



Montreuil, le **28 MARS 2025**

**Note  
aux opérateurs**

- Objet :** Mise en œuvre de RefuelEU Aviation
- P.J. :** Règlement (UE) n° 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil du 18/10/23 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (ReFuelEU Aviation) (1)
- Liste des 17 aéroports de l'Union pour l'année 2024 (2)
- Liste des 19 aéroports de l'Union pour l'année 2025 (3)
- Document de préparation des échanges RefuelEU Aviation (4)

Afin de procéder à la décarbonation dans le secteur de l'aviation le règlement (UE) n° 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (ReFuelEU Aviation) du 18 octobre 2023 prévoit un dispositif pour inciter les différents acteurs du transport aérien (compagnies aériennes, aéroports et fournisseurs de carburants) à favoriser la fourniture et l'utilisation de carburants d'aviation durables, (CAD)<sup>1</sup>.

Ces obligations s'appliquent sur des lieux définis comme « aéroports de l'Union ». Sont entendus comme « aéroports de l'Union » : les aéroports au sein desquels le trafic annuel de voyageurs est supérieur à 800 000 passagers ou le trafic annuel de fret est supérieur à 100 000 tonnes (article 3 du règlement). Pour le territoire national, 19 aéroports métropolitains sont concernés pour l'année 2025.

Le règlement distingue trois catégories d'obligés :

- Les fournisseurs de carburants d'aviation
- Les entités gestionnaires d'aéroports
- Les exploitants d'aéronefs

Les fournisseurs de carburant d'aviation sont définis comme les opérateurs redevables de l'accise sur les énergies<sup>2</sup>. Les entités gestionnaires d'aéroports sont définies comme les entités qui tiennent de la législation nationale la mission d'administration et de gestion des infrastructures d'un aéroport de l'Union<sup>3</sup>. Les exploitants d'aéronefs sont définis comme les personnes ayant assuré au moins 500

<sup>1</sup> [https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environnement/refueleu-aviation\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environnement/refueleu-aviation_en)

<sup>2</sup> Article 2 point 38) de la Directive (UE) 2018/2001 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (RED II)

<sup>3</sup> Article 2 point 2) de la Directive 2009/12/CE du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires

DGDDI

Sous-direction de la fiscalité douanière

Bureau Coordination, loi de finances, énergies et fiscalité frontalière

11, rue des Deux Communes, 93558 MONTREUIL Cedex

Site Internet : [www.douane.gouv.fr](http://www.douane.gouv.fr)

Affaire suivie par : Lola LE TEXIER ROMANZIN

Tél. : 01 57 53 47 46

Courriel(s) : [lola.le-texier@douane.finances.gouv.fr](mailto:lola.le-texier@douane.finances.gouv.fr)

Réf. :

**2 5 0 0 6 7**

opérations de transport aérien commercial de passagers ou 52 opérations de transport aérien commercial « tout-cargo » au départ des aéroports de l'Union<sup>4</sup>.

Les obligations posées par le règlement susmentionné à ces trois catégories d'opérateurs sont entrées en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025. Dans cette perspective et eu égard à l'existence d'un dispositif fiscal national pour les carburants d'aviation, la présente note vise à présenter les modalités de mise en œuvre du dispositif en droit interne et d'engager les échanges avec les fournisseurs de carburants pour lesquels l'administration des douanes est compétente.

### **I – Dispositif national : TIRUERT filière carburéacteur**

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2022 la taxe incitative relative à l'utilisation d'énergie renouvelable dans les transports (TIRUERT) était perçue sur les carburéacteurs avitaillés sur l'ensemble du territoire. Or l'article 24 de la loi n° 2025-217 du 14 février 2025 de finances pour 2025 a supprimé rétroactivement au 1<sup>er</sup> janvier 2025 cette filière. Dès lors depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2025, l'obligation nationale d'incorporation d'énergie renouvelable dans les carburéacteurs consommés n'est plus applicable.

Ainsi le dernier exercice déclaratif TIRUERT pour la filière carburéacteur se clôturera le 10 avril 2025.

### **II – Répartition des compétences entre administration en charge de mettre en œuvre le règlement Refuel UE aviation**

A la suite de la suppression de la filière carburéacteur de la TIRUERT, la Direction générale des douanes et droits indirects (DGDDI) a été désignée auprès de la Commission européenne administration responsable de l'application du règlement RefuelEU Aviation pour les fournisseurs de carburant. La Direction générale de l'aviation civile (DGAC) constitue l'administration de référence pour le dispositif prévu par le règlement RefuelEU Aviation pour les gestionnaires d'aéroports et les exploitants d'aéronefs.

La Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) est en charge de la mise en place à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2026 d'un dispositif dématérialisé de déclaration pour les opérateurs via l'appli Carbure.

A terme les données chargées dans l'appli Carbure devront alimenter l'*Union database* (UDB). En effet l'article 28 2. de la Directive RED II impose à la Commission de veiller à ce que soit mis en place une base de données de l'Union permettant d'assurer la traçabilité des carburants liquides et gazeux destinés au secteur du transport. L'*Union database* est le système d'information développé par la Commission pour assurer cette traçabilité.

### **III – Obligations déclaratives RefuelEU pour l'année 2024**

Pour l'année 2024, le règlement RefuelEU Aviation impose aux opérateurs fournisseurs de carburants une première obligation déclarative prévue à l'article 10 du règlement RefuelEU Aviation sans objectifs d'incorporation de CAD. Les opérateurs doivent déclarer, pour l'année n, les quantités de carburants et de carburants durables distribués sur les aéroports de l'Union avant le 14 février 2025. Au regard des difficultés relatives à la mise en place des outils déclaratifs pour RefuelEU, la Commission a reporté ce délai de déclaration au 28 février 2025. Les opérateurs concernés ont tous reçu un courriel de la part de l'administration des douanes leur demandant, dans les meilleurs délais de :

1. Communiquer à l'administration au moins une adresse courriel de contact pour enregistrement sur l'appli CircaBC. Cet enregistrement est assuré par la Commission sur la base de la liste d'adresse mail transmise par l'État membre ;
2. S'enregistrer en tant qu'opérateur économique non certifié sur l'UDB.

Les délais étaient extrêmement contraints et le bureau FID1 tient à remercier l'ensemble des opérateurs qui ont pour la plupart répondu très rapidement.

---

<sup>4</sup> Article 3 point 3) du Règlement RefuelEU Aviation

Le bureau FID1 a communiqué à la Commission les problèmes techniques rencontrés par de nombreux opérateurs dans le cadre de la mise en œuvre des obligations Refue|EU Aviation. Les points remontés à la Commission étaient les suivants :

- Usage de l'EU Login et possibilité d'enregistrer plusieurs mails sur un EU Login ;
- Modèle déclaratif excel pour 2024 harmonisé ;
- Opérateurs enregistrés sur l'UDB mais ne pouvant être certifiés par l'État membre.

Le bureau FID1 est en attente du retour de la Commission sur ces éléments.

#### **IV – Obligation Refue|EU Aviation au 1<sup>er</sup> janvier 2025**

Conformément aux dispositions de l'article 4 du règlement, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025, les fournisseurs de carburants doivent s'assurer que tous les carburants d'aviation [1] mis à la disposition des exploitants d'aéronefs [2] dans chaque aéroport de l'Union [3] contienne les parts minimales de carburants d'aviation durable, y compris les parts minimales de carburants de synthèse [4].

[1] Sont entendus comme « carburants d'aviation » tous les carburants destinés à alimenter un aéronef. Ainsi la mise à la consommation de JET A1 mais également d'essence d'aviation (Avgas) est un fait générateur de l'obligation Refue|EU Aviation. Cependant l'Avgas étant un carburant d'aviation ne disposant pas de solutions de décarbonation à court terme, l'administration a interrogé la Commission sur la portée de l'obligation.

En réponse à la saisine des autorités françaises, les services de la Commission européenne considèrent qu'il est pertinent que les fournisseurs de ce produit ne soient pas soumis à l'obligation de fournir des parts de carburant d'aviation durable. Toutefois les fournisseurs concernés doivent tout de même déclarer les quantités d'Avgas distribuées sur les aéroports de l'Union et s'enregistrer sur l'ensemble des applicatifs concernés.

Au regard des quantités d'Avgas mises à la consommation sur le territoire national, de leur destination (des aérodromes non aéroports de l'Union) ainsi que de l'absence d'obligation d'incorporation de carburants durables pour ce produit, l'administration réfléchit à un système déclaratif allégé pour les opérateurs distribuant uniquement de l'Avgas, de façon à ce qu'il soit tenu compte des spécificités du secteur.

[2] La liste des « exploitants d'aéronefs » est établie et communiquée par la DGAC. Toutefois, à ce stade, l'administration des douanes peut confirmer que les avitaillements effectués pour les besoins des autorités publiques sont exclus du champ de l'obligation.

[3] Chaque année la liste des aéroports de l'Union est mise à jour et communiquée par la DGAC. Cependant, l'article 15 dispose d'une flexibilité pour les fournisseurs de carburant lors des dix premières années de mise en œuvre de l'obligation. Pour les années 2025 à 2035, les fournisseurs de carburant d'aviation pourront compléter l'obligation d'incorporation de carburants d'aviation durables dans les carburants avitaillés sur les aéroports de l'Union, à l'aide d'une moyenne pondérée de toutes les quantités de carburants d'aviation durables délivrées sur les aéroports de l'Union.

Les contours de ce mécanisme dit de « flexibilité » ne sont pas encore définis par la Commission à ce jour. L'administration des douanes ainsi que l'ensemble des administrations responsables de la mise en œuvre de Refue|EU Aviation pour les autres États membres échangeront à ce sujet lors d'une réunion qui se tiendra le 4 avril prochain.

[4] Aux termes de l'article 4 les fournisseurs de carburant d'aviation doivent « veiller à ce que tout le carburant d'aviation mis à la disposition des exploitants d'aéronefs dans chaque aéroport de l'Union contienne les parts minimales de CAD, y compris les parts minimales de carburants de synthèse pour l'aviation[...] ». Le règlement impose trois obligations distinctes :

- **un mandat global d'incorporation en carburants durables des carburants avitaillés par les opérateurs du secteur.** Sont entendus comme des CAD : les carburants de synthèse pour l'aviation (carburants dont le contenu énergétique provient de sources renouvelables autres que la biomasse), les bio-carburéacteurs (carburants d'aviation dont le contenu énergétique provient de la biomasse) et les carburants d'aviation à base de carbone recyclé ;

- un sous-mandat d'incorporation spécifique aux carburants de synthèse qui participe au mandat global ;
- un sous-mandat d'incorporation de carburants de synthèse établie à l'aide d'une moyenne sur une période donnée et non sur l'année (il ne participe pas au mandat global).

Les mandats requis pour compléter l'obligation au regard de l'annexe 1 du règlement sont les suivants :

Années	2025-2029	2030-2031	2032-2034	2035-2039	2040-2044	2045-2049
Mandat global	2,00 %	6,00 %	6,00 %	20,00 %	34,00 %	42,00 %
Mandat carburant de synthèse	Pas de mandat	0,70 %	2032/2033 → 1,20 % 2034 → 2,00 %	5,00 %	10,00 %	15,00 %
Mandat période carburant de synthèse	Pas de mandat	1,20 %	2,00 %	Pas de mandat	Pas de mandat	Pas de mandat

Lorsque l'opérateur n'a pas complété le mandat global ou l'un des sous-mandats d'incorporation il encourt une amende dont les modalités de détermination et de calcul sont laissées à la compétence des États membres.

Le règlement impose cependant en son article 12 que la pénalité ne soit pas inférieure « au double du montant résultant de la multiplication de la différence entre le prix annuel moyen de la tonne de carburant d'aviation conventionnel et le prix de la tonne de CAD par la quantité de carburants d'aviation ne respectant pas les parts minimales ».

#### **V – Mise en œuvre des obligations pour l'année 2025**

A ce jour, l'applicatif Carbone n'est pas opérationnel, une solution transitoire doit donc être mise en place par l'administration des douanes pour les fournisseurs de carburants d'aviation. En ce sens, **les opérateurs doivent utiliser les documents de suivi TIRUERT** (devenus caduques depuis la suppression de la filière carburéacteur de la TIRUERT le 1<sup>er</sup> janvier 2025) pour assurer le suivi des carburants d'aviation durables, jusqu'à publication de la réglementation spécifique à RefuelEU Aviation.

Afin de préparer au mieux les échanges entre l'administration et les différentes parties prenantes pour la mise en œuvre de ce règlement, vous trouverez ci-joint un document visant à formaliser les problématiques, observations, questionnements et les attentes de chaque opérateur. Ce document est individuel et est à retourner par courriel, **avant le 3 avril 2025**, à l'adresse suivante : [dg-fid1@douanes.finance.gouv.fr](mailto:dg-fid1@douanes.finance.gouv.fr)

Le bureau FID1 se tient à la disposition des opérateurs pour toutes problématiques qu'ils rencontreraient dans l'application de la présente note.

La cheffe de bureau FID1



Inès MONTEILLET