serait distribué/contrôlé par le ministère chargé de la transition écologique, bien sûr pour éviter tout greenwashing on imposera que les fournisseurs soit au moins en avance de 30% par rapport au minimum obligatoire (hors carburant de synthèse à intensité carbone traditionnel)

16/01/2026 - 12:33

Commentaires au projet de décret relatif à ReFuelEU Aviation

La société FISCALEAD, spécialisée en taxe indirecte et en fiscalité énergétique, souhaite apporter, au regard de son expérience avec des fournisseurs de carburants opérant sur des aéroports de l'Union, les commentaires suivants au projet de décret soumis à consultation publique. Article R. 229-129, 1° La définition du fournisseur de carburant retenue par le projet de décret semble différente de la définition à laquelle renvoie le règlement ReFuelEU (renvoi à la directive RED II). Cette divergence serait susceptible de créer de l'incertitude pour les opérateurs sur le périmètre des personnes visées et, en conséquence, sur l'attribution des obligations et des sanctions. A titre de précision, le règlement RefuelEU renvoie à la directive (UE) 2018/2001, article 2, 38) et définit le fournisseur de carburant comme une 'une entité fournissant un combustible/carburant sur le marché, qui est responsable du passage du combustible/carburant par un point de contrôle des produits soumis à accises'. Le projet de décret d'application définit le fournisseur de carburant d'aviation comme le 'redevable de l'accise sur les énergies'. Nous comprenons qu'un fournisseur de carburant d'aviation au sens de la directive (UE) 2018/2001 pourrait ne pas être nécessairement le redevable de l'accises sur les énergies, a fortiori si ce point de contrôle n'est pas précisé dans le décret. Exemple : en cas de JET A1 livré sur un EFCA (point de contrôle?), avant d'être cédé en réservoir à un autre opérateur lequel fournit le carburant à un exploitant d'aéronef. Nous pensons ainsi qu'il conviendrait de préciser ce point s'il vous plaît. Par ailleurs, les FAQ ReFuelEU indiquent qu'il appartient à l'État membre de préciser le 'point de contrôle des produits soumis à accises'. Or, ce point n'est pas identifié dans le projet de décret d'application, ce qui ne permet pas aux opérateurs de sécuriser leur organisation de conformité. Notamment en cas de ventes en chaîne. En effet, le redevable de l'accise s'entend de la personne qui réalise le fait générateur. Le fait générateur est défini dans le Code des impositions sur les biens et services comme l'affectation du produit énergétique à une utilisation comme carburant, ou la mise en vente du produit énergétique comme carburant, ou l'utilisation du produit énergétique comme carburant. Dans ce cadre, quel traitement sera réservé aux pertes et aux mises à la consommation inhérentes dans l'application de ReFuelEU ? Exemple : des pertes taxables constatées dans un EFCA situé ou dépendant d'un aéroport de l'Union seront-elles comprises dans le champ d'application du règlement ReFuelEU du fait de mise à la consommation en résultant ? Il conviendrait de confirmer ou d'infirmer explicitement ce point dans le décret d'application s'il vous plaît. Article R. 229-133, 1° Concernant les documents de circulation qui devront être communiqués à l'autorité de contrôle par les fournisseurs de carburant — au cas particulier l'Administration des douanes — est-il possible de ne communiquer qu'une liste des n° ARC,

plutôt qu'une copie systématique de l'ensemble des Documents d'Accompagnement Électroniques (DAE) (les DAE pouvant être produits à première demande en cas de contrôle) ? Ceci afin d'éviter des lourdeurs administratives pour des documents qui sont pourtant électroniques et accessibles s'il vous plaît. Article R. 229-133, 2° et 3° Nous ne comprenons pas la différence entre ces deux alinéas, qui concernent la comptabilité matière de carburants d'aviation : s'agit-il d'une duplication (deux expressions différentes utilisées pour couvrir une même comptabilité matière) ? d'un oubli de la mention carburant d'aviation DURABLE ? En l'état, cette rédaction nous semble créer une ambiguïté sur le périmètre exact des obligations de tenue et de communication. Article R. 229-135 Nous n'avons pas eu connaissance d'une communication de l'Administration des douanes sur une éventuelle mise en service de la plateforme déclarative (CarbuRe) afin de satisfaire à l'obligation déclarative ReFuelEU, qui est due — comme l'indique cet article — au 14 février 2026. Jusqu'à présent, une note aux opérateurs publiée par l'Administration des douanes indiquait que le suivi déclaratif pour les obligations ReFuelEU se faisait sur la base de la documentation déclarative TIRUERT, supprimée au 1er janvier 2025 pour la filière carburéacteur. Doit-on continuer à se baser sur le suivi déclaratif TIRUERT ? Pouvez-vous indiquer si une information de l'Administration est prévue, dans la mesure où il reste, à ce jour, moins d'un mois aux obligés ReFuelEU pour soumettre leur déclaration en l'absence de toute information ou lignes directrices ? Observations complémentaires Nous notons également que le projet de décret ne reprend pas in extenso la liste des documents visés dans le règlement ReFuelEU, notamment en son article 10, d), qui prévoit que le fournisseur de carburant doit fournir : « la teneur en aromatiques et en naphtalène en pourcentage volumique et la teneur en soufre en pourcentage massique dans le carburant d'aviation fourni par lot, par aéroport de l'Union et au niveau de l'Union, en indiquant le volume total et la masse totale de chaque lot et la méthode d'essai appliquée pour mesurer la teneur de chaque substance au niveau du lot ». Pouvez-vous confirmer si cette obligation s'appliquera ou non en France ? Nous notons également que le projet de décret ne reprend pas la vérification par un vérificateur indépendant des déclarations soumises par les exploitants d'aéronefs, obligés ReFuelEU. Pouvez-vous indiquer si cette obligation doit s'appliquer en France et, dans l'affirmative, en préciser les modalités d'application ; ou préciser, le cas échéant, si elle ne s'applique pas en France (et pour quel motif) ? La société FISCALEAD se tient à votre disposition pour toutes précisions sur les commentaires apportés. Vous pouvez nous contacter aux adresses suivantes : m.reyno-dalle@fiscalead.com a.louyot@fiscalead.com c.vasseur@fiscalead.com Cordialement, FISCALEAD

16/01/2026 - 16:15

Contribution publique de la Fédération nationale de l'Aviation et de ses Métiers (FNAME)

La Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers (« FNAME »), qui rassemble les principales compagnies aériennes françaises ainsi que leurs écosystèmes, apporte sa contribution au projet de décret relatif aux sanctions administratives en matière de fourniture et d'utilisation de carburants d'aviation durables (mise en œuvre du règlement ReFuel EU Aviation). Elle rappelle que le secteur du transport aérien est pleinement mobilisé pour se décarboner et que le règlement (UE) n° 2023/2405 constitue l'un des principaux leviers. I- L'absence de mention des aéroports dits « opt-in » L'article 2, point 2) du règlement (UE) n° 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) précise que : « Un État membre peut décider, après consultation de l'entité gestionnaire d'aéroport, qu'un

aéroport ne relevant pas de l'article 3 point 1), situé sur son territoire doit être traité comme un aéroport de l'Union aux fins du présent règlement, pour autant qu'il remplisse les exigences fixées à l'article 6, paragraphe 1 au moment de cette demande ». À la lecture du projet de décret, ces aéroports ne figurent pas dans le projet de décret, ni dans les définitions de l'article 1 qui porte création de l'article R. 229-129 du code de l'environnement. Si ces aéroports doivent être traités « comme un aéroport de l'Union », ils ne répondent pas aux critères fixés par les dispositions du paragraphe 1 de l'article 3 du règlement (UE) n° 2023/2405 et se retrouvent donc absents des dispositions du projet de décret. Pour assurer la cohérence juridique de ce texte, il est proposé de modifier le décret afin de faire mention de ces aéroports qualifiés de « opt-in » (comme la plateforme du Bourget) et d'assurer la cohérence avec les définitions du règlement (UE) n° 2023/2405. Ces aéroports pourraient être mentionnés à l'article R. 229-119 dans le même point relatif à la définition des aéroports de l'Union : « 7° L'aéroport de l'Union est défini au paragraphe 1 de l'article 3 du règlement (UE) 2023/2405 et est assimilé au régime juridique de l'aéroport de l'Union, l'aéroport mentionné au point 2) de l'article 2 du règlement (UE) 2023/2405 ». Il convient aussi d'uniformiser la définition en privilégiant le singulier conformément aux dispositions du texte européen. Cette définition permettrait ainsi de sécuriser d'un point de vue juridique la situation des aéroports « opt-in ». Il serait préférable de trouver un autre terme plus juridique que les mots « doit être traité comme un aéroport de l'Union » visés par le règlement (UE) n° 2023/2405. Il pourrait être question d'assimiler le régime juridique de l'aéroport mentionné à l'article 2, point 2) à celui applicable à l'aéroport visé à l'article 3, point 1). Une autre solution serait de préciser que l'aéroport de l'article 2, point 2) est soumis au même régime juridique que celui applicable à l'aéroport visé à l'article 3, point 1). D'un point de vue légistique, il est aussi incohérent au regard de la rédaction du règlement (UE) n° 2023/2405 de ne pas commencer les définitions visées par la notion d'aéroport de l'Union qui est visée au paragraphe 1 de l'article 3 dudit règlement.

II- L'absence des définitions des carburants de synthèse pour l'aviation, des biocarburants d'aviation et des carburants d'aviation à base de carbone recyclé On note à la lecture du projet d'article R. 229-129 du code de l'environnement la reprise de la définition de « carburants d'aviation durables » au sens du point 7) de l'article 3 du règlement (UE) n° 2023/2405. Cette définition regroupe les carburants de synthèse pour l'aviation, les biocarburants d'aviation ou les carburants d'aviation à base de carbone recyclé. Or le projet de décret ne mentionne pas la définition de ces termes qui sont pourtant inscrits au sein du règlement (UE) n° 2023/2405. A titre d'exemple, le projet ne définit pas ce que sont les carburants de synthèse pour l'aviation, alors que ces derniers sont mentionnés dans le tableau du projet d'article R. 229-132. Il est proposé de rajouter dans les définitions du projet de décret, les carburants de synthèse pour l'aviation, les biocarburants d'aviation et les carburants d'aviation à base de carbone recyclé. Cet ajout aura comme conséquence de faciliter la lecture du texte réglementaire et du tableau précédemment mentionné.

III- Uniformisation du renvoi à un arrêté sur les modalités de calcul du montant de l'amende Les modalités de calcul du montant de l'amende, tant pour les obligations de déclaration que pour le non-respect de l'obligation d'incorporation pour les fournisseurs de carburants d'aviation sont renvoyées à un arrêté conjoint des ministres des douanes et de l'aviation civile. La FNAM attire l'attention du pouvoir réglementaire sur l'opportunité de publier en même temps que ce décret les arrêtés relatifs aux modalités de calcul du montant des amendes afin de disposer de l'ensemble des outils juridiques. La rédaction proposée par le projet de décret pour les fournisseurs de carburants est la suivante : « Les modalités de calcul du montant de l'amende sont fixées par arrêté conjoint des ministres chargés des douanes et de l'aviation civile ». Pour les exploitants d'aéronefs et les gestionnaires d'un aéroport de l'Union, la rédaction diffère : « prononce à son encontre une amende administrative prévue par arrêté conformément à l'article L. 229-85 du

présent code » Or, cette rédaction laisse à penser que les dispositions de l'article L. 229-85 du code de l'environnement ou même de l'article L. 229-87 du code de l'environnement (pour les gestionnaires d'un aéroport de l'Union) mentionnent un arrêté, ce qui n'est pas le cas. Pourtant, il est expressément fait référence à un renvoi par arrêté pour définir les modalités de calcul du montant de l'amende dans les mêmes termes, aussi bien pour les fournisseurs de carburants d'aviation que pour les exploitants d'aéronefs ou gestionnaires aéroportuaires à l'article L. 229-89 du code de l'environnement. Il est donc proposé d'uniformiser la rédaction entre le renvoi à l'arrêté du ministre chargé de l'Aviation civile pour les exploitants d'aéronefs et gestionnaires d'aéroport avec la rédaction relative aux amendes à l'encontre des fournisseurs de carburants d'aviation. Une telle modification serait bienvenue pour uniformiser les dispositions réglementaires à l'aune des dispositions de l'article L. 229-89 du code de l'environnement.

IV- Absence de sanction en cas d'indisponibilité des téléprocédures de déclaration imputable à l'État Le projet de décret repose sur des obligations déclaratives dématérialisées via un outil déclaratif. Il paraît nécessaire de préciser expressément qu'aucune sanction ne puisse être prononcée lorsque le fournisseur de carburants, l'exploitant d'aéronefs ou le gestionnaire n'a pas été en mesure de déposer sa déclaration du fait d'une indisponibilité du système, imputable à l'État. Dans une telle hypothèse, une modalité de dépôt alternative ou un report automatique du délai devrait être prévu.

V- La notion de « physiquement contenus » Le présent projet propose de mentionner à l'article R. 229-132 du code de l'environnement que : « Les carburants d'aviation durables sont physiquement contenus dans les carburants d'aviation conventionnels ». Une telle disposition ne nous semble pas pertinente dès lors que le règlement ne le précise pas et que l'appréciation des obligations qui pèsent sur les entités soumises audit règlement se fait au regard de la masse totale des carburants d'aviation au cours de l'année civile. Elle omet aussi de prendre en considération la possibilité de vols qui seraient susceptibles d'avoir 100 % de CAD. Pour ces raisons, cette précision ne nous paraît pas pertinente dans le cadre des sanctions administratives en matière de fourniture et d'utilisation de carburants d'aviation durables.

16/01/2026 - 23:53

Contribution à la consultation du public sur le projet de décret relatif aux sanctions administratives en matière de fourniture et d'utilisation de carburants d'aviation durables (mise en œuvre du règlement RefuelEU Aviation)

--- La présente contribution s'inscrit dans l'ambition du Règlement (UE) 2023/2405 « RefuelEU Aviation », pilier du paquet « Ajustement à l'objectif 55 » visant la neutralité climatique de l'Union d'ici 2050. Elle vise à formuler des observations relatives à l'application effective sur le projet de décret relatif aux modalités de mise en œuvre et de sanction dudit règlement.

I – Sur l'encadrement de la méthode de calcul de l'amende A- Sur les enjeux de prévisibilité de la sanction

1 – L'assiette de la sanction L'article 12 paragraphe 7 du Règlement européen exige que la méthode de calcul de l'amende soit fondée sur des « critères vérifiables et objectifs ». L'article L.229-82 du Code de l'environnement prévoit que le montant des amendes est compris entre « deux et cinq fois le montant résultant du produit de la différence entre le prix annuel moyen de la tonne de carburants d'aviation conventionnels et le prix de la tonne de carburants d'aviation durables par la quantité de carburants d'aviation ne respectant pas les parts minimales mentionnées à l'article 4 et à l'annexe I » du règlement RefuelEU Aviation. Le projet de décret

renvoie à un arrêté conjoint des ministres chargés des douanes et de l'aviation civile pour fixer les modalités de calcul. Ce dispositif permet de fixer une assiette de sanction conforme aux exigences européennes. Toutefois, la méthode concrète de détermination du prix annuel moyen ne fait pas l'objet d'un encadrement suffisant au niveau réglementaire. L'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) détermine et publie les prix de référence pour les carburants d'aviation éligibles auxquels le règlement RefuelEU Aviation renvoie explicitement, afin de guider les États membres dans l'élaboration des sanctions. Or, l'AESA souligne elle-même dans son rapport technique annuel pour l'année 2025, que ces prix de référence correspondent à des moyennes annuelles établies a posteriori, notamment fondées sur des composantes de coûts en amont, et qu'ils ne reflètent pas les variations géographiques et temporelles du marché, ni nécessairement les prix effectivement acquittés par les exploitants. En déléguant la détermination de ce prix à un arrêté sans fixer de garde-fous dans le décret, et en tenant compte de la réalité volatile du prix du CAD, il existe un risque d'arbitraire. Le principe objectif et structurant de la méthode de calcul ou de détermination du prix annuel moyen, qui conditionne directement le montant de la sanction, gagnerait à être encadré par le décret, afin de renforcer la prévisibilité et la sécurité juridique du dispositif.

2 – L'application du coefficient multiplicateur (x2 à x5) Le législateur a prévu, dans l'article L.229-82 3° du Code de l'environnement, que le montant de la sanction « tient compte de la nature, de la durée, de la récurrence et de la gravité des manquements constatés ». Ces critères demeurent cependant formulés de manière générale et ne permettent pas aux opérateurs d'anticiper, avec un degré de prévisibilité suffisant, le niveau effectif de sanction encouru. Le texte ne distingue pas de manière opérationnelle, au sein de la fourchette prévue, entre des manquements substantiellement différents, tels qu'un non-respect structurel et délibéré des obligations d'incorporation, et une erreur déclarative ponctuelle ou matérielle, sans incidence sur les volumes mis à disposition. Si la modulation du montant de la sanction au sein d'une fourchette contribue à l'objectif de dissuasion, la prévisibilité de son application en renforce l'effectivité. Une clarification des modalités d'application du coefficient multiplicateur dans le décret permettrait de renforcer la prévisibilité de la sanction.

B – Sur les enjeux de proportionnalité de la sanction Le plafond de sanction relève du choix du législateur, mais peut appeler certaines observations au regard du principe de proportionnalité. Le marché des carburants d'aviation durables demeure un marché en phase de structuration, caractérisé par des coûts élevés. Il est également marqué par une évolution constante, notamment concernant les carburants de synthèse, dont l'obligation d'incorporation s'appliquera à compter de 2030, et pour lesquels les investissements sont longs, importants, et sensibles au risque réglementaire. Le choix d'un plafond pouvant atteindre cinq fois le montant de référence relève de la marge d'appréciation laissée aux États membres. En choisissant un tel multiplicateur, la France fait le choix d'un niveau de sanction bien supérieur au minimum requis par le droit de l'Union. Une telle sanction devient particulièrement élevée, y compris en cas de manquement ponctuel, et ce, même si la loi prévoit l'appréciation de la nature, de la récurrence et de la gravité du manquement. Pour les opérateurs engagés dans des investissements lourds et de long terme, cette sanction peut produire un effet dissuasif sur la prise de risque innovatrice, ou compromettre l'atteinte des décisions finales d'investissement. Si le règlement européen prévoit en son article 12 que les recettes issues des sanctions puissent être affectées aux projets de recherche et d'innovations, cette mesure est néanmoins susceptible de réduire la capacité financière des opérateurs à investir directement dans les capacités de production. Un niveau de sanction trop élevé peut donc entrer en conflit avec l'objectif du règlement visant à favoriser le développement effectif des filières de carburants d'aviation durables par

l'investissement industriel. Il apparaît également que la proportionnalité de la sanction gagnerait à s'apprécier au regard du contexte économique et technologique dans lequel s'inscrit l'obligation. En outre, dans un contexte où les obligations sont harmonisées au niveau européen, mais où les régimes de sanctions demeurent nationaux, alors même que les capacités industrielles et le degré de maturité des filières diffèrent selon les États membres, le montant de l'amende est susceptible d'influer sur les décisions d'investissement des acteurs économiques, et d'accentuer les distorsions, notamment avec les producteurs extra-européens.

II – Sur les modalités de déclaration et les enjeux de sécurité juridique liés au dispositif informatique L'article R.229-136 du projet de décret prévoit que, dans le cas où le système d'information n'est pas opérationnel pour la saisie des données fixée au 14 février par le règlement (UE) 2023/2045, les opérateurs doivent avoir recours à des formulaires mis à disposition par l'administration. Ce mode de déclaration alternatif peut accroître le risque d'erreurs matérielles ou de délais de transmission. Toutefois, l'article L.229-82 3° du Code de l'environnement prévoit une sanction pouvant atteindre cinq fois le différentiel de prix en cas d'absence de déclaration ou de déclaration inexacte. Un mécanisme de suspension ou de prorogation proportionnée du délai de déclaration en cas de panne du système permettrait à l'opérateur de ne pas se trouver exposé à un risque de sanction, alors que le manquement constaté ne lui est pas pleinement imputable.