



MINISTÈRE DES TRANSPORTS

*Liberté
Égalité
Fraternité*



SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC SUR LE PROJET DE DECRET RELATIF AUX SANCTIONS ADMINISTRATIVES EN MATIERE DE FOURNITURE ET D'UTILISATION DE CARBURANTS D'AVIATION DURABLES (MISE EN ŒUVRE DU REGLEMENT (UE) 2023/2405 « REFUELEU AVIATION »)

En application de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement, le projet de décret relatif aux sanctions administratives en matière de fourniture et d'utilisation de carburants d'aviation durables a été soumis à la consultation du public du 15 décembre 2025 au 16 janvier 2026.

Ce projet de décret est pris en application de l'article L. 229-91 du code de l'environnement, dans sa rédaction issue de l'article 32 de la loi n° 2025-391 du 30 avril 2025 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne. Il complète la partie réglementaire du code de l'environnement afin de définir les sanctions administratives applicables aux fournisseurs de carburants, aux exploitants d'aéronefs et aux gestionnaires d'aéroport de l'Union, conformément au 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 »).

Ayant pour seul objet le régime de sanctions administratives, ce texte n'appelle d'examen au fond que pour les observations relatives au niveau des amendes, à la qualification juridique des assujettis ou à la méthode d'évaluation du montant de l'amende.

1°) Nombre total d'observations reçues : 7

2°) Contenu des observations

Les observations sont présentées ci-après par thème. Celles qui entrent dans le champ pertinent — qualification juridique des assujettis, niveau des amendes et méthode d'évaluation du montant de l'amende — sont regroupées sous ces trois rubriques ; les autres sont rassemblées en fin de partie comme n'entrant pas dans le champ du projet de décret.

a) Sur la qualification juridique des assujettis

Définition du fournisseur de carburant. La société FISCALEAD relève une divergence entre la définition retenue par le projet (redevable de l'accise sur les énergies) et celle du règlement, qui renvoie à la directive (UE) 2018/2001, et s'interroge sur l'identification du redevable et du fait générateur de l'accise.

Périmètre des aéroports assujettis. La FNAM propose de viser expressément les aéroports dits « opt-in » (article 2, point 2, du règlement), que l'État membre décide de traiter comme des aéroports de l'Union.

b) Sur le niveau des amendes

Proportionnalité et effet de la sanction. Une contribution du 16 janvier met en cause la prévisibilité et la proportionnalité de la sanction : le niveau du plafond (jusqu'à cinq fois le différentiel de prix) et la nature même de l'amende sont susceptibles, dans un marché encore en structuration, de peser sur la capacité d'investissement des acteurs.

Modalité alternative de sanction. Une contribution du 2 janvier 2026 propose de substituer à l'enchaînement « mise en demeure puis amende » un suivi trimestriel des obligés, assorti d'un malus progressif pour les moins assidus.

c) Sur la méthode d'évaluation du montant de l'amende

Construction du prix de référence servant d'assiette. Une contribution du 16 janvier conteste la construction, par l'AESA, du prix de référence servant d'assiette : faute de prendre en compte plusieurs paramètres jugés indispensables, cette construction ferait courir un risque d'arbitraire dans la détermination de l'assiette.

Uniformisation du renvoi à l'arrêté de calcul. La FNAM demande d'uniformiser, entre les différentes catégories d'assujettis, le renvoi à l'arrêté fixant les modalités de calcul du montant de l'amende.

Observations étrangères à l'objet du texte

Les autres observations ne portent ni sur le niveau des amendes, ni sur la qualification des assujettis, ni sur la méthode d'évaluation. Les commentaires généraux sur le manque d'ambition estimé de la réglementation, la nature des carburants pris en compte ou encore sur une potentielle modification des délais de déclaration, sont étrangers à l'objet de ce texte.

3°) Prise en compte des observations

Les observations sont reprises ci-après selon les mêmes rubriques que le 2°, la présente partie exposant uniquement la suite qui leur est réservée.

a) Sur la qualification juridique des assujettis

Le décret maintient le rattachement du fournisseur de carburants à la qualité de redevable de l'accise sur les énergies, qui assure l'articulation avec le cadre fiscal national et la traçabilité des volumes. Sa rédaction a toutefois été précisée : l'article R. 229-134 renvoie expressément au paragraphe 19 de l'article 3 du règlement et définit la « mise à disposition » par référence à l'événement rendant l'accise exigible, ce qui clarifie l'identification de l'assujetti. S'agissant des aéroports « opt-in », aucune mention spécifique n'est nécessaire : ces aéroports relèvent du régime du règlement par l'effet même de la décision de l'État membre, la définition figurant au même article renvoyant à l'article 3, paragraphe 1. Ces observations n'appellent pas de modification du texte.

b) Sur le niveau des amendes

Le niveau du plafond (jusqu'à cinq fois le différentiel de prix) procède d'un choix opéré par le législateur à l'article L. 229-82 du code de l'environnement, que le décret ne peut modifier ; les critères de modulation de l'amende (nature, durée, récurrence et gravité des manquements) sont de même fixés par la loi. La proposition de substituer à l'enchaînement « mise en demeure puis amende » un suivi trimestriel assorti d'un malus progressif ne peut être retenue, l'architecture de la procédure de sanction découlant du cadre législatif et du règlement. Ces observations n'appellent pas de modification du texte.

c) Sur la méthode d'évaluation du montant de l'amende

Les modalités de calcul du montant de l'amende, dont la détermination du prix de référence servant d'assiette et l'application du coefficient multiplicateur, sont renvoyées à un arrêté conjoint des ministres compétents ; les observations relatives à la construction de ce prix de référence et à la prévisibilité de la sanction pourront être prises en compte lors de son élaboration. Le décret organise par ailleurs la procédure de sanction dans des termes harmonisés entre les fournisseurs de carburants, les exploitants d'aéronefs et les gestionnaires d'aéroport (articles R. 229-138, R. 229-141 et R. 229-143), ce qui répond à la demande d'uniformisation.

Observations étrangères à l'objet du texte

Les observations étrangères à l'objet du texte, recensées au 2°, n'appellent pas de modification. Elles relèvent, selon le cas, du règlement (UE) 2023/2405, de la loi, des arrêtés d'application ou sont hors de propos.