

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE
ET DES FINANCES
BUDGET ET COMPTES PUBLICS

Circulaire du 20 AVR. 2017

**RÉGIME FISCAL DES PRODUITS ÉNERGETIQUES DESTINÉS À LA NAVIGATION
AÉRIENNE**

NOR : ECFD1711999C

Le ministre de l'économie et des finances, aux services et aux opérateurs.

La présente instruction a pour objet de porter à la connaissance des services et des opérateurs les règles applicables en matière d'approvisionnement en produits énergétiques destinés à être utilisés comme carburant ou combustible pour la navigation aérienne. Cet usage est exonéré de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) par l'article 32 de la loi n° 2013-1278 du 29 décembre 2013 de finances pour 2014, qui modifie le b du 1 de l'article 265 *bis* du code des douanes, conformément à l'article 14 de la directive 2003/96/CE.

Texte de référence : Arrêté du 17 décembre 2015 modifié, publié au JORF n° 0302 du 30 décembre 2015.

La présente circulaire abroge et remplace la DA n° 09-051 du 15 juillet 2009 publiée au BOD n° 6832.

Avertissement : l'article 265 *bis* du code des douanes renvoyant à un arrêté du ministre chargé du budget pour fixer les modalités d'application des exonérations visées par cet article, le décret n° 2009-805 du 26 juin 2009, en cours d'abrogation, n'est plus applicable.

INTRODUCTION

- 1 – Fondements juridiques [1]
- 2 – TVA [2]
- 3 – Produits concernés [3]
- 4 – Le cas spécifique des DOM [4]
- 5 – CANAS à utiliser [5]

I. CHAMP D'APPLICATION DU REGIME D'EXONERATION DE TICPE SUR LES CARBURANTS D'AVIATION [6]

A – DESCRIPTION DES UTILISATEURS BENEFICIAIRES DU REGIME [7]

- 1 – Les compagnies aériennes réalisant une activité de transport public
 - a) La détention d'une licence d'exploitation [8]
 - b) La détention d'un Air Operator Certificate [9] à [11]
- 2 – Les autres utilisateurs à titre commercial
 - a) L'obtention d'une attestation d'identification par la douane [12] à [13]
 - b) Le cas spécifique des opérateurs non enregistrés au registre du commerce et effectuant des activités commerciales de « travail aérien » ou de formation aéronautique [14]
- 3 – Les autorités publiques utilisant un aéronef [15]

B – LE CAS SPECIFIQUE DE L'UTILISATION DE CARBURANTS D'AVIATION POUR LA CONSTRUCTION, LA MISE AU POINT, LES ESSAIS OU L'ENTRETIEN DES MOTEURS D'AVIONS [16] [17]

C – LE CAS SPECIFIQUE DE L'EXERCICE D'UNE ACTIVITE MIXTE [18]

II. MODALITES DE DISTRIBUTION DU CARBURANT EXONERE

A – DISPOSITIONS GENERALES [19]

- 1 – Obligations des fournisseurs [20] à [22]
- 2 – Obligations des utilisateurs [23] à [24]

B – DISTRIBUTION DEPUIS UN ETABLISSEMENT SUSPENSIF (EFCA ou EFS)

- 1 – Généralités [25]
- 2 – Constitution en entrepôt fiscal de carburants d'aviation

a) Agrément des opérateurs	[26]
b) Présentation et instruction des demandes	[27]
c) Délivrance des autorisations	[28] à [29]
d) Obligations du titulaire de l'EFCA	[30] à [38]
e) Modification, transfert et cessation d'activités	[39] à [42]
3 – Fonctionnement de l'EFCA	
a) Prise en compte des produits à l'entrée	[43] à [44]
b) Prises en compte des produits à la sortie	[45] à [47]
<u>C – DISTRIBUTION POSTERIEURE A LA MISE A LA CONSOMMATION : LE DEPOT SPECIAL DE CARBURANTS D'AVIATION (DSCA)</u>	
1 – Généralités	[48]
2 – Constitution en dépôt spécial de carburants aéronautiques	
a) Agrément des opérateurs	[49]
b) Présentation des demandes d'exploitation d'un DSCA	[50] à [51]
c) Renouvellement, modification et cessation d'activité	[52] à [57]
d) Règles applicables aux dépositaires	[58]
e) Obligations des titulaires	[59] à [65]
3 – Fonctionnement du DSCA - Entrée, séjour et sortie du carburant d'aviation	[66]
<u>D – DISTRIBUTION POSTERIEURE A LA MISE A LA CONSOMMATION AU PROFIT D'UN UNIQUE BENEFICIAIRE : LE STOCKAGE SPECIAL DE CARBURANTS D'AVIATION (SSCA)</u>	
1 – Généralités	
a) Les établissements	[67]
b) Les titulaires	[68]
2 – Présentation des demandes et délivrance des autorisations	[69]
3 – Renouvellement, modification et cessation d'activité	[70]
4 – Obligations des titulaires	
a) Entrée, séjour et sortie des carburants	[71]
b) Obligations afférentes à la gestion des carburants aéronautiques	[72] à [74]

ANNEXES

Liste des annexes :

- **Annexe I :** tableau synthétique relatif à l'éligibilité aux régimes d'exonération TICPE et TVA précompte par type d'activité ;
- **Annexe II :** attestation d'identification aux fins d'approvisionnement en carburant d'aviation en exonération de taxe intérieure de consommation ;
- **Annexe III :** déclaration périodique de stock en entrepôt fiscal de carburants d'aviation (PSE A) ;
- **Annexe IV :** déclaration périodique de stock en entrepôt fiscal de carburant d'aviation en suite de déficit ou d'excédent (PSE B) ;
- **Annexe V :** notice explicative PSE A et PSE B ;
- **Annexe VI :** décision de placement sous le régime de l'entrepôt fiscal de carburants d'aviation ;
- **Annexe VII :** autorisation d'exploitation d'un dépôt spécial de carburants d'aviation ;
- **Annexe VIII :** décision constitutive d'un stockage spécial de carburants d'aviation ;
- **Annexe IX :** déclaration trimestrielle d'activité d'un dépôt spécial de carburants d'aviation ;
- **Annexe X :** déclaration annuelle d'activité d'un stockage spécial de carburants d'aviation.

INTRODUCTION

1- Fondements juridiques

[1] La loi de finances rectificative pour 2007 a transposé la directive 2003/96/CE du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité. En vertu du b du 1 de l'article 14 de cette directive, la fiscalisation des carburants d'aviation ne s'effectue plus selon la nature du produit, mais selon son usage. Le régime fiscal des carburants utilisés pour la navigation aérienne a été défini dans le b du 1 de l'article 265 *bis* du code des douanes. En application de ces textes, le carburant d'aviation utilisé dans le cadre d'une activité privée est soumis au paiement de la TICPE, dont le taux est indiqué à l'indice 10 du tableau B du 1 de l'article 265 du code (pour l'essence d'aviation), ainsi qu'aux indices 13 *bis* et 17 *bis* (pour les carburateurs type essence et type pétrole lampant). Ces mêmes carburants utilisés pour les autres usages (activité commerciale, emploi par les administrations publiques) ne sont pas soumis à taxation.

Dès lors que les carburants ont été mis à la consommation pour utilisation comme « carburant ou combustible à bord des aéronefs de tourisme privé », leur distribution est libre sous réserve du respect des dispositions relatives aux modalités de distribution des carburants d'aviation (cf. partie II de la présente circulaire) et des restrictions d'utilisation figurant à l'arrêté du 19 janvier 2016 modifié relatif à la liste des carburants autorisés en vertu de l'article 265 *ter* du code des douanes.

L'arrêté du 17 décembre 2015 modifié, publié au JORF n°0302 du 30 décembre 2015, met en place le nouveau régime fiscal des carburants d'aviation.

Les régimes fiscaux applicables aux carburants d'aviation sont donc les suivants :

Exonération totale de la taxe intérieure de consommation (TICPE) :

- Utilisation comme carburant ou combustible par l'aviation autre que de tourisme privé (b du 1 de l'article 265 *bis* du code des douanes)
- Utilisation comme carburant ou combustible pour la construction, le développement, la mise au point, les essais ou l'entretien des moteurs d'avions (2 de l'article 265 *bis* du code des douanes)

Taux spécifiques de la TICPE :

- Utilisation comme carburant ou combustible par l'aviation de tourisme privé (exclusion du b du 1 de l'article 265 *bis* du code des douanes, et application des taux prévus au tableau B de l'article 265 du même code).

Le présent texte a pour seule vocation de traiter des modalités liées au régime d'exonération de TICPE sur les carburants utilisés pour la navigation aérienne.

L'attention des services est appelée sur les critères bien distincts de l'exonération de la TICPE prévue au b du 1 de l'article 265 *bis* et de l'exonération de TVA fixée par les points 4° et 6° du II de l'article 262 du CGI : ces deux exonérations pouvant s'appliquer simultanément relativement au même approvisionnement.

2- TVA

[2] Le 1° du 1 de l'article 298 du code général des impôts (CGI) dispose que la mise à la consommation sur le marché intérieur de produits pétroliers et assimilés énumérés au tableau B du 1 de l'article 265 du code des douanes constitue un fait générateur de la TVA. Cette TVA est recouvrée par les services de la DGDDI en application de l'article 1695 du CGI.

Toutefois, un régime d'exonération de la TVA est prévu aux 4° et 6° du II de l'article 262 du code général des impôts (CGI). Cet article prévoit notamment que les livraisons de carburants relatives aux aéronefs utilisés par des compagnies de navigation aérienne dont les services à destination ou en provenance de l'étranger ou des collectivités et départements d'outre-mer, à l'exclusion de la France métropolitaine, représentent au moins 80% des services qu'elles exploitent, sont exonérées de la TVA.

Les compagnies aériennes françaises se trouvant dans le champ de l'exonération de la TVA ici définie, sont reprises au document BOI-ANNX-000215 du Bulletin officiel des finances publiques (BOFIP), et à l'inverse, les compagnies étrangères identifiées comme étant non bénéficiaires de l'exonération de la TVA au titre des points 4° et 6° du II de l'article 262 du CGI, sont mentionnées au document BOI-ANNX-000216 du BOFIP.

Ces listes étant non exhaustives, les utilisateurs d'aéronefs peuvent remettre des attestations d'exonération de la TVA à leur distributeur sur le fondement des 4° et 6° du II de l'article 262 du CGI, conformément à la procédure exposée dans le bulletin officiel des impôts.

Les services acceptent, en tant que justificatif de livraisons sans TVA précompte, les certificats émis par la DGAC, attestant du respect des critères des 4° et 6° du II de l'article 262 du CGI.

3- Produits concernés

[3] Tous les produits énergétiques autorisés comme carburant aéronautique par l'arrêté du 19 janvier 2016 modifié relatif à la liste des carburants autorisés au regard des dispositions de l'article 265 *ter* du code des douanes, et repris aux tableaux B et C de l'article 265 du même code ainsi que tous les combustibles, sont susceptibles de bénéficier de l'exonération de la TICPE.

En pratique, les produits concernés par le présent BOD sont les suivants : carburéacteurs type essence (27 10 12 70) et type pétrole lampant (27 10 19 21), ainsi que l'essence d'aviation (27 10 12 31).

Un tableau synthétisant le fonctionnement du régime fiscal des carburants d'aviation figure en annexe I.

4- La spécificité des Départements d'Outre-mer (DOM)

[4] Dans les DOM, la Taxe Spéciale de Consommation (TSC) s'applique en lieu et place de la TICPE, conformément aux dispositions de l'article 266 *quater* du code des douanes. Son produit alimente le budget des collectivités locales et son tarif est voté par les conseils régionaux territorialement compétents, sans jamais pouvoir excéder celui de la TICPE en métropole, pour les mêmes produits. Seule une délibération locale peut modifier le périmètre de la taxe.

Les produits visés se trouvent en dehors du champ de la TSC, car ils ne sont pas repris dans le tableau de l'article 266 *quater* du code des douanes.

5- CANAS à utiliser

[5] Pour déclarer un usage exonéré au sens de la présente circulaire, il convient de saisir dans l'application ISOPE, le CANA U161 ;

– Pour déclarer un vol à caractère privé, entraînant l'application de la fiscalité fixée aux indices cités en introduction de la circulaire, il convient de saisir le CANA U159 ;

– Pour déclarer un usage autre que pour l'aviation, à l'instar de la régularisation des déficits, entraînant l'application d'une fiscalité à taux plein, il convient de saisir le CANA U112 pour le carburacteur et le CANA U118 pour l'essence d'aviation ;

– Pour déclarer un usage carburant dans un moteur d'avion pour la construction, le développement, la mise au point, les essais ou l'entretien des aéronefs et de leurs moteurs, il convient de saisir le CANA U115.

I – CHAMP D'APPLICATION DU REGIME D'EXONERATION DE TICPE SUR LES CARBURANTS D'AVIATION

[6] Le régime fiscal des carburants utilisés pour la navigation aérienne est défini au b du 1 de l'article 265 *bis* du code des douanes.

Conformément à cet article, le carburant ou le combustible livré aux aéronefs utilisés par leur propriétaire ou la personne qui en a la disposition à la suite d'une location, d'un affrètement ou à tout autre titre à des fins commerciales, notamment pour les besoins d'une opération de transport de personnes, de transport de marchandises ainsi que pour la réalisation de prestations de service à titre onéreux, est exonéré de la TICPE.

En pratique, seules les personnes suivantes, qui utilisent des aéronefs à des fins commerciales, sont présumées exonérées au titre du b du 1 de l'article 265 *bis* du code des douanes :

- les compagnies de navigation aérienne réalisant une activité de transport public, détentrice d'une licence d'exploitation, dont le statut est présumé par la production de l'*Air Operator Certificate* (AOC) ou d'un certificat de transport aérien (CTA) ;
- les utilisateurs ayant obtenu une attestation d'identification auprès de l'administration des douanes et droits indirects.

L'exonération s'applique également aux aéronefs utilisés pour les besoins des autorités publiques.

Le carburant d'aviation utilisé pour la construction, la mise au point, les essais ou l'entretien des moteurs d'avion est également exonéré de la TICPE en application des dispositions du 2 de l'article 265 *bis* du code des douanes.

Les utilisateurs bénéficiant d'une présomption d'utilisation d'un aéronef dans le cadre d'une activité exonérée s'engagent à ce que le moyen de transport soit exclusivement affecté à celle-ci. Les services des douanes peuvent à tout moment entreprendre les vérifications nécessaires sur le caractère réellement exonéré de l'activité exercée par les utilisateurs bénéficiant des présomptions.

En l'absence des documents listés à la présente circulaire permettant de justifier d'une activité exonérée de la TICPE, le vol sera réputé de tourisme privé et l'approvisionnement en carburant d'aviation se fera obligatoirement en carburant taxé. Les utilisateurs réalisant une activité mixte pourront demander le remboursement de la TICPE afférente aux quantités de carburant utilisées pour la partie de l'activité ouvrant droit à exonération.

A – DESCRIPTION DES UTILISATEURS BENEFICIAIRES DU REGIME

[7] Le régime d'exonération s'applique aux carburants utilisés pour des aéronefs affectés aux activités décrites ci-dessous.

Le caractère exonéré de l'activité est présumé, soit de droit, soit après délivrance d'une attestation spécifique délivrée par l'administration des douanes et droits indirects. Cette présomption ne vaut pas droit à s'approvisionner en carburant exonéré sans contrôle ultérieur et a pour unique vocation de fluidifier la distribution de carburant.

Conformément à la jurisprudence de la CJUE¹, le bénéfice du régime d'exonération doit obligatoirement être lié à l'existence d'une prestation de service à titre onéreux réalisée au moyen de l'aéronef, dans le cadre d'une activité commerciale par l'utilisateur final.

Les services des douanes peuvent à tout moment entreprendre les vérifications nécessaires sur le caractère réellement exonéré de l'activité exercée par les utilisateurs bénéficiant des présomptions décrites ci-après.

1 – Les compagnies aériennes réalisant une activité de transport public

L'activité commerciale peut être démontrée par la production de l'un des documents suivants, qui laisse présumer du caractère exonéré de l'activité, sans délivrance d'une attestation spécifique délivrée par l'administration des douanes et droits indirects :

a) La détention d'une licence d'exploitation

[8] Les États membres de l'Union européenne délivrent obligatoirement des licences d'exploitation aux sociétés de transport aérien de passagers, de courrier ou de fret. Cette pratique est également suivie par quelques pays tiers. C'est ce document qui justifie de l'activité commerciale en ce qu'il autorise l'exercice d'une activité de transport public. Les titulaires de ces licences bénéficient de la possibilité de se fournir en carburants exonérés, pour l'ensemble de leurs aéronefs, y compris en cas de libre service par un automate, sans qu'il soit nécessaire de bénéficier d'une attestation du service de douane. Elle n'est pas nécessairement délivrée par les États tiers et donc détenue par les transporteurs de pays hors Union européenne.

Au plan national, ces licences d'exploitation sont délivrées par la direction générale de l'aviation civile (DGAC) ou par le préfet de région en fonction de l'activité réalisée.

La licence n'est pas obligatoirement conservée à bord de l'aéronef.

1 Arrêts C 79/10 System HELMHOLZ (1^{er} décembre 2011) et C 250/10 HALTERGEMEINSCHAFT (21 décembre 2011)

b) La détention d'un Air Operator Certificate (AOC)

[9] La direction générale des douanes et droits indirects et la direction générale de l'aviation civile considèrent que la production par une société d'un AOC est suffisante pour reconnaître une compagnie de navigation aérienne en lieu et place de la licence d'exploitation. Toutefois, cette facilité accordée au stade de la démonstration de l'activité commerciale s'analyse en une présomption simple.

L'AOC, qui est en réalité le même document que le certificat de transport aérien (CTA) au plan national (délivré aux compagnies françaises par la direction de la sécurité de l'aviation civile), est un document quasiment internationalement harmonisé puisque délivré par les États parties de l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile (OACI). Il garantit le respect des règles de sécurité permettant à une entreprise de réaliser une activité de transport public et est obligatoirement conservé à bord de l'aéronef. En conséquence, la détention d'un AOC est un préalable obligatoire à l'obtention d'une licence d'exploitation ; tous les transporteurs aériens ont un AOC.

De manière résiduelle, certains opérateurs privés peuvent souhaiter se conformer à un tel niveau de sécurité et ainsi détenir un AOC, alors même qu'ils n'exercent pas une activité commerciale. En dépit de cette éventualité, les fournisseurs de carburants d'aviation exonérés sont tenus de vérifier la détention d'un AOC par leurs clients faisant apparaître expressément l'intitulé (exact) et l'identité du détenteur. Il incombe alors au service des douanes de vérifier, le cas échéant, la légitimité du bénéfice de l'exonération auprès desdits clients.

À titre de complément, la DGAC précise que le document « *Air Carrier Certificate* » (ACC), également dénommé « *Air Carrier Operating Certificate* » est une ancienne dénomination utilisée par la Federal Aviation Administration (FAA) pour désigner l'AOC, de même que d'autres pays peuvent avoir utilisé par le passé des dénominations qui divergent de celle établie par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), comme l'« *Air Operating Permit* ». Les services peuvent être amenés à rencontrer ces documents.

[10] En annexe de l'AOC, figurent les spécifications opérationnelles (Ops. Specs.), qui se présentent soit sous la forme d'une liste des immatriculations (pour une compagnie française en possession d'un CTA délivré par la DGAC), soit sous la forme d'un listing des types d'avions qu'une compagnie aérienne est autorisée à exploiter (*minima* imposé par l'OACI, sans aller nécessairement jusqu'au détail des immatriculations).

De ce constat, il ressort que le fournisseur n'est pas tenu de rechercher la mention expresse de l'immatriculation de l'aéronef qu'il livre en carburant au sein de la liste contenue dans les Ops.Specs. De plus, la seule production des Ops. Specs. n'est jamais suffisante, car celles-ci doivent toujours être attachées à l'AOC.

Il est précisé que toute présentation de document dénommé « Amendement à l'AOC », en lieu et place de l'AOC, est infondée, puisque l'AOC accompagné des Ops. Specs. doit se trouver à bord de l'aéronef.

Aucun autre document ne doit être accepté, en particulier les *certificates of commercial use* (CCU).

[11] De manière plus générale, les investigations à partir des plans de vol déposés sont à la charge du service d'enquête des douanes, et ne reposent pas sur le fournisseur de carburants.

2 – Les autres utilisateurs à titre commercial

Pour tous les autres opérateurs à titre commercial qui ne disposent pas d'une licence d'exploitation, mais qui effectuent néanmoins une activité de prestation de service de navigation aérienne à titre onéreux à des fins commerciales, il convient, préalablement aux premières opérations de livraison, d'obtenir une attestation d'identification permettant l'approvisionnement en carburant exonéré.

a) L'obtention d'une attestation d'identification délivrée par la douane

[12] Dans tous les cas prévus au présent paragraphe 2, et pour bénéficier du régime d'exonération, les utilisateurs devront obtenir une attestation d'identification délivrée par la douane (annexe II), valable cinq ans, auprès de la direction régionale des douanes et droits indirects dont dépend le siège social de la société, ou à défaut l'un de ses établissements, ou à défaut, le lieu de ses principaux avaraillements. Par dérogation, et pour le cas spécifique des sociétés étrangères, la direction régionale des douanes et droits indirects de Roissy Fret est seule compétente pour délivrer de telles attestations.

A l'appui de sa demande, l'utilisateur devra présenter :

- un extrait du registre du commerce original de moins de trois mois ;
- la liste exhaustive des aéronefs utilisés (modèle et numéro d'identification) ;
- la production des actes juridiques permettant d'établir le cadre d'exploitation du ou des aéronefs (certificat d'immatriculation, contrat de location, etc) ;
- un descriptif précis de l'activité de l'année précédente, entrant dans le champ de l'exonération, étayé des pièces justificatives nécessaires ;
- la dénomination du produit (espèce tarifaire et dénomination commerciale) ;
- l'estimation annuelle des consommations ;
- la liste des dépôts retenus pour l'approvisionnement.

La direction régionale des douanes et droits indirects accuse réception du dossier.

Le renouvellement de l'attestation d'identification à l'issue du délai de validité, donnera lieu au dépôt d'un nouveau dossier d'agrément reprenant les mêmes pièces justificatives que lors de l'octroi de l'autorisation initiale.

L'attestation d'identification peut inclure l'approvisionnement en libre-service.

[13] Concernant les sociétés non enregistrées au registre du commerce et des sociétés en France, un document justifiant l'enregistrement de la société auprès des organismes locaux compétents, devra être produit.

b) Le cas spécifique des utilisateurs non enregistrés au registre du commerce et des sociétés et effectuant des activités commerciales de « travail aérien » ou de formation aéronautique

[14] Certaines activités aériennes, dénommées « de travail aérien », ou de formation aéronautique ne sont pas soumises à la délivrance d'une licence d'exploitation et peuvent être réalisées par des opérateurs non enregistrés comme sociétés commerciales auprès du registre du commerce.

La DGAC distingue différents types d'activités aériennes : le transport public, le travail aérien, le vol privé, et les autres activités (dont la formation aéronautique, le convoyage, la réception, etc.). Il ressort de sa classification, qui diffère de celle opérée par l'OACI, que les activités de travail aérien et de formation aéronautique sont bien distinctes.

A l'appui de sa demande, telle que décrite au point [12], l'utilisateur devra présenter les documents prévus, à l'exception d'un extrait du registre du commerce. A l'appui de celle-ci, il joindra un document justifiant de son activité.

- Pour les activités de travail aérien, les exploitants français installés sur le territoire national, utilisant des aéronefs communautaires, et exerçant ce type d'activités, doivent déposer auprès de la DGAC un **manuel d'activités particulières (MAP)**. La réglementation n'exige pas spécifiquement que la section du MAP se rapportant à la mission considérée ou, à défaut, le courrier de la DGAC validant la demande d'activité particulière, se trouve à bord de l'aéronef.

Lorsqu'un même exploitant utilise un aéronef non communautaire, il détient **une autorisation spéciale et temporaire**.

Enfin, pour un opérateur étranger exploitant un aéronef étranger, celui-ci doit pouvoir produire **une attestation de dossier complet**, délivrée par la DGAC.

La DGAC signale que, le **Standard Operating Procedure (SOP)**, document unique définissant les procédures d'un opérateur de travail aérien communautaire doit se généraliser, permettant ainsi d'avoir au niveau communautaire, ce qui existe déjà aujourd'hui au niveau national avec le MAP.

- Pour les activités de formation aéronautique, l'Europe reconnaît aujourd'hui deux types d'organisations, qui délivrent des certificats permettant à un opérateur (européen) de justifier qu'il est autorisé à réaliser une formation professionnelle au pilotage : le **Fly Training Organization (FTO)** et le **Type Rating Training Organization (TRTO)**. Depuis avril 2014, ces deux documents sont remplacés par une seule approbation pour les organismes de formation agréés : l'**Approval Training Organization (ATO)**, sauf pour les aéroclubs qui ont pu conserver le statut d'**Organisme Déclaré** jusqu'en 2015, et sont depuis 2016, également soumis à l'exigence de l'ATO.

Dans ces deux hypothèses, l'approvisionnement en exonération de la TICPE ne pourra avoir lieu que dans la mesure où l'attestation d'identification délivrée par la douane est présentée au moment de la livraison.

3) Les autorités publiques utilisant des aéronefs

[15] Cette utilisation regroupe les vols effectués par les aéronefs pour les besoins des autorités publiques locales ou nationales, françaises ou étrangères. Sont concernés les aéronefs militaires et civils (notamment gouvernementaux) français ou étrangers, détenus, affrétés ou loués par ces autorités pour leur usage officiel.

L'exonération de taxation au profit des autorités publiques est de droit, ce qui implique une absence de démarche préalable auprès des services douaniers, mais ne dispense pas pour autant de la remise d'un justificatif indiquant le caractère officiel du vol au distributeur de carburants pour un approvisionnement en carburants détaxés.

En cas de réquisition de l'aéronef (affrètement ou location notamment), l'exonération ne pourra être accordée que sur présentation d'une attestation de l'autorité mandante, mentionnant l'identité du mandataire, les numéros d'identification des aéronefs concernés, la mission confiée, ainsi que la période de validité de l'attestation. Le cas échéant, l'autorité publique étrangère devra présenter à son fournisseur une autorisation de survol avec atterrissage, accordée par les autorités françaises ou tout autre document équivalent.

Dans tous les cas, le fournisseur de carburant conservera à titre de justificatif la facture de la prestation mentionnant les numéros d'identification des aéronefs de l'autorité publique cliente, la date des avitaillements, ainsi que tout élément précisant l'identité de l'autorité publique cliente.

L'exonération de la TVA pour le carburant d'aviation destiné aux aéronefs militaires étrangers relève soit de la directive 2006/112/CE du 28 novembre 2006, soit d'un accord international spécifique dûment ratifié.

Conformément au point c) de l'article 151 de la directive 2006/112/CE du 28 novembre 2006, les États membres exonèrent les livraisons de biens effectuées dans les États membres de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) et destinées aux forces armées des autres États membres parties à ce traité pour l'usage de ces forces ou de l'élément civil qui les accompagne, lorsque ces forces sont affectées à l'effort commun de défense.

Cette exonération s'applique aux États partis au traité OTAN ainsi qu'aux autres États participants au Partenariat pour la paix de l'OTAN et partis à la convention sur le statut de leur force (dite Convention SOFA PPP) pour les aéronefs militaires, sur la base du paragraphe 10 de l'article XI de la Convention SOFA OTAN.

B – LE CAS SPECIFIQUE DE L'UTILISATION DE CARBURANTS D'AVIATION POUR LA CONSTRUCTION, LE DEVELOPPEMENT, LA MISE AU POINT, LES ESSAIS OU L'ENTRETIEN DES AERONEFS ET DE LEURS MOTEURS

[16] En application des dispositions du 2 de l'article 265 bis du code des douanes, est exonérée de taxe intérieure de consommation, l'utilisation de carburants d'aviation pour la construction, le développement, la mise au point, les essais ou l'entretien des moteurs d'avions.

Sont concernés tous les produits énergétiques autorisés comme carburant aéronautique par l'arrêté du 19 janvier 2016 modifié relatif à la liste des carburants autorisés précité et repris aux tableaux B et C de l'article 265, ainsi que ceux spécifiquement autorisés pour expérimentation, par décision du bureau F2 de la direction générale des douanes et droits indirects.

[17] S'agissant des vols d'essais, de développement et d'entretien, la DGAC impose, notamment, qu'un « **Permit to fly** » soit conservé à bord de l'aéronef. Ce document indique en case 2 l'identité du bénéficiaire et en case 4 la nature du vol, ce qui permet au service douanier de faire le lien entre la nature du vol et la livraison de carburants d'aviation en exonération de TICPE. En case 6, peuvent être mentionnées des restrictions et limitations par rapport aux types de vols initialement autorisés en case 4. En case 7, est précisée la durée de validité du document. Le détenteur d'un « Permit to

fly » se fait livrer du carburant d'aviation en exonération de TICPE en présentant ce document au moment de l'approvisionnement. Le fournisseur vérifie l'intitulé exact de « Permit to fly », l'identité de la compagnie aérienne, la mention de l'autorisation pour des vols d'essai, de développement ou d'entretien, ainsi que la validité du document. Il en conserve copie.

Le Design Organization Approval (DOA), délivré par l'agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), permet de reconnaître un constructeur d'aéronef qui exécute des essais en vol, et **le Production Organization Approval (POA)**, délivré par la DGAC ou l'AESA, permet de reconnaître un opérateur effectuant un vol de réception d'aéronef construit.

Dans tous les autres cas, une attestation d'identification délivrée par la direction régionale des douanes et droits indirects territorialement compétente, est nécessaire (annexe II), dans des conditions identiques à celles décrites au [12] *supra*.

C – LE CAS SPECIFIQUE DE L'EXERCICE D'UNE ACTIVITE MIXTE

[18] Il s'agit des opérateurs exerçant une double activité, à la fois de tourisme privé et autre que de tourisme privé.

De nombreux opérateurs réalisent à la fois des activités taxables (location d'avions à des particuliers, etc.) et exonérées (secours en montagne, vols d'initiation ou de promotion, etc.). A titre d'exemple, il s'agit des aéroclubs, autorisés par la DGAC à effectuer en avion ou en hélicoptère des vols locaux à titre onéreux, au profit de personnes étrangères à l'association dans la limite de 8 % des heures de vol totales effectuées dans l'année civile.

L'application de la détaxation étant rendue délicate par l'imbrication étroite des activités parfois réalisées successivement avec le contenu d'un seul réservoir, ces opérateurs ne peuvent pas bénéficier d'une attestation d'identification délivrée par la douane.

Ils ne peuvent se faire livrer que du carburant ayant préalablement acquitté la TICPE. Le remboursement de la TICPE afférente aux quantités de carburant utilisées pour la partie de l'activité ouvrant droit à exonération, peut être demandé auprès du bureau de douane territorialement compétent.

Cette demande devra être accompagnée :

- du justificatif de l'activité commerciale,
- du carnet à souche,
- de la quittance,
- des reçus,
- du relevé des heures de vol,
- des factures d'achat de carburants mentionnant le montant de la taxe intérieure de consommation acquittée,
- de tout autre document susceptible d'établir que cette taxe a été acquittée.

L'exercice d'une activité mixte est le seul cas dans lequel une procédure de remboursement de la TICPE peut être introduite à titre principal s'agissant des carburants d'aviation.

II – MODALITES DE DISTRIBUTION DU CARBURANT D'AVIATION EXONERE

A – DISPOSITIONS GENERALES

[19] Les produits concernés par ce régime sont les mêmes que ceux repris au [3].

Les produits doivent être utilisés :

- comme carburant ou combustible pour l'aviation autre que de tourisme privée (b) du 1 de l'article 265 *bis* du code des douanes) ;
- comme carburant ou combustible pour la construction, le développement, la mise au point, les essais ou l'entretien des aéronefs et de leurs moteurs (article 265 *bis* 2 du code des douanes).

La cession des carburants d'aviation aux utilisateurs peut être réalisée selon quatre modalités :

- en suite directe d'importation ;
- à partir d'un établissement suspensif situé en France ou dans un autre État membre de l'Union européenne ;
- à la suite d'une introduction en suite de circulation intracommunautaire ;
- à partir d'un dépôt spécial de carburants d'aviation (DSCA).

Certaines obligations des fournisseurs et des utilisateurs sont communes aux acteurs des EFCA, des DSCA et des SSCA. Cependant, par souci d'exhaustivité, il convient de se référer également aux obligations spécifiques de chacun de ces statuts.

1 – Obligations des fournisseurs

[20] On entend par « fournisseur », toute personne physique ou morale effectuant une opération d'avitaillement d'aéronef. Les dispositions qui suivent sont donc applicables à tous les fournisseurs de produits pétroliers admis en exonération de TICPE, qu'ils distribuent leur produit directement à des aéronefs ou qu'ils le livrent à un DSCA, soit :

- les importateurs ;
- les entrepositaires agréés pour les ventes de produits faites à partir des entrepôts fiscaux de stockage (EFS), de carburants d'aviation (EFCA) ou de production (usine exercée) ;
- Les destinataires enregistrés (DE) ou les destinataires enregistrés à titre occasionnel (DETO) en suite de circulation intracommunautaire en régime fiscal suspensif ;
- les titulaires et dépositaires de produits, dans les DSCA, pour les livraisons aux aéronefs.

Lors de la livraison, les fournisseurs sont tenus de vérifier à quel régime l'utilisateur peut prétendre en s'assurant de la présence soit de l'AOC (ou CTA), soit de l'une des attestations d'identification délivrées par la direction régionale des douanes et droits indirects territorialement compétente, soit du caractère officiel du vol dans le cas des autorités publiques. La distribution en libre-service de carburant exonéré n'est autorisée qu'en faveur des utilisateurs titulaires de ces documents, tels que définis dans la première partie du présent texte.

Les documents et les installations doivent porter la mention suivante :

**ATTENTION – CARBURANT AVIATION
A FISCALITE SPECIFIQUE ET USAGES REGLEMENTES
INTERDIT A TOUS AUTRES USAGES NON SPECIALEMENT AUTORISES.**

[21] Pour chaque livraison de carburants aviation, les fournisseurs et distributeurs devront faire figurer cette mention sur les factures ou documents en tenant lieu, ainsi que :

- l'espèce, la dénomination commerciale,
- la désignation du fournisseur et de l'utilisateur ou du DSCA/SSCA destinataire,
- la date de la livraison,
- la quantité livrée.

[22] La distribution de carburant par automate en libre-service avec utilisation d'une carte est autorisée. Celle-ci est délivrée par le fournisseur. Le dossier de délivrance, comprenant copie du document justifiant l'exonération, doit être conservé et présenté aux agents des douanes à première réquisition.

Dans ce cas, l'automate doit délivrer pour chaque livraison, :

- un ticket comportant le numéro de la carte utilisée,
- la date de livraison,
- la nature du produit,
- la quantité livrée.

2 – Obligations des utilisateurs

[23] La livraison des carburants s'effectue directement dans les réservoirs des aéronefs, soit en libre-service par automate, soit en approvisionnement direct, sauf cas particuliers expressément autorisés. Sont considérés comme approvisionnement direct, toute livraison par un réseau de canalisations installé sous les pistes d'atterrissage ainsi que les approvisionnements par camions citernes, à la condition expresse que ceux-ci ne soient pas immatriculés et ne puissent pas quitter l'enceinte de l'aérodrome.

Toute autre utilisation ou mode d'approvisionnement spécifique doit faire l'objet d'une autorisation spécifique de la direction régionale des douanes et droits indirects. La demande s'effectue par présentation des pièces décrites *supra*.

[24] Tout utilisateur final bénéficiant de ce régime est tenu de :

- conserver pendant trois ans les documents, notamment les bons de livraison et factures, relatifs aux quantités reçues ;
- justifier de l'emploi des quantités reçues, notamment par la présentation d'un document attestant du nombre d'heures de vol des aéronefs.

B – DISTRIBUTION DEPUIS UN ETABLISSEMENT SUSPENSIF (EFCA ou EFS)

1 – Généralités

[25] Conformément aux dispositions de l'article 158 A du code des douanes, doivent être placées sous le régime de l'entrepôt fiscal, les installations procédant à la détention, en suspension de droits et taxes, de produits pétroliers repris à l'article 265 du même code.

Le principe est donc le suivant : les installations qui, sur les aérodromes, réceptionnent, stockent ou expédient en suspension de droits et taxes des carburants d'aviation, doivent être obligatoirement placées sous le régime de l'entrepôt fiscal de carburants d'aviation (EFCA), lorsque la capacité globale de leurs moyens de stockage excède 150 m³. Toutefois, les dépôts d'une capacité inférieure peuvent, sur demande, se constituer en EFCA.

Ne sont admis en EFCA que les carburants d'aviation qui n'ont pas encore supporté la fiscalité, ainsi que les produits utilisés pour l'additivation ou la conservation des carburants aéronautiques.

Les carburants d'aviation stockés en EFCA peuvent faire l'objet d'opérations de mélange et d'additivation dans la mesure où les spécifications techniques des produits sont respectées.

2 – Constitution en entrepôt fiscal de carburants d'aviation

a) Agrément des opérateurs

[26] La qualité de titulaire de l'entrepôt fiscal est en principe attribuée à l'exploitant, qu'il soit propriétaire ou non des installations. Le titulaire doit disposer du statut d'entrepositaire agréé (EA).

Il doit présenter les garanties suffisantes pour le fonctionnement de l'entrepôt qu'il gère. Conformément à l'article 158 B du code des douanes, il est responsable de toutes les opérations relatives à la gestion des stocks en entrepôt et à l'application des régimes et des procédures douanières qui s'y rapportent.

D'autres opérateurs peuvent stocker des produits au sein de l'EFCA. Préalablement à tout stockage, ils doivent obtenir l'agrément d'EA dans les mêmes conditions que le titulaire.

Avant toute utilisation, ils mettent en place les garanties et procurations nécessaires afin de permettre au titulaire de l'entrepôt de procéder aux formalités légales et fiscales en leur nom.

b) Présentation et instruction des demandes

[27] La demande, accompagnée des pièces prévues par la réglementation en vigueur, est adressée au pôle d'action économique (PAE) de la direction régionale des douanes et droits indirects territorialement compétente, qui en accuse réception.

Cette demande est accompagnée d'un dossier de constitution qui comprend les éléments suivants :

- la photocopie de l'arrêté préfectoral (hypothèse du régime d'autorisation) ou du récépissé de déclaration à la préfecture (hypothèse du régime de déclaration), lorsque ces documents sont exigés par la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) ;

- l'adresse des installations ;
- le volume annuel de carburant reçu ;
- le plan de l'établissement et des diverses installations qui seront constitutives de l'EFCA (cuves, canalisations, camions citernes etc.) ;
- la description des installations de stockage : nombre de réservoirs, capacité de chaque réservoir, nature des produits stockés (nature, position tarifaire et dénomination commerciale) ;
- les barèmes de jauge remis par un organisme agréé par la DREAL pour les bacs affectés au stockage des produits énergétiques ;
- les certificats d'examen de type (CET) agréés DREAL des ensembles de mesurage utilisés pour déterminer les quantités de produits énergétiques en sortie de l'entrepôt.

c) Délivrance des autorisations

Autorisation de constitution en EFCA

[28] L'autorisation, délivrée par la direction régionale des douanes et droits indirects, sur délégation du directeur interrégional, désigne le titulaire de l'entrepôt fiscal.

En application du décret n° 2014-1280 du 23 octobre 2014, le silence gardé par le directeur régional des douanes et droits indirects sur les demandes de création d'EFCA vaut décision de rejet à l'expiration d'un délai de 2 mois à compter de la demande. Cette décision implicite ne fait, toutefois, pas obstacle à l'intervention d'une décision explicite d'autorisation postérieurement à l'expiration de ce délai de 2 mois.

Le bureau de douane de rattachement, chargé du contrôle de l'établissement, définit les éléments constitutifs de l'EFCA, ses conditions de fonctionnement et lui attribue un numéro qui devra figurer sur toutes les déclarations déposées.

Autorisation de mise en service

[29] L'autorisation de mise en service est accordée par le directeur régional des douanes et droits indirects territorialement compétent.

Elle est subordonnée :

- au respect par le titulaire, des différentes conditions de constitution et de fonctionnement de l'entrepôt fiscal de carburants d'aviation fixées dans l'autorisation de principe ;
- à la justification du respect des conditions requises en matière d'ouverture, d'aménagement et de sécurité des installations aptes à recevoir des produits énergétiques ;
- à la constitution auprès de l'administration des douanes et droits indirects, des garanties nécessaires à ces opérations.

Tout changement ou modification affectant le titulaire, les installations et les conditions d'exploitation de l'EFCA, doit faire l'objet d'une information préalable de l'administration et donne lieu, le cas échéant, à une décision modificative de l'autorisation initiale de constitution.

d) Obligations du titulaire de l'EFCA

Obligations afférentes à la destination donnée aux carburants d'aviation

[30] Outre les obligations décrites *supra*, le titulaire d'un EFCA doit s'assurer que le produit qu'il délivre est effectivement utilisé comme carburant d'aviation. Il vérifie, par ailleurs, que l'utilisateur réunit les conditions nécessaires pour recevoir du carburant exonéré.

Les carburants livrés directement à un aéronef, sauf cas particuliers, font l'objet d'un bon d'avitaillement établi en deux exemplaires, signés par le capitaine de l'aéronef, qui conserve un exemplaire, le deuxième est conservé par le titulaire de l'EFCA pour être présenté au service des douanes à première réquisition. Le bon d'avitaillement peut être dématérialisé, mais il doit être mis à disposition en version papier, sur demande du service des douanes. Le titulaire de l'EFCA s'assure que la livraison s'effectue directement dans le réservoir des aéronefs.

[31] En cas de livraison de carburants à l'aviation de tourisme privée, la taxe intérieure de consommation correspondant à cette utilisation devra être facturée à l'utilisateur, ainsi que la TVA précompte.

Garanties

[32] Préalablement à la mise en service, le titulaire d'un EFCA doit mettre en place des garanties, en particulier une soumission générale cautionnée. Ce dispositif vise à garantir le paiement des droits et taxes exigibles lors de la mise à la consommation ou de la constatation de manquants ou de pertes.

Les déclarations de mise à la consommation étant récapitulatives, le titulaire est tenu de mettre également en place un crédit d'enlèvement, afin de garantir le report de paiement accordé.

Tenue d'une comptabilité matières (déclaration périodique de stocks en EFCA)

[33] Le titulaire d'un entrepôt fiscal de carburants d'aviation est astreint à la tenue d'une comptabilité matières à 15°C faisant apparaître, en temps réel et par entrepositaire agréé, les entrées et les sorties identifiées, par produit, par usage et par moyen de transport approvisionné (le cas échéant, après réintégration des retours), ainsi que les stocks initiaux et finaux.

Dans le cas de distribution en libre service, la comptabilité matières devra mentionner les quantités livrées, la date et l'heure de la livraison et le numéro de la carte magnétique utilisée.

La comptabilité matières est arrêtée par le titulaire du dépôt à la fin de chaque mois. Cet arrêté fait apparaître pour l'EFCA :

- le stock comptable [(stock physique constaté lors du précédent arrêté + quantités de produit reçues depuis cette date) - quantités sorties depuis cette date] ;
- le stock physique constaté ;
- à titre indicatif, la différence (déficit ou excédent) entre le stock comptable et le stock physique. Dans cette déclaration, il n'est pas procédé à la régularisation douanière et fiscale de l'écart constaté entre le stock comptable et le stock physique.

L'inscription du stock physique se justifie simplement par la nécessité pour le service de connaître régulièrement le résultat d'exploitation de l'entrepôt et d'être alerté, le cas échéant, par un écart important entre le stock comptable et le stock physique.

La comptabilité matières peut également être arrêtée en cours de mois par le service des douanes, à l'occasion d'un contrôle de l'entrepôt fiscal.

La comptabilité de l'EFCA doit également comprendre les documents justificatifs des quantités reçues et des quantités cédées et notamment, pour les entrées, l'exemplaire des documents administratifs d'accompagnement (DAA) correspondants, et pour les sorties, les factures ainsi qu'un exemplaire des DAA, des bons de livraison, ou le support ayant enregistré l'ensemble des livraisons lorsque l'entrepôt est doté d'un appareil de distribution en libre-service par automate.

Les carburants d'aviation en acquitté sont admis en EFCA, dès lors que leur stockage reste marginal d'un point de vue quantitatif. Leur stockage s'effectue au nom et sous la responsabilité d'un entrepositaire agréé. Ces produits doivent, a minima, être isolés comptablement.

Ces divers éléments de la comptabilité doivent être conservés pendant trois ans et présentés à toute réquisition des agents des douanes.

[34] Les titulaires des EFCA sont tenus de faire parvenir au bureau de douane de rattachement de l'EFCA, **au plus tard le 3^e jour ouvrable suivant la fin du mois (30 ou 31)** au titre de laquelle elle est établie, une déclaration périodique de stocks en EFCA qui retranscrit les données principales de l'arrêté des comptes établi en fin de mois.

Un modèle de cette déclaration est fourni en annexe de la présente instruction (PSE A, annexe III).

Recensement et régularisation fiscale des stocks comptables

[35] Le titulaire d'un EFCA doit effectuer un recensement physique des stocks à la fin de chaque trimestre civil, afin de déterminer l'écart éventuel entre les stocks physique et comptable.

– Règlement des déficits

[36] Conformément à l'article 11-2 du décret n° 93-1094 du 13 septembre 1993, le constat d'un stock physique inférieur au stock comptable signale un manquant. Cet écart est alors qualifié de déficit. Celui-ci est repris sur les déclarations mensuelles d'activité ou constaté par le service des douanes à l'occasion de ses contrôles.

Lorsqu'un déficit est constaté, le titulaire de l'EFCA bénéficie de franchises (2 ‰ pour l'essence d'aviation, 0,6 ‰ pour le carburacteur).

Ces franchises sont appliquées aux quantités de produits entrées dans l'EFCA depuis le dernier arrêté trimestriel de la comptabilité matières effectué par le titulaire, ou, le cas échéant, de celui effectué par le service des douanes à l'occasion d'un contrôle.

Ainsi, pour définir le déficit taxable, il convient de retrancher les franchises applicables au déficit constaté. Le déficit taxable, retracé dans la comptabilité matières, est taxé à taux plein sous forme d'une déclaration de régularisation dans l'application douanière ISOPE.

Seuls les déficits résultant d'un cas de force majeure ne sont pas soumis à taxation.

– *Règlement des excédents*

[37] Conformément à l'article 11-2 du décret n° 93-1094 du 13 septembre 1993, lorsque le stock physique est supérieur au stock comptable, l'écart est qualifié d'excédent.

En cas de constat d'un excédent, hors contrôle des douanes ou dans le cadre du contrôle du service, les quantités excédentaires sont réintégrées sous le régime fiscal suspensif.

En cas de déficit ou d'excédent, le titulaire de l'EFCA est tenu de joindre à la déclaration d'activité relative au dernier mois du trimestre, la déclaration spécifique dont le modèle (PSE B) se trouve en annexe IV du BOD.

Une période transitoire de un an, à compter de la publication de la présente circulaire, est fixée pour la mise à jour des systèmes informatiques des titulaires d'EFCA, conformément aux règles de gestion de cette catégorie d'établissement suspensif.

[38] Matériel de mesurage des quantités de produits énergétiques

– *Mesurage dynamique*

Toute sortie physique de produits fait l'objet d'un comptage dynamique au moyen d'un compteur volumétrique agréé par la DREAL, dont les résultats sont exprimés en litres, à une température de 15°C.

– *Mesurage statique*

Le titulaire de l'EFCA doit fournir les différents moyens matériels propres à assurer le contrôle de son établissement par les services douaniers (sondes ou ruban lesté pour le mesurage des produits, thermomètres, aréomètres, récipients pour l'échantillonnage, le contrôle et l'analyse des produits, copies des barèmes de jauge DREAL, tables de conversion des volumes à 15°C, etc).

e) Modification, transfert et cessation d'activité

Modifications des installations de l'EFCA

[39] Toute modification des caractéristiques d'un EFCA, telles qu'elles sont détaillées dans la décision constitutive (changement de capacité ou remplacement de réservoirs notamment), doit être soumise à l'agrément préalable du directeur régional des douanes et droits indirects. La demande d'agrément est accompagnée des documents et renseignements nécessaires à son instruction.

Les modifications n'affectant aucune des caractéristiques détaillées dans la décision constitutive, sont simplement signalées par écrit au bureau de douane de rattachement.

Changement de titulaire des EFCA

[40] Le changement de titulaire d'un dépôt entraîne la caducité de la décision constitutive. Le nouveau titulaire doit faire une demande de décision constitutive comportant son nom (ou raison sociale) et son adresse. Doit être jointe une lettre par laquelle l'ancien titulaire renonce à sa qualité.

Les autres éléments exigés ci-dessus ne sont produits que s'ils font l'objet d'une modification.

La direction régionale des douanes et droits indirects notifie la décision au nouveau et à l'ancien titulaire de l'EFCA. Il adresse une copie de sa décision au bureau de rattachement et à la division des soutiens opérationnels (DSO) de l'interrégion des douanes et droits indirects d'Île-de-France.

Cessation d'activité des EFCA

– Fermeture sur demande du titulaire

[41] Le titulaire de l'entrepôt fiscal a l'obligation de déclarer, par écrit, à l'administration des douanes et droits indirects (bureau de rattachement), la cessation de l'exploitation ou la fermeture de son établissement, au plus tard trois mois avant la date prévue.

La décision de fermeture est prononcée par le directeur régional des douanes et droits indirects dont dépend le bureau de douane de rattachement de l'entrepôt fiscal, au regard des éléments d'un rapport.

Dans le cadre de ce rapport, le bureau de douane de rattachement s'attache à recueillir les informations utiles sur :

- la date effective de cessation de l'exploitation ou de la fermeture de l'EFCA ;
- les stocks disponibles par type de produit dont les volumes auront fait l'objet d'un recensement physique en présence du service des douanes ;
- la destination que l'exploitant entend donner à ces stocks, et notamment aux résidus et déchets de produits énergétiques ;
- le devenir des installations de production ou de stockage.

Le titulaire n'est dégagé de ses obligations qu'après la régularisation fiscale de la totalité des produits placés sous le régime de l'EFCA.

– Fermeture de l'EFCA à l'initiative de l'administration des douanes et droits indirects

[42] La fermeture de l'EFCA peut être prononcée par la direction régionale des douanes et droits indirects, pour :

- inactivité de l'installation durant deux années consécutives ;
- non respect des conditions de fonctionnement de l'entrepôt fiscal ;
- retrait de la qualité d'entrepôt agréé du titulaire ;
- défaut de renouvellement de la soumission cautionnée ;
- absence de validité métrologique des dispositifs de jaugeage des bacs et de mesurage des sorties physiques de produits énergétiques ;
- défaut de comptabilité-matières conforme aux prescriptions de l'administration des douanes et droits indirects ;
- tout changement d'un élément constitutif de l'entrepôt fiscal n'ayant pas fait l'objet d'une décision modificative ;
- toute autre violation des obligations du titulaire de l'EFCA prévue par le code des douanes.

Dans ce cas, la fermeture administrative peut être soit temporaire, soit définitive.

La décision est précédée de l'envoi ou de la remise à la personne titulaire de l'EFCA d'un document par lequel l'administration des douanes et droits indirects fait connaître la décision envisagée, les motifs de celle-ci, la référence des documents et informations sur lesquels elle sera fondée, ainsi que la possibilité dont dispose le titulaire de l'installation de faire connaître ses observations écrites ou orales dans un délai de 30 jours à compter de la notification ou de la remise de ce document.

Préalablement à la fermeture de l'EFCA, le titulaire est tenu de régulariser la situation fiscale des produits entreposés.

Le titulaire de l'EFCA peut se faire assister par un conseil ou représenter par un mandataire de son choix.

3 – Fonctionnement de l'EFCA

a) Prise en compte des produits à l'entrée

Produits en provenance d'un pays tiers

[43] En application des dispositions du 2) de l'article 158 A du code des douanes, les produits non originaires de l'Union européenne, qui entrent dans l'entrepôt fiscal, peuvent être admis en suspension de droits de douane, sous réserve de la tenue d'une comptabilité matières spécifique pour permettre de les différencier de ceux mis en libre pratique.

Dès lors, l'EFCA permet également le stockage des produits sous régime de l'entrepôt douanier sans nécessité de l'accomplissement des formalités pour l'obtention d'un statut d'entrepôt douanier.

Produits énergétiques en provenance d'un entrepôt fiscal situé en France ou dans un autre État de l'Union européenne

[44] Les produits repris à l'article 20 de la directive n° 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003, sont acheminés en suspension de taxes sous couvert du document d'accompagnement (DAA) papier ou d'un DAE (GAMM@) pour les circulations intracommunautaires en suspension de taxes). En cas d'utilisation d'un DAA pour la circulation nationale, la prise en compte de l'entrée de ces produits dans l'entrepôt fiscal donne lieu au visa de l'exemplaire n°3 du document d'accompagnement par le bureau de douane de rattachement avant renvoi à l'expéditeur, pour apurement du mouvement.

Tout autre produit non repris à l'article 20 de la directive précitée et destiné à être incorporé dans les carburants d'aviation est pris en compte à l'entrée dans l'entrepôt fiscal selon les règles douanières et fiscales de droit commun, avec inscription dans la comptabilité matières de l'établissement.

En cas de différence entre le volume constaté par le service et celui repris sur le DAA, ce document est annoté en conséquence. Dans ce cas, l'inscription des quantités en comptabilité matières s'effectue sur la base des volumes constatés.

b) Prise en compte des produits à la sortie

[45] Tout volume de carburant sorti d'un EFCA doit faire l'objet d'un mesurage par un système de comptage agréé par les services de la métrologie nationale ou de la DREAL.

A la sortie, les carburants peuvent être expédiés sous régime suspensif ou mis à la consommation.

Expéditions sous régime suspensif

[46] Les expéditions à destination d'un entrepôt fiscal sont réalisées sous couvert d'une déclaration de type DAA ou DAE lorsque les produits sont repris à l'article 20 de la directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003.

Mises à la consommation

[47] Le carburant est mis à la consommation, en exonération de la TICPE et avec application, ou en exonération de TVA, selon les règles spécifiques applicables à ce régime.

Les mises à la consommation s'effectuent, conformément aux règles énoncées dans la DA n°12-040 du 26 octobre 2012 publiée au BOD n° 6950, par dépôt d'une déclaration AH (autres hydrocarbures).

Les déclarations de mises à la consommation sont réalisées par le titulaire de l'EFCA.

Les mises à la consommation ne sont possibles qu'en cas de livraison dans le réservoir d'un aéronef (par approvisionnement direct ou distribution en libre-service par automate) ou de livraison à partir d'une installation autorisée par la direction générale des douanes et droits indirects (dépôt spécial de carburant d'aviation - DSCA - ou stockage spécial de carburants d'aviation - SSCA -), sous réserve des dérogations qui peuvent être consenties.

Les déclarations récapitulatives de mise à la consommation AH de produits destinés à l'avitaillement sont regroupées dans une déclaration périodique de globalisation, dite déclaration polyvalente de sortie d'un établissement pétrolier (PPE). Les PPE sont établies par déclarant entre le 1er et le 10 du mois suivant les sorties de produits.

Les déclarations de mise à la consommation et les PPE sont réalisées de manière dématérialisée à partir du téléservice ISOPE accessible via le portail Prodou@ne.

Les produits expédiés à destination d'un dépôt spécial de carburant d'aviation ou d'un stockage spécial de carburants d'aviation circulent sous le couvert d'un document de type déclaration simplifiée polyvalente (DSP) (modèle publié en annexe X de la DA n°12-040 du 26 octobre 2012, publiée au BOD n° 6950). Celle-ci est établie en cinq exemplaires :

- exemplaire n°1 : expéditeur ;
- exemplaire n°2 : destinataire ;
- exemplaire n°3 : exemplaire de renvoi ;
- exemplaire n°4 : autorité fiscale de destination ;
- exemplaire n°5 : bureau de rattachement de l'établissement expéditeur.

Les carburants livrés directement à un aéronef font l'objet de l'établissement d'une DSP ou d'un bon d'avitaillement établi en deux exemplaires, signés par le capitaine de l'aéronef, qui conserve un exemplaire. Le second exemplaire est conservé par le titulaire de l'établissement suspensif pour être présenté au service des douanes à première réquisition.

C – DISTRIBUTION POSTERIEURE A LA MISE A LA CONSOMMATION : DEPUIS LE DEPOT SPECIAL DE CARBURANTS AVIATION

1 – Généralités

[48] Les dépôts spéciaux de carburants aviation (DSCA) sont des établissements agréés par le directeur régional des douanes et droits indirects territorialement compétent et placés sous le contrôle de l'administration des douanes.

Situés sur des aérodromes, ils sont destinés à stocker provisoirement les carburants d'aviation en « droits acquittés à taux zéro » (après la mise en consommation en sortie d'établissement suspensif, les produits sont détenus en exonération de TIC dans les DSCA) en provenance d'un entrepôt fiscal de stockage ou de production (usine exercée) ou d'un EFCA, d'un autre DSCA, d'un autre État membre de l'Union européenne ou d'un pays tiers.

En règle générale, ces carburants d'aviation sont affectés à l'usage « carburant ou combustible pour l'aviation autre que de tourisme privée (article 265 *bis* 1 b du code des douanes) » ou « carburant ou combustible pour la construction, le développement, la mise au point, les essais ou l'entretien des moteurs d'aviation à réaction ou à turbine (article 265 *bis* 2 du code des douanes) ».

Les dépôts, dont une partie de l'activité concerne la livraison de carburant à l'aviation de tourisme privé, peuvent se constituer en DSCA.

Le carburant d'aviation ne peut pas, durant son séjour en DSCA, faire l'objet de mélange ni d'aucune transformation.

2 – Constitution en dépôt spécial de carburants aéronautiques

a) Agrément des opérateurs

[49] Le titulaire du DSCA est seul responsable des produits stockés dans l'enceinte du dépôt. Le stockage des produits ne lui appartenant pas, est autorisé sous sa responsabilité pleine et entière.

La qualité de titulaire d'un DSCA est en principe attribuée à la personne physique ou morale qui exploite ou fait exploiter le dépôt pour son compte.

Dans le cas d'un gestionnaire d'aéroport (par exemple, une chambre de commerce et d'industrie – CCI), qui fait exploiter le dépôt par un tiers (par exemple, une société pétrolière) assurant l'exploitation totale du dépôt, c'est ce tiers qui sera désigné comme titulaire du DSCA.

b) Présentation des demandes d'exploitation d'un DSCA

Contenu des demandes

[50] Les demandes d'exploitation d'un DSCA doivent être adressées au directeur régional des douanes et droits indirects territorialement compétent, qui en accuse réception. Les demandes comportent les renseignements suivants :

- le nom (ou la raison sociale) du demandeur ;
- l'adresse et la localisation précise du dépôt ;

- le nom (ou la raison sociale) et l'adresse du propriétaire des installations de stockage (préciser la nature du contrat qui lie le propriétaire au demandeur pour l'usage de ces installations, le cas échéant) ;
- les désignations et les nomenclatures douanières des produits stockés (TARIC + CANAS) ;
- le nombre et la désignation des réservoirs de stockage du dépôt, ainsi que la capacité et l'affectation de chaque réservoir ;
- la nature des installations de livraison à bord des aéronefs (pompes distributrices, par exemple), en précisant s'il s'agit d'un système de distribution en libre-service par automate ;
- le (ou les) propriétaire(s) des produits stockés dans le dépôt ;
- à titre indicatif, la liste des fournisseurs ;
- à titre indicatif, la raison sociale de la société pétrolière et l'adresse de l'établissement pétrolier fournissant le dépôt ;
- les jours et heures de fonctionnement envisagés et l'estimation annuelle des quantités livrées à la sortie du dépôt ;
- l'indication du choix entre tenue de la comptabilité matière à 15° ou à température ambiante.

A ces demandes, doivent être joints :

- les statuts du demandeur, s'il s'agit d'une personne morale autre qu'une commune, une chambre de commerce et d'industrie ou un entrepositaire agréé ;
- la photocopie de l'arrêté préfectoral ou du récépissé de déclaration à la préfecture, lorsque ces documents sont exigés par la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement ;
- le plan en double exemplaire des installations du dépôt (locaux, réservoirs, canalisations, pompes, *etc.*) ;
- un exemplaire des certificats de jauge et des barèmes des réservoirs, si ceux-ci peuvent être fournis au moment de la demande.

Délivrance de l'autorisation d'exploitation

[51] La décision du directeur régional des douanes et droits indirects territorialement compétent, sur délégation du directeur interrégional, autorisant l'exploitation d'un DSCA, est établie selon le modèle prévu en annexe IV. Sa durée de validité est de cinq ans.

En application du décret n° 2014-1281 du 23 octobre 2014, le silence gardé par le directeur régional des douanes et droits indirects sur les demandes de création de DSCA, vaut décision implicite d'autorisation à l'expiration d'un délai de 6 mois à compter de la demande. En cas de décision implicite, le demandeur est en droit de demander à l'administration une attestation de cette décision implicite.

L'original de la décision est adressé au titulaire. Il en est établi quatre copies, l'une conservée par la direction régionale décisionnaire, les trois autres envoyées respectivement au bureau de douane de rattachement, à la division des soutiens opérationnels (DSO) de l'interrégion des douanes et droits indirects d'Ile de France et à la direction générale des douanes et droits indirects (bureau F2).

c) Renouvellement, modification, transfert et cessation d'activité

Renouvellement des autorisations d'exploitation

[52] Les demandes des titulaires de DSCA en vue du renouvellement des autorisations d'exploitation sont adressées au directeur régional des douanes et droits indirects territorialement compétent, au moins trois mois avant l'expiration de leur délai de validité. Elles doivent comporter les mêmes éléments que la demande initiale, mais n'ont pas à être accompagnées des pièces déjà fournies, sauf modification des caractéristiques du dépôt.

Les décisions d'exploitation de DSCA sont caduques :

- à l'expiration de leur délai de validité ;
- lorsqu'une décision de fermeture du dépôt est prise par le directeur régional des douanes et droits indirects territorialement compétent.

Modification des installations des DSCA

[53] Toute modification des caractéristiques d'un DSCA telles qu'elles sont détaillées dans l'autorisation d'exploitation (changement de capacité ou remplacement de réservoirs notamment) doit être soumise à l'agrément préalable du directeur régional des douanes et droits indirects territorialement compétent. La demande d'agrément est accompagnée des documents et renseignements nécessaires à son instruction.

Les modifications n'affectant aucune des caractéristiques détaillées dans la décision constitutive sont simplement signalées par écrit au bureau de douane de rattachement.

Changement de titulaire des DSCA

[54] Le changement de titulaire d'un dépôt entraîne la caducité de l'autorisation d'exploitation. Le nouveau titulaire doit déposer une nouvelle demande comportant son nom (ou raison sociale) et son adresse. Doit être jointe une lettre par laquelle l'ancien titulaire renonce à sa qualité. Les autres éléments exigés *supra* ne sont produits que s'ils font l'objet d'une modification.

Le directeur régional des douanes et droits indirects territorialement compétent notifie la décision au nouveau et à l'ancien titulaire du DSCA. Il adresse une copie de sa décision au bureau de rattachement, à la division des soutiens opérationnels de l'interrégion des douanes et droits indirects d'Ile de France et à la direction générale des douanes et droits indirects (bureau F2).

Cessation d'activité des DSCA

– Fermeture volontaire

[55] En cas de cessation d'activité du DSCA à l'expiration du délai de validité de la décision constitutive, le titulaire doit, pour être libéré de ses obligations, donner aux carburants d'aviation en stock, dans un délai de deux mois, l'une des destinations autorisées.

Si l'exploitation du dépôt cesse en cours de validité de l'autorisation, le titulaire doit en informer le directeur régional des douanes et droits indirects territorialement compétent, avant l'expiration de la date limite de validité.

Celui-ci émettra une décision de fermeture, dont l'envoi ouvrira le délai de deux mois cité ci-dessus.

– *Fermeture d'office*

[56] Le directeur régional des douanes et droits indirects territorialement compétent peut dénoncer d'office l'autorisation d'exploitation d'un DSCA, de manière temporaire ou définitive, lorsque :

- les opérations effectuées par le dépôt spécial ont donné lieu à des abus dûment constatés tels que des détournements de destination privilégiée ;
- l'activité du dépôt durant deux années consécutives s'est avérée nulle ou très insuffisante par rapport aux besoins des utilisateurs ;
- le titulaire n'a pas respecté les obligations lui incombant, après une mise en demeure de l'administration des douanes et droits indirects.

Dans ce cas, la fermeture administrative peut être soit temporaire, soit définitive.

La décision est précédée de l'envoi ou de la remise à la personne titulaire du DSCA d'un document par lequel l'administration des douanes et droits indirects fait connaître la décision envisagée, les motifs de celle-ci, la référence des documents et informations sur lesquels elle sera fondée, ainsi que la possibilité dont dispose le titulaire de l'installation de faire connaître ses observations écrites ou orales dans un délai de 30 jours à compter de la notification ou de la remise de ce document.

Le titulaire du DSCA peut se faire assister par un conseil ou représenter par un mandataire de son choix.

[57] Le titulaire du DSCA dont la fermeture est prononcée, doit régulariser la situation fiscale des carburants d'aviation en stock dans le dépôt et leur donner, dans le délai prescrit par la décision de fermeture, l'une des destinations autorisée.

Les décisions de fermeture sont notifiées par le directeur régional des douanes et droits indirects territorialement compétent aux titulaires, une copie étant adressée au bureau F2, ainsi qu'au bureau de douane de rattachement et à la division des soutiens opérationnels (DSO) de l'interrégion des douanes et droits indirects d'Île-de-France.

d) Règles applicables aux dépositaires

[58] Dans les DSCA, les dépositaires sont les personnes qui stockent du carburéacteur aéronautique leur appartenant.

Ne peuvent être dépositaires que :

- les entrepositaires agréés ;
- les titulaires de DSCA.

e) Obligations des titulaires de DSCA

Obligations relatives à l'aménagement matériel des DSCA

[59] Les bacs, citernes et autres réservoirs utilisés pour le stockage doivent être jaugés et munis d'un barémage constructeur. Ces certificats et barèmes de jauge doivent être présentés à toute réquisition des agents des douanes. Un exemplaire de ces documents doit être conservé dans le dépôt spécial.

Les quantités à retenir sont, au choix des titulaires des DSCA, les volumes à 15°C ou les volumes à température ambiante. Le choix retenu est formulé lors de la demande initiale de constitution du dépôt et ne peut être modifié qu'après accord écrit du bureau de douane de rattachement.

Les volumes sont, à l'entrée, ceux qui figurent sur les documents se rapportant aux produits livrés au dépôt et, à la sortie, ceux portés sur les bons de livraison ou les tickets de réception délivrés par les distributeurs automatiques.

La comptabilité matières est arrêtée par le titulaire du dépôt à la fin de chaque trimestre. Cet arrêté fait apparaître :

- le stock comptable (stock physique constaté lors du précédent arrêté + quantités de produit reçues depuis cette date - quantités sorties depuis cette date) ;
- le stock physique constaté ;
- la différence (déficit ou excédent) entre le stock comptable et le stock physique.

La comptabilité matières peut également être arrêtée en cours de mois ou de trimestre par le service des douanes à l'occasion d'un contrôle du dépôt.

La comptabilité du DSCA doit également comprendre les documents justificatifs des quantités reçues et des quantités cédées et notamment, pour les entrées, l'exemplaire des DSP (déclarations simplifiées polyvalentes) correspondantes, et pour les sorties, les factures ainsi qu'un exemplaire des bons de livraison ou le support (bande papier, par exemple) ayant enregistré l'ensemble des livraisons lorsque le dépôt est doté d'un appareil de distribution en libre-service par automate.

Ces différents éléments de la comptabilité doivent être impérativement conservés pendant trois ans et présentés à toute réquisition des agents des douanes.

Les titulaires des DSCA sont tenus de faire parvenir au bureau de douane de rattachement du DSCA, **au plus tard le 3^e jour ouvrable suivant la fin du mois (30 ou 31)** au titre de laquelle elle est établie, une déclaration trimestrielle d'activité, conforme au modèle repris en annexe IX, qui retranscrit les données principales de l'arrêté des comptes établi en fin de mois.

Recensement et régularisation fiscale des stocks comptables

Le titulaire d'un DSCA doit effectuer un recensement physique des stocks à la fin de chaque trimestre civil, afin de déterminer l'écart éventuel entre les stocks physique et comptable.

– Règlement des déficits

[63] Le constat d'un stock physique inférieur au stock comptable signale un manquant. Cet écart est alors qualifié de déficit. Celui-ci est repris sur les déclarations trimestrielles d'activité ou constaté par le service des douanes à l'occasion de ses contrôles

Lorsqu'un déficit est constaté, le titulaire du DSCA bénéficie de franchises en application du BOD n° 6689 du 28 novembre 2006 relatif au calcul des franchises forfaitaires applicables aux déficits constatés dans les dépôts spéciaux et les dépôts en acquitté soumis à un contrôle de l'administration des douanes et droits indirects (pour une comptabilité matières tenue à 15° : 2 ‰ pour l'essence d'aviation, 0,6 ‰ pour le carburéacteur ; pour une comptabilité matières tenue à température ambiante : 6 ‰ pour l'essence d'aviation, 4‰ pour le carburéacteur).

Les DSCA doivent être équipés de moyens (pompes, compteurs totalisateurs et tuyaux flexibles notamment) permettant la livraison directe du produit dans les réservoirs des aéronefs, ainsi que le mesurage des quantités livrées (le total des quantités débitées devant apparaître). Les appareils distributeurs, munis de leur dispositif de mesurage, doivent être agréés par le service de la métrologie.

Ces dispositions s'appliquent uniquement au DSCA livrant des bénéficiaires du b) du 1 de l'article 265 *bis* du code des douanes. En effet, en l'absence de vente, le dépôt n'entre pas dans le champ de l'ordonnance n° 45-2405 du 18 octobre 1945 relative au mesurage des volumes de liquide.

Dès lors, les DSCA affectés aux moteurs d'avions pour la construction, le développement, la mise au point, les essais ou l'entretien, ne sont pas soumis aux obligations décrites dans ce paragraphe.

Obligations afférentes à la destination donnée aux carburants d'aviation

[60] Outre les obligations décrites *supra*, le titulaire d'un DSCA doit s'assurer que le produit qu'il délivre est bien utilisé comme carburant aviation. Il vérifie, par ailleurs, que l'utilisateur réunit les conditions nécessaires pour pouvoir recevoir du carburant exonéré.

Les carburants livrés directement à un aéronef font l'objet d'un bon d'avitaillement, établi en deux exemplaires, signés par le capitaine de l'aéronef, qui conserve un exemplaire, le second étant conservé par le titulaire du DSCA. Le bon d'avitaillement peut être dématérialisé, mais il doit être mis à disposition en version papier, sur demande du service des douanes.

En cas de livraison de carburants à l'aviation de tourisme privée, la taxe intérieure de consommation correspondant à cette utilisation, devra être facturée à l'utilisateur et reversée au service des douanes.

Obligations afférentes à la gestion du carburéacteur aéronautique

– Garanties

[61] Les opérateurs doivent souscrire une soumission non cautionnée. Ces soumissions seront rattachées aux autorisations d'exploitation. Pour les opérateurs déjà titulaires d'un statut d'entrepôt agréé ou de destinataire enregistré, deux cas sont possibles :

1er cas - ces opérateurs ont un crédit TRIGO centralisé : ils ne déposent qu'une seule soumission non cautionnée auprès de la recette régionale des douanes de centralisation.

2ème cas - crédits non centralisés : les opérateurs déposent une soumission non cautionnée dans chaque recette régionale des douanes où ils ont un crédit.

– Tenue d'une comptabilité matières et déclaration trimestrielle d'activité

[62] Les titulaires des DSCA doivent tenir une comptabilité matières des carburants d'aviation faisant apparaître quotidiennement les quantités reçues et les quantités cédées à des utilisateurs ou utilisées pour leur compte propre, par produit, en précisant l'usage de celui-ci et le moyen de transport.

Ces franchises sont appliquées aux quantités de produits entrées dans le DSCA depuis le dernier arrêté trimestriel de la comptabilité matières effectué par le titulaire, ou, le cas échéant, de celui effectué par le service des douanes à l'occasion d'un contrôle.

Ainsi, pour définir le déficit taxable, il convient de retrancher les franchises applicables au déficit constaté. Le déficit taxable, retracé dans la comptabilité matières, est taxé à taux plein sous forme d'une déclaration de régularisation dans l'application douanière ISOPE.

Seuls les déficits résultant d'un cas de force majeure ne sont pas soumis à taxation.

– *Règlement des excédents*

[64] Lorsque le stock physique est supérieur au stock comptable, l'écart est qualifié d'excédent. En cas de constat d'un excédent, hors contrôle des douanes ou dans le cadre du contrôle du service, celui-ci est intégralement réintégré, au titre d'une entrée, dans la comptabilité matières de l'opérateur.

Déclaration AH – revente à « l'aviation de tourisme privé »

[65] Les DSCA, qui détiennent des carburants d'aviation en exonération totale de la TICPE, peuvent être amenés à livrer ces carburants à l'aviation de tourisme privé. Dans ce cas, la taxe intérieure de consommation correspondant à cette utilisation devra être facturée à l'utilisateur et reversée au service des douanes entre le 1^{er} et le 10 du mois suivant le trimestre considéré. Une déclaration de type AH sera alors déposée à l'appui de la déclaration trimestrielle d'activité, dans un délai de dix jours suivant la fin de chaque trimestre. Il s'agit d'une régularisation et non d'une seconde mise à la consommation.

3 – Fonctionnement du DSCA - Entrée, séjour et sortie du carburant d'aviation

[66] La réception de carburants d'aviation dans les DSCA n'est soumise à aucune formalité particulière auprès de l'administration des douanes et droits indirects.

Les sorties de carburant ne peuvent être réalisées que pour livraison directe dans le réservoir des aéronefs ou pour livrer un stockage spécial de carburants d'aviation (SSCA), sous réserve des dérogations qui peuvent être consenties par le directeur régional des douanes et droits indirects territorialement compétent.

Toutefois, ils peuvent être livrés à d'autres DSCA qui dès lors, sont tenus de les rétrocéder directement aux utilisateurs.

Les livraisons à un autre DSCA ou à un SSCA s'effectuent sous couvert d'une DSP.

Les carburants livrés directement à un aéronef font l'objet de l'établissement d'une DSP ou d'un bon d'avitaillement établi en deux exemplaires, signés par le capitaine de l'aéronef, qui conserve un exemplaire, le second est conservé par le titulaire du DSCA, sans préjudice des aménagements prévus au paragraphe [60].

D – DISTRIBUTION POSTERIEURE A LA MISE A LA CONSOMMATION : LE STOCKAGE SPECIAL DE CARBURANT D'AVIATION (SSCA)

1 – Généralités

a) Les établissements

[67] Les stockages spéciaux de carburants aviation (SSCA) sont des dépôts autorisés par le directeur régional des douanes et droits indirects territorialement compétent et placés sous le contrôle de l'administration.

Ils sont destinés à pourvoir aux besoins de carburants d'aviation d'un unique opérateur bénéficiaire du régime fiscal, titulaire du SSCA. Toute vente, cession gratuite ou non et tout transfert de produits est prohibé.

La capacité totale des moyens de stockage d'un SSCA ne peut pas dépasser 50 m³.

Les carburants aéronautiques sont entreposés dans ces dépôts obligatoirement après mise à la consommation en sortie de raffinerie, d'entrepôt fiscal de stockage ou de carburants d'aviation ou de DSCA.

Un moyen de stockage installé dans un SSCA ne peut stocker et livrer qu'au bénéfice d'un seul régime privilégié (exonération au bénéfice de l'aviation autre que de tourisme privée).

Si le dépôt dispose de plusieurs moyens de stockage, chacun d'entre eux pourra être consacré à la livraison au bénéfice d'un régime, à la condition que la somme des capacités de stockage ne dépasse pas 50 m³.

Sauf autorisation exceptionnelle du bureau de douane de rattachement, aucune vente de carburant stocké dans un SSCA, ne peut être effectuée par le titulaire au profit d'un autre opérateur.

b) Les titulaires

[68] Les titulaires de SSCA sont les personnes physiques ou morales qui exploitent le dépôt et consomment directement le carburant stocké.

Le titulaire du SSCA est fiscalement responsable des produits stockés dans l'enceinte du dépôt, qui ne peuvent être que des carburants d'aviation.

2 – Présentation des demandes et délivrance des autorisations

[69] Les demandes des personnes désirant constituer un SSCA doivent contenir les renseignements suivants :

- le nom (ou la raison sociale) du demandeur ;
- l'adresse et la localisation précise du dépôt ;
- la désignation commerciale et la nomenclature douanière des produits stockés ;
- le nombre et la désignation des réservoirs de stockage, ainsi que la capacité et l'affectation de chaque réservoir (produit et régime fiscal) ;
- à titre indicatif, la liste des fournisseurs ;

- l'estimation annuelle des quantités livrées à la sortie du dépôt ;
- la liste des aéronefs utilisés (modèle et identification) ;
- l'utilisation qui va être faite des produits et le régime fiscal sollicité.

A ces demandes, doivent être joints :

- les statuts du demandeur, si le demandeur est une entreprise ou une association ;
- la photocopie de la licence d'exploitation ou de l'attestation de la direction régionale des douanes et droits indirects territorialement compétente donnant droit à l'exonération ;
- la photocopie de l'arrêté préfectoral ou du récépissé de déclaration du dépôt à la préfecture, lorsque ces documents sont exigés par la réglementation des installations classées ;
- le plan en double exemplaire des installations du dépôt (locaux, réservoirs, canalisations, pompes...) ;
- un exemplaire du barème constructeur.

La décision du directeur régional des douanes et droits indirects territorialement compétent, sur délégation du directeur interrégional, autorisant la constitution d'un SSCA (annexe V), est établie pour une durée de cinq ans.

En application du décret n° 2014-1281 du 23 octobre 2014, le silence gardé par le directeur régional des douanes et droits indirects sur les demandes de création de SSCA, vaut décision implicite d'autorisation à l'expiration d'un délai de 6 mois à compter de la demande. En cas de décision implicite, le demandeur est en droit de demander à l'administration une attestation de cette décision implicite.

3 – Renouvellement, modification et cessation d'activité

[70] Les dispositions relatives au renouvellement, à la modification et à la cessation d'activité d'un SSCA sont les mêmes que celles prévues pour le DSCA.

4 – Obligations des titulaires

a) Entrée, séjour et sortie des carburants

[71] Les livraisons à destination d'un SSCA peuvent être opérées à partir d'un EFS, d'un EFCA ou d'un DSCA.

b) Obligations afférentes à la gestion des carburants aéronautiques

Tenue d'une comptabilité matières et déclaration annuelle d'activité

[72] Les titulaires des SSCA doivent tenir une comptabilité matières faisant apparaître les quantités reçues par date et pour chaque jour, la quantité de produits utilisée, en indiquant les aéronefs concernés.

Les quantités à retenir sont, au choix des titulaires des SSCA, les volumes à 15°C ou les volumes à température ambiante. Le choix retenu est formulé lors de la demande initiale de constitution du dépôt et ne peut être modifié qu'après l'accord écrit du bureau de douane de rattachement. Les volumes reçus sont ceux figurant sur les documents émis par l'entrepôt fiscal ou le DSCA d'expédition.

La comptabilité matières est arrêtée par le titulaire du dépôt à la fin de chaque année civile. Cet arrêté fait apparaître pour chaque unité de stockage :

- le stock comptable (stock physique constaté lors du précédent arrêté + quantités de produit reçues durant l'année - quantités sorties durant l'année),
- le stock physique constaté,
- la différence (déficit ou excédent) entre le stock comptable et le stock physique.

Les titulaires des SSCA sont tenus de faire parvenir **dans les trois jours ouvrables suivant la fin de la période, c'est-à-dire, à compter du 31 décembre**, à leur bureau de douane de rattachement, une déclaration annuelle d'activité relative à l'activité du dépôt durant l'année écoulée (annexe VIII).

Cette déclaration transcrit les données principales de l'arrêté des comptes établi en fin d'année.

La comptabilité matières peut également être arrêtée en cours d'année par le service des douanes à l'occasion d'un contrôle du dépôt.

La comptabilité du SSCA doit également comprendre les documents justificatifs des quantités reçues et notamment l'exemplaire des DAA correspondants, le cas échéant.

Ces différents éléments de la comptabilité doivent être conservés pendant trois ans et présentés à toute réquisition des agents des douanes.

Recensement et régularisation fiscale des stocks comptables

Le titulaire d'un SSCA doit effectuer un recensement physique des stocks à la fin de chaque année civile, afin de déterminer l'écart éventuel entre les stocks physique et comptable.

– Règlement des déficits

[73] Le constat d'un stock physique inférieur au stock comptable signale un manquant. Cet écart est alors qualifié de déficit. Celui-ci est repris sur la déclaration annuelle d'activité ou constaté par le service des douanes à l'occasion de ses contrôles

Lorsqu'un déficit est constaté, le titulaire du SSCA bénéficie de franchises (pour une comptabilité matières tenue à 15° : 2 ‰ pour l'essence d'aviation, 0,6 ‰ pour le carburéacteur ; pour une comptabilité matières tenues à température ambiante : 6 ‰ pour l'essence d'aviation, 4‰ pour le carburéacteur). Ainsi, pour définir le déficit taxable, il convient de retrancher les franchises applicables au déficit constaté.

Ces franchises sont appliquées aux quantités de produits entrées dans le SSCA depuis le dernier arrêté annuel de la comptabilité matières effectué par le titulaire, ou, le cas échéant, de celui effectué par le service des douanes à l'occasion d'un contrôle.

Le déficit taxable, retracé dans la comptabilité matières, est taxé à taux plein sous forme d'une déclaration de régularisation dans l'application douanière ISOPE.

Seuls les déficits résultant d'un cas de force majeure ne sont pas soumis à taxation.

– *Règlement des excédents*

[74] Lorsque le stock physique est supérieur au stock comptable, l'écart est qualifié d'excédent.

En cas de constat d'un excédent, hors contrôle des douanes ou dans le cadre du contrôle du service, celui-ci est intégralement réintégré, au titre d'une entrée, dans la comptabilité matières de l'opérateur.

E – DISTRIBUTION DE CARBURANT TAXE ET REMBOURSEMENT

[75] Lors de la mise à la consommation, toute distribution de carburant aérien, non destiné à un aéronef remplissant les conditions de l'exonération ou à un DSCA ou à un SSCA, donne lieu au paiement de la TICPE afférente.

La procédure normale d'approvisionnement exonérée est celle qui est décrite dans le présent texte.

Cependant, il peut arriver que des bénéficiaires présumés de ce régime fiscal privilégié, lors de leur approvisionnement en carburant, soient contraints de s'approvisionner en produit sur lequel a été appliquée la TICPE. Ils peuvent alors, conformément à l'article 352 du code des douanes, au décret n° 2014-1395 du 24 novembre 2014 et à l'arrêté du 14 avril 2015, en obtenir le remboursement.

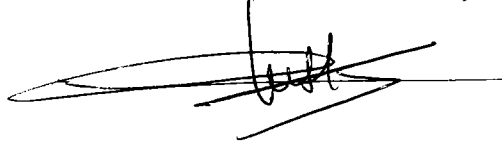
La demande de remboursement de l'utilisateur final, déposée tous les semestres, au début du mois de janvier et au début du mois de juillet de chaque année, comporte les pièces suivantes :

- un exposé des circonstances de la demande et notamment un récapitulatif des approvisionnements effectués avec application de la TICPE ;
- le document justifiant du caractère exonéré de leur activité ;
- la copie des factures d'achat de produits concernés comportant la mention de l'identité du fournisseur et du demandeur, les volumes livrés et le prix facturé avec mention de la TICPE acquittée ;
- un relevé d'identité bancaire ;
- pour les seuls aéroclubs : le carnet à souche, la quittance, les reçus et les relevés des heures de vol.

Ces demandes sont recevables jusqu'au 31 décembre de la deuxième année suivant celle du jour de l'émission de la facture justifiant de l'achat du produit énergétique.

Fait à Montreuil, le **20 AVR. 2017**

Pour le ministre
et par délégation,
L'administratrice supérieure des douanes,
Sous-directrice des droits indirects,



Corinne CLEOSTRATE

