



*Bulletin officiel des douanes*

**REGIMES FISCAUX PRIVILEGES DU CARBUREACTEUR AERONAUTIQUE  
ET DU CARBUREACTEUR SOUS CONDITION D'EMPLOI.**

**Régimes fiscaux privilégiés fondés sur les articles 265-1,  
265-B-1 et 265 bis du code des douanes.**

BOD n° 5925  
du 5 septembre 1994  
texte n° 94-148  
nature du texte : DA  
du 25 août 1994  
classement : J 412 - J 622  
RP : Produits pétroliers  
bureau : F/2  
nombre de pages :  
diffusion :  
NOR : BUD D9400176S  
mots-clés :

**Date d'entrée en vigueur du texte :**

**Date de caducité du texte :**

**Références :** - Article [265 bis](#) du code des douanes et arrêté ministériel du 9 septembre 1993 relatifs au carburéacteur aéronautique;  
- Articles [265-1](#) et [265-B-1](#) du code des douanes, arrêté ministériel du 10 novembre 1993 et arrêté du directeur général des douanes du 6 décembre 1993 relatifs au carburéacteur sous condition d'emploi.

**Texte abrogé :** [Règlement particulier "Les produits pétroliers"](#) (numéros E101 à E170 et G1061 à G1090).

**Texte modifié :**

La présente instruction a pour objet de présenter au service et aux opérateurs les modalités d'application des dispositions législatives et réglementaires visées en référence relatives au carburéacteur aéronautique et au carburéacteur sous condition d'emploi. Elle ne s'applique pas aux essences d'aviation.

## INTRODUCTION

[1] La directive [92/81/CEE](#) du 19 octobre 1992 dans ses articles 8-1-b, 8-2-e et 8-3 et la décision du Conseil [92/510/CEE](#) du 19 octobre 1992 dans son article 1er-6 fondent le nouveau régime fiscal des carburéacteurs. Celui-ci a été transcrit en droit français par les articles 265-1-1, [265-B-1](#) et [265 bis](#) du code des douanes complétés par les arrêtés ministériels des 9 septembre et 10 novembre 1993 et l'arrêté du directeur général des douanes du 6 décembre 1993.

[2] Avant le 1er janvier 1993, il n'existait qu'un seul régime fiscal privilégié, celui du carburéacteur sous conditions d'emploi qui permettait de bénéficier d'un taux réduit de la taxe intérieure de consommation pour les usages prévus par l'arrêté du 29 avril 1970. Sauf dans le cas du carburéacteur livré directement aux aéronefs sur des aérodromes (à partir d'entrepôts sous douane ou de dépôts spéciaux de carburéacteur), les utilisateurs devaient être autorisés par décision particulière de la direction générale (bureau F/2).

[3] La nouvelle réglementation prévoit un double régime fiscal privilégié pour le carburéacteur comportant selon l'utilisation du produit:

- une exonération totale de la taxe intérieure de consommation pour le carburéacteur aéronautique;
- un taux réduit de la taxe intérieure de consommation pour le carburéacteur sous condition d'emploi (les cas d'utilisation repris sous cette appellation étant moins nombreux que ceux qui existaient avant 1993).

[4] En outre, dans un souci d'amélioration des conditions d'octroi et de contrôle de ces régimes fiscaux privilégiés, les nouveautés suivantes ont été introduites dans la réglementation:

- les autorisations relatives aux utilisateurs et aux titulaires de dépôts spéciaux sont désormais délivrées par les directions régionales des douanes, les autorisations antérieures délivrées par la direction générale (bureau F/2) restant valables jusqu'à leur date d'expiration;
- en cas de livraison de carburéacteur aéronautique, le fournisseur ne peut délivrer de carte magnétique qu'aux utilisateurs autorisés par décision particulière du directeur régional des douanes même s'il s'agit d'une livraison directement dans les réservoirs d'un aéronef. Pour les utilisateurs déjà titulaires d'une telle carte, l'autorisation devra être obtenue avant le prochain renouvellement de celle-ci. Les titulaires de cartes permanentes doivent régulariser leur situation pour le 30 juin 1995 au plus tard;

- les dépôts spéciaux qui pouvaient stocker en droits acquittés le carburéacteur sous conditions d'emploi, ne peuvent désormais recevoir que du carburéacteur aéronautique.

[5] Certaines utilisations de carburéacteur sont exclues des régimes fiscaux privilégiés. Il s'agit notamment du carburéacteur utilisé pour l'alimentation des moteurs au banc, à réaction ou à turbine autres que d'aviation, à moins que ces moteurs soient destinés à être utilisés dans les conditions prévues pour bénéficier du régime privilégié du carburéacteur sous condition d'emploi. Dans ces cas, le carburéacteur est taxé comme l'essence (carburéacteur type essence, autres, n° [27 10 00 37 0 00 9 D](#)) ou comme le gazole (carburéacteur type pétrole lampant, autre, n° [27 10 00 51 0 00 9 V](#)).

Le carburéacteur est défini à l'article 3 de l'arrêté du 22 décembre 1978 sur les carburants autorisés comme étant employé "pour l'alimentation des moteurs à réaction ou des moteurs à turbine". Toutefois, il peut arriver que le carburéacteur soit utilisé comme carburant pour des moteurs qui ne sont pas à réaction ou à turbine : moteurs diesel par exemple. Dans ce cas, une autorisation d'utilisation du carburéacteur, délivrée conjointement par la direction des hydrocarbures et la direction générale des douanes est nécessaire, même si cette utilisation ne permet pas à l'opérateur de bénéficier d'un régime fiscal privilégié.

Il est rappelé que les essences d'aviation reprises sous la position de la nomenclature des produits [27 10 00 26 0 00 D](#) relèvent du régime normal et se trouvent hors du champ d'application de la présente instruction.

## **I - DEFINITION DES REGIMES FISCAUX PRIVILEGIÉS APPLICABLES AU CARBUREACTEUR**

### *A - Nature et portée des régimes fiscaux privilégiés*

#### **1 - Les régimes du carburéacteur aéronautique et du carburéacteur sous condition d'emploi sont des régimes fiscaux**

##### *a - Le régime fiscal du carburéacteur aéronautique : exonération totale de la taxe Intérieure de consommation*

[6] Le carburéacteur aéronautique bénéficie de l'exonération totale de la taxe intérieure de consommation, en vertu de l'article [265 bis](#)-1-b et 2 du code des douanes.

Il est également exonéré des taxes spécifiques perçues au profit de l'institut français du pétrole (IFP) et du comité professionnel de la distribution des carburants (CPDC) (décrets n° 93-28 du 8 janvier 1993 et n° 94-27 du 11 janvier 1994) mais demeure soumis à la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) ainsi qu'à la rémunération du comité professionnel des stocks stratégiques pétroliers (CPSSP).

##### *b - Le régime fiscal du carburéacteur sous condition d'emploi : taux réduit de la taxe intérieure de consommation*

[7] Le carburéacteur sous condition d'emploi bénéficie d'un taux réduit de la taxe intérieure de consommation prévu par le tableau B de l'article [265-1](#) du code des douanes.

Il est soumis normalement aux autres taxes (TVA, IFP, CPSSP) sauf à celle perçue au profit du CPDC.

#### **2 - Ces régimes fiscaux privilégiés sont indépendants du régime douanier**

[8] Les régimes fiscaux privilégiés du carburéacteur aéronautique et du carburéacteur sous condition d'emploi sont indépendants du régime douanier. Les règles en matière de droits de douane demeurent celles fixées par le tarif des douanes.

#### **3 - Rappel des autres régimes privilégiés applicables aux carburéacteurs**

[9] Les aéronefs peuvent, lorsque sont réunies les conditions fixées par l'article [195](#) du code des douanes et l'article [262-II-4° et 6°](#) du code général des impôts, être avitaillés en carburéacteur en franchise de tous droits et taxes (droits de douane, taxe intérieure de consommation, IFP, CPDC et TVA) à l'exception de la rémunération CPSSP.

### *B - Champ d'application des régimes*

#### **1 - Les produits**

[10] Les carburéacteurs entrant dans le champ d'application des régimes privilégiés définis ci-dessus sont respectivement:

a) le carburéacteur de type essence du n° [27 10 00 37](#) de la nomenclature combinée (indices 13 et 13 bis du tableau B de l'article [265](#) du code des douanes) repris sous les positions de la nomenclature des produits [27 10 00 37 0 00 1 J](#) (carburéacteurs type essence destinés à être utilisés à bord des aéronefs ainsi que pour la construction, la mise au point, les essais ou l'entretien des moteurs d'aviation à réaction ou à turbine : carburéacteur aéronautique) et [27 10 00 37 0 00 2 X](#) (carburéacteurs type essence sous condition d'emploi);

b) le carburéacteur de type pétrole lampant du n° [27 10 00 51](#) de la nomenclature combinée (indice 17 et 17 bis du même tableau B) repris sous les positions de la nomenclature des produits [27 10 00 5 10 00 1 G](#) (carburéacteur type pétrole lampant destiné à être utilisé à bord des aéronefs ainsi que pour la construction, la mise au point, les essais ou l'entretien des moteurs d'aviation à réaction ou à turbine : carburéacteur aéronautique) et [27 10 00 51 0 00 2 J](#) (carburéacteur type pétrole lampant sous condition d'emploi).

#### **2 - Les utilisations**

##### *a - Les utilisations du carburéacteur aéronautique*

[11] Le régime fiscal du carburéacteur aéronautique s'applique au carburéacteur utilisé comme carburant:

- à bord des aéronefs;
- pour la construction, la mise au point, les essais ou l'entretien des moteurs d'aviation à réaction ou à turbine.

*b - Les utilisations du carburéacteur sous condition d'emploi*

[12] Le régime fiscal privilégié du carburéacteur sous condition d'emploi s'applique au carburéacteur employé pour l'alimentation des moteurs à réaction ou à turbine utilisés exclusivement comme:

- moteurs fixes (notamment les moteurs de production d'énergie électrique dans les centrales);
- moteurs, autres que de propulsion, montés sur des machines ou appareils qu'ils ont pour fonction d'actionner;
- moteurs de propulsion d'aéroglosses (sur l'eau et sur rail), de locomotives, locotracteurs et automotrices.

En revanche, les moteurs au banc, à réaction ou à turbine autres que d'aviation, pour des études, essais, mises au point et réparations sont exclus de ce régime fiscal privilégié à moins qu'il ne s'agisse de moteurs destinés à être utilisés dans les conditions prévues pour bénéficier du régime privilégié du carburéacteur sous condition d'emploi.

Un tableau en annexe I synthétise le régime applicable aux différentes utilisations du carburéacteur avant et après le 1er janvier 1993.

## **II - MODALITES D'APPLICATION DES REGIMES FISCAUX PRIVILEGIES**

*A - Principes généraux*

### **1 - Les régimes fiscaux privilégiés du carburéacteur sont appliqués par voie d'exonération lors de la mise à la consommation**

[13] Les régimes du carburéacteur aéronautique et du carburéacteur sous condition d'emploi s'appliquent par voie d'exonération (totale ou partielle) de la taxe intérieure de consommation, lors de la mise à la consommation par les fournisseurs.

### **2 - La cession des produits doit être directe des fournisseurs aux utilisateurs sauf dans le cas de cession à des dépôts spéciaux de carburéacteur aéronautique (DSCA)**

[14] Le carburéacteur sous condition d'emploi doit être cédé directement aux utilisateurs, c'est-à-dire sans intermédiaire, par les fournisseurs qui l'ont mis à la consommation.

Ce principe s'applique également au carburéacteur aéronautique sauf dans le cas prévu ci-après (cf. [28] et suivants) de la livraison à un DSCA.

Cette exigence de cession directe des produits des fournisseurs aux utilisateurs (sauf pour le cas des DSCA) est valable que l'utilisation soit de droit (livraison directement dans les réservoirs des aéronefs, autrement que par un système de distribution en libre-service par automate, sur des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique) ou fasse l'objet d'une autorisation de l'administration des douanes.

### **3 - La livraison doit être effectuée en droiture à partir d'un bureau de douane, d'un autre Etat membre de la Communauté européenne ou d'un établissement suspensif situé en France**

[15] La livraison du carburéacteur aéronautique et du carburéacteur sous condition d'emploi s'effectue en droiture à partir d'un bureau de douane, d'un autre Etat membre de la Communauté européenne ou d'un entrepôt fiscal de stockage ou de production (usine exercée) situé en France. La livraison à l'utilisateur et l'accomplissement des formalités de mise à la consommation doivent être concomitants sous réserve du délai de transport.

Cette règle ne s'oppose pas à ce qu'un lot de carburéacteur, déclaré au bénéfice d'un des deux régimes fiscaux privilégiés, soit livré successivement à plusieurs destinataires par le véhicule qui l'a chargé.

### **4 - La destination à donner au carburéacteur aéronautique et au carburéacteur sous condition d'emploi non utilisés se fait sous contrôle douanier**

[16] Les quantités de carburéacteur non utilisées à l'usage prévu doivent être, sous le contrôle du bureau de douane de rattachement:

- soit exportées à destination d'un pays tiers ou expédiées vers un autre Etat membre de la Communauté européenne;
- soit réintégrées dans un DSCA (uniquement pour le carburéacteur aéronautique);
- soit réintégrées dans un entrepôt fiscal de stockage ou de production (usine exercée). Cette réintégration peut donner lieu au remboursement des taxes à l'exclusion de la TVA;
- soit, dans tous les autres cas, soumises aux taxes correspondant au nouvel usage.

*B - Règles applicables aux fournisseurs*

#### **1 - Définition**

[17] Les fournisseurs de carburéacteur sont:

- les entrepositaires agréés qui le livrent à partir d'un entrepôt fiscal de stockage ou de production (usine exercée) situé en France dans les conditions prévues aux [84] à [109] de la décision administrative n° [92-104](#) (F/2) du 16 décembre 1992 modifiée, publiée au BOD n°

[5842](#) du 14 décembre 1993;

- les personnes qui l'introduisent sur le territoire national en provenance d'un autre Etat membre de la Communauté européenne dans les conditions définies aux [52] à [76] de la décision administrative n° [92-104](#) précitée;
- les personnes qui l'importent d'un pays tiers dans les conditions visées aux [46] à [48] de la même décision administrative.

## 2 - Obligations

### a - Obligations générales

[18] Pour chaque livraison de carburéacteur, outre l'espèce, la dénomination commerciale, la désignation de l'utilisateur ou du DSCA destinataire et la date, le fournisseur ainsi que le titulaire de DSCA doit faire figurer sur les factures ou documents en tenant lieu, les bons de livraison ainsi que sur les contrats de vente éventuels, l'une des mentions suivantes:

**- ATTENTION - CARBUREACTEUR AERONAUTIQUE DETAXE AUX USAGES REGLEMENTES (arrêté ministériel du 9 septembre 1993). INTERDIT A TOUS AUTRES USAGES NON SPECIALEMENT AUTORISES.**

Le présent document doit être conservé pendant une période de trois ans et tenu à la disposition de l'administration des douanes.

ou

**- ATTENTION - CARBUREACTEUR SOUS CONDITION D'EMPLOI DETAXE AUX USAGES REGLEMENTES (arrêté ministériel du 10 novembre 1993). INTERDIT A TOUS AUTRES USAGES NON SPECIALEMENT AUTORISES.**

Le présent document doit être conservé pendant une période de trois ans et tenu à la disposition de l'administration des douanes.

Les fournisseurs livrant le carburéacteur aéronautique par un système de distribution en libre-service par automate ne peuvent délivrer de carte magnétique qu'à des utilisateurs autorisés par décision particulière du directeur régional des douanes territorialement compétent.

Dans ce cas, l'automate doit délivrer pour chaque livraison un ticket de réception comportant le numéro de la carte utilisée, la date de livraison, la nature du produit et la quantité livrée.

### b - Obligations spécifiques

1) Livraisons à des utilisateurs de droit [19] Les fournisseurs livrant le carburéacteur aéronautique à des utilisateurs de droit, c'est-à-dire directement dans les réservoirs des aéronefs, autrement que par un système de distribution en libre-service par automate, sur des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique (cf. [21] ci-dessous) doivent:

- mentionner sur chaque déclaration de mise à la consommation ou d'acquittement des taxes le nom de l'aérodrome de livraison;
- joindre à ces déclarations un double des bons de livraison précisant la date de la livraison, l'espèce et la quantité du produit livré ainsi que l'identité de l'appareil.

2) Livraisons à des utilisateurs autorisés

[20] Pour les livraisons de carburéacteur sous condition d'emploi et pour celles de carburéacteur aéronautique soumises à autorisation de la direction régionale des douanes (cf. [23] ci-dessous), le fournisseur doit:

- déposer une copie de l'autorisation délivrée à l'utilisateur au bureau de douane de rattachement, avant la première opération de mise à la consommation ou de versement direct sur le marché intérieur. Si de telles opérations sont effectuées pour un même utilisateur dans plusieurs bureaux de douane, une copie de la décision est déposée auprès de chacun des bureaux. Le défaut d'accomplissement de cette formalité rend les déclarations concernant ces opérations irrecevables;
- indiquer sur les déclarations de mise à la consommation ou d'acquittement des taxes:
  - le nom et l'adresse de l'utilisateur autorisé à recevoir le carburéacteur,
  - la référence de l'autorisation correspondante (numéro, date à laquelle l'autorisation a pris effet et date de fin de validité),
- le service des douanes de rattachement;
- s'engager à livrer le carburéacteur aux destinataires désignés dans les déclarations dans le délai fixé par le service des douanes ou, à défaut, dans les 72 heures.

Ces différentes obligations s'appliquent également aux fournisseurs de carburéacteur aéronautique aux DSCA.

## C - règles applicables aux utilisateurs

### 1 - Utilisateurs de droit

#### a - Principe

[21] L'utilisation de carburéacteur aéronautique livré par les fournisseurs définis au [17] ci-dessus et par les titulaires de DSCA directement dans les réservoirs des aéronefs, autrement que par un système de distribution en libre-service par automate, sur des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique est de droit.

## *b - Obligations*

[22] Tout utilisateur de carburéacteur aéronautique livré dans les conditions visées au [21] ci-dessus est tenu de:

- conserver pendant trois ans les documents, et notamment les bons de livraison et factures, relatifs aux quantités reçues ou éventuellement rétrocédées;
- justifier de l'emploi des quantités reçues et non rétrocédées notamment par un document relevant le nombre d'heures de vol des aéronefs ou le nombre d'heures de fonctionnement du moteur pour l'alimentation duquel le carburéacteur a été utilisé.

## **2 - Utilisateurs autorisés**

### *a - Principe*

[23] Dans les cas d'utilisation de carburéacteur aéronautique autres que ceux prévus au [21] ci-dessus et pour toute utilisation de carburéacteur sous condition d'emploi, une autorisation de l'administration des douanes est nécessaire. Celle-ci est prise, après examen de la demande de l'utilisateur, par la direction régionale des douanes dans le ressort de laquelle la comptabilité du carburéacteur est tenue.

### *b - Contenu des demandes*

[24] Les demandes d'utilisation de carburéacteur doivent comporter les éléments suivants:

- le régime fiscal privilégié sollicité:
  - soit celui du carburéacteur aéronautique en exonération totale de la taxe intérieure de consommation, en précisant si le carburéacteur est utilisé à bord des aéronefs s'approvisionnant directement dans leurs réservoirs au moyen d'un système de distribution en libre-service par automate, à bord des aéronefs s'approvisionnant autrement que directement dans leurs réservoirs sur des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ou comme carburant pour la construction, la mise au point, les essais ou l'entretien des moteurs d'aviation à réaction ou à turbine,
  - soit celui du carburéacteur sous condition d'emploi au taux réduit de la taxe intérieure de consommation;
- les coordonnées de l'utilisateur : nom ou raison sociale, adresse, numéro de téléphone et de télécopie, adresse du siège social s'il est différent de l'adresse de la société;
- la dénomination du produit : carburéacteur de type pétrole lampant, (n° [27 10 00 51](#) NC) autrement appelé "Jet A1", ou carburéacteur de type essence (n° [27 10 00 37](#) NC);
- la destination:
  - pour le carburéacteur aéronautique utilisé à bord des aéronefs : type et immatriculation des aéronefs auxquels le produit est destiné, ainsi que le lieu où ces appareils sont basés,
  - pour les autres utilisations de carburéacteur aéronautique : préciser s'il s'agit d'une opération de construction, de mise au point, d'essais ou d'entretien et décrire par un schéma simple, le type de moteur d'aviation à réaction ou à turbine pour lequel le carburéacteur est utilisé comme carburant,
  - pour le carburéacteur sous condition d'emploi : préciser s'il s'agit de moteurs à réaction ou à turbine utilisés comme des moteurs fixes, de moteurs autres que de propulsion montés sur des machines ou appareils qu'ils ont pour fonction d'actionner ou de moteurs de propulsion d'aéroglossiers (sur l'eau et sur rail), de locomotives, locotracteurs et automotrices;
- l'estimation annuelle des consommations.

Sauf dans le cas d'approvisionnement en libre-service par automate directement dans les réservoirs des aéronefs, les demandes doivent indiquer également:

- les conditions et le lieu de stockage (avec production, le cas échéant, d'un plan);
- le type et l'immatriculation du véhicule utilisé par l'utilisateur pour transporter le produit du lieu de livraison au lieu de stockage ou d'utilisation, le cas échéant;
- les fournisseurs habituels;
- les heures d'ouverture de l'établissement;
- le lieu où est tenue la comptabilité afférente au carburéacteur (siège social, lieu où sont basés les aéronefs, etc.).

### *c - Autorisations d'utilisation*

[25] Les autorisations d'utilisation de carburéacteur aéronautique à bord des aéronefs s'approvisionnant directement dans leurs réservoirs au moyen d'un système de distribution en libre-service par automate et à bord des aéronefs s'approvisionnant autrement que directement dans leurs réservoirs sur des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, sont établies selon les modèles figurant respectivement aux annexes II et III. Les autorisations d'utilisation de carburéacteur aéronautique comme carburant pour la construction, la mise au point, les essais ou l'entretien des moteurs d'aviation à réaction ou à turbine sont établies selon le modèle figurant à l'annexe IV. Enfin, les autorisations d'utilisation de carburéacteur sous condition d'emploi sont établies selon le modèle figurant à l'annexe V.

Ces autorisations sont délivrées par la direction régionale dans le ressort de laquelle est tenue la comptabilité afférente au produit ou dans le ressort de laquelle sont conservés les tickets de réception édités par le système de distribution en libre-service par automate pour les utilisateurs titulaires de cartes magnétiques se faisant livrer le carburéacteur directement dans les réservoirs de leurs aéronefs. Elles ont une durée normale de validité de cinq ans et sont de portée nationale.

La direction régionale délivre à un même opérateur une autorisation pour chacun des cas d'utilisation de carburéacteur aéronautique tels que définis

ci-dessus et deux autorisations différentes lorsqu'il utilise à la fois du carburéacteur aéronautique et du carburéacteur sous condition d'emploi.

Chaque autorisation est établie en un original et plusieurs copies qui reçoivent les destinations suivantes:

- l'original est remis au bénéficiaire à qui il appartient d'établir autant de copies que nécessaire pour permettre à ses fournisseurs de déclarer le produit au bénéfice du régime de l'exonération totale (carburéacteur aéronautique) ou du taux réduit (carburéacteur sous condition d'emploi) de la taxe intérieure de consommation;
- une copie est envoyée, le cas échéant, à la direction régionale du lieu où est situé l'établissement utilisateur du carburéacteur lorsque ce lieu se trouve en dehors du ressort de la direction régionale décisionnaire;
- une copie est adressée à la direction générale (bureau F/2) sous bordereau mensuel;
- une copie est adressée à la division aéroterrestre de l'interrégion d'Ile de France en ce qui concerne les autorisations d'utilisation de carburéacteur aéronautique à bord des avions;
- une copie est conservée par la direction régionale décisionnaire.

#### *d - Obligations des utilisateurs autorisés*

[26] Tout utilisateur autorisé par décision particulière du directeur régional des douanes à utiliser du carburéacteur aéronautique ou du carburéacteur sous condition d'emploi ne peut recevoir et utiliser ces produits que dans les conditions fixées par cette décision.

Il doit:

- être en mesure de justifier à tout moment de l'emploi du carburéacteur reçu au bénéfice de l'un des deux régimes fiscaux privilégiés;
- conserver pendant trois ans les documents, et notamment les bons de livraison et factures relatifs aux quantités de produit qu'il a reçues ou rétrocédées au bénéfice d'un des deux régimes fiscaux privilégiés et, le cas échéant, les tickets délivrés par l'automate du système de distribution en libre-service.

Sauf dans le cas d'approvisionnement en libre-service par automate directement dans les réservoirs des avions, l'utilisateur doit:

- tenir une comptabilité-matière faisant apparaître quotidiennement les quantités utilisées. Cette comptabilité, qui peut être intégrée dans une comptabilité-matières générale, consiste notamment en fiches de stock ou carnets d'emploi permettant un contrôle de l'utilisation du carburéacteur. Elle est arrêtée à la fin de chaque trimestre et sert de base à la déclaration trimestrielle de réception et d'emploi;
- adresser, avant les 10 janvier, 10 avril, 10 juillet et 10 octobre, au bureau de douane de rattachement, une déclaration trimestrielle de réception et d'emploi du carburéacteur conforme au modèle figurant en annexe VI. Cette déclaration indique:
  - les quantités en stock au début du trimestre précédent,
  - les quantités reçues, utilisées et éventuellement rétrocédées durant ce trimestre,
  - les quantités en stock à la fin de ce trimestre

En cas de modification sensible d'un trimestre à l'autre des quantités reçues ou utilisées, cette déclaration en précise succinctement les motifs;

- utiliser, pour le stockage du carburéacteur, des bacs, citernes ou réservoirs jaugés et munis de leur barème de jauge lorsque leur capacité est supérieure à 1 500 litres. Il n'est pas exigé que le jaugeage et le barèmage aient été effectués par le service de la métrologie. Le barème de jauge existant, généralement fourni par le constructeur, doit néanmoins permettre un mesurage correct du produit. Le bureau de douane de rattachement est informé par l'utilisateur de toute modification apportée aux installations de stockage du carburéacteur.

Tout utilisateur doit enfin:

- se soumettre aux autres obligations éventuellement prévues dans l'autorisation pour tenir compte de situations particulières;
- notifier toute modification d'un des éléments de l'autorisation dont il est titulaire à la direction régionale décisionnaire, laquelle délivre une nouvelle autorisation sauf si cette modification entraîne la perte du bénéfice du régime privilégié.

#### *e - Cas particulier de certains services de l'Etat*

[27] Les armées françaises, la gendarmerie, les directeurs techniques de la délégation générale de l'armement et les autres services relevant du ministère de la défense nationale, le service national de la protection civile du ministère de l'intérieur, les brigades de surveillance aérienne des douanes et les autres services de l'Etat utilisateurs de carburéacteur aéronautique et de carburéacteur sous condition d'emploi, sont autorisés de droit par la présente instruction à recevoir ces produits en vue de les utiliser pour les usages réglementaires.

Ces services sont dispensés par conséquent des obligations prévues aux [23] à [26] ci-dessus.

### **III - LES DEPOTS SPECIAUX DE CARBUREACTEUR AERONAUTIQUE**

#### *A - Règles applicables aux établissements*

##### **1 - Définition**

[28] Les dépôts spéciaux de carburéacteur aéronautique (DSCA) sont des établissements agréés par le directeur régional des douanes territorialement compétent et placés sous le contrôle de l'administration des douanes.

Situés sur des aérodromes, ils sont destinés à stocker provisoirement le carburéacteur aéronautique en droits acquittés en provenance d'un entrepôt fiscal de stockage ou de production (usine exercée), d'un autre DSCA, d'un autre Etat membre de la Communauté européenne ou d'un pays tiers.

Le carburéacteur aéronautique entreposé dans ces dépôts ne peut en être extrait que pour être utilisé comme carburant à bord des aéronefs ou pour la construction, la mise au point, les essais ou l'entretien des moteurs d'aviation à réaction ou à turbine. En aucun cas ce carburéacteur ne peut être affecté à d'autres usages et notamment ceux relevant du régime du carburéacteur sous condition d'emploi.

## 2 - Règles applicables

### a - Entrée, séjour et sortie du carburéacteur

[29] La réception de carburéacteur aéronautique dans les DSCA n'est soumise à aucune formalité particulière auprès de l'administration des douanes. Durant son séjour dans le DSCA, le carburéacteur ne peut faire l'objet d'aucun mélange ni d'aucune transformation. A la sortie du dépôt, il est livré dans l'état où il y a été introduit.

Le carburéacteur doit être cédé directement aux utilisateurs à la sortie du DSCA. Toutefois, il peut être livré à des entrepositaires agréés ou à des titulaires de DSCA qui dès lors, sont tenus de le rétrocéder directement aux utilisateurs.

Toute sortie de carburéacteur aéronautique d'un DSCA fait l'objet d'un bon de livraison qui comporte:

- la dénomination du produit et la quantité livrée,
- la date de la livraison,
- le nom (ou la raison sociale) et l'adresse du DSCA,
- le nom (ou la raison sociale) et l'adresse de l'utilisateur du carburéacteur aéronautique,
- le numéro de l'autorisation d'utilisation du carburéacteur, ainsi que sa date de validité ou s'il s'agit d'un utilisateur de droit, le type et l'immatriculation de l'aéronef avitaillé,
- un numéro d'ordre, les bons de livraison étant numérotés dans l'ordre chronologique des livraisons dans des séries continues.

Ce bon de livraison est établi en deux exemplaires, l'un étant conservé par le DSCA, l'autre remis au cessionnaire lors de la livraison (utilisateur, entrepositaire agréé ou titulaire d'un autre DSCA).

### b - Aménagement matériel des DSCA

[30] Les bacs, citernes et autres réservoirs utilisés pour le stockage doivent être jaugés et munis de leurs barèmes de jauge agréés par le service de la métrologie. Ces certificats et barèmes de jauge doivent être présentés à toute réquisition des fonctionnaires des douanes. Un exemplaire de ces documents doit être conservé dans le dépôt spécial.

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.

Les appareils de distribution en libre-service par automate doivent de plus, pour chaque livraison, délivrer un ticket de réception comportant le numéro de la carte utilisée, la date de livraison, la nature du produit et la quantité livrée. L'ensemble de ces opérations sont enregistrées par l'appareil sur un support (bande papier par exemple) mis à la disposition du service des douanes sur sa demande.

## B - Règles applicables aux titulaires

### 1 - Définition

[31] Les titulaires de DSCA sont les personnes qui, sur leur demande, ont été autorisées par décision du directeur régional des douanes territorialement compétent, à constituer un dépôt de l'espèce pour y entreposer du carburéacteur leur appartenant ou appartenant à d'autres dépositaires.

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.

Peuvent seuls être désignés comme titulaires:

- les entrepositaires agréés;
- les communes, les chambres de commerce et d'industrie, les aéro-clubs et, à défaut ou en cas d'insuffisance, les personnes susceptibles de répondre aux besoins des utilisateurs locaux.

[32] Par dérogation à ce régime d'autorisation, le service des essences des armées, qui a le statut d'entrepositaire agréé, peut constituer tout dépôt de carburéacteur aéronautique en droits acquittés sans formalité particulière. Par ailleurs, lorsqu'il livre du carburéacteur aéronautique aux services utilisateurs de l'Etat définis au [27] ci-dessus, il n'est pas tenu aux obligations des titulaires et dépositaires de DSCA énoncées aux [41] à [46] ci-dessous.

## 2 - Agrément initial du directeur régional des douanes

### a - Contenu des demandes

[33] Les demandes des personnes désirant constituer un DSCA pour en devenir titulaire, doivent contenir 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),
- la désignation commerciale et le numéro du tarif douanier des produits stockés,
- 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 appareils aéronautiques (pompes distributrices par exemple) en précisant s'il s'agit d'un système de distribution en libre-service par automate,
- le propriétaire des produits stockés dans le dépôt,
- à titre indicatif, la raison sociale de la société pétrolière et l'adresse de l'établissement pétrolier fournissant le dépôt,
- à titre indicatif, les jours et heures de fonctionnement envisagés et l'estimation annuelle des quantités livrées à la sortie du dépôt.

A ces demandes, doivent être joints:

- deux exemplaires des 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,
- deux photocopies 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 (voir annexe VII),
- le plan en double exemplaire des installations du dépôt (locaux, réservoirs, canalisations, pompes, etc.),
- deux exemplaires des certificats de jauge et des barèmes des réservoirs, si ceux-ci peuvent être fournis au moment de la demande.

#### *b - Décisions constitutives du directeur régional des douanes*

[34] La décision du directeur régional des douanes territorialement compétent autorisant la constitution d'un DSCA est établie selon le modèle prévu en annexe VIII. Sa durée normale de validité est de cinq ans.

L'original de la décision constitutive 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 aéroterrestre de l'interrégion d'Ile de France et à la direction générale (bureau F/2) sous bordereau mensuel.

#### *c - Autorisations de mise en service*

[35] Lorsque la demande de constitution d'un dépôt ne satisfait pas à toutes les conditions exigées (absence de documents tels que les certificats et barèmes de jauge ou le récépissé de la déclaration du dépôt à la préfecture par exemple), la décision constitutive peut subordonner la mise en service du dépôt spécial à une décision complémentaire appelée "autorisation de mise en service".

Cette autorisation de mise en service est délivrée par le bureau de douane de rattachement lorsque toutes les conditions fixées par la réglementation générale et le cas échéant par la décision constitutive, sont remplies.

L'original de l'autorisation de mise en service est remis au titulaire du dépôt, trois copies étant adressées à la direction régionale des douanes, qui en transmet une à la division aéroterrestre de l'interrégion d'Ile de France et à la direction générale (bureau F/2) sous bordereau mensuel.

### **3 - Autres décisions du directeur régional des douanes concernant les DSCA**

#### *a - Renouvellement des décisions constitutives*

[36] Les demandes des titulaires de DSCA en vue du renouvellement des décisions constitutives sont adressées au directeur régional des douanes 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 ou demande expresse de l'administration.

Les décisions constitutives de DSCA sont caduques:

- implicitement lorsque, dans le délai d'un an à compter de leur date de délivrance, le dépôt n'a pas été effectivement mis en service;
- à l'expiration de leur délai de validité;
- lorsqu'une décision de fermeture du dépôt est prise par le directeur régional des douanes.

#### *b - Modification des installations des DSCA*

[37] Toute modification des caractéristiques d'un DSCA 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. 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 au bureau de douane de rattachement.

#### *c - Changement de titulaire des DSCA*

[38] 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, les raisons de ce changement, ainsi qu'une lettre par laquelle le titulaire renonce à sa qualité. Les autres éléments exigés au [33] ci-dessus ne sont produits que s'ils font l'objet d'une modification.

Le directeur régional des douanes 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 aéroterrestre de l'interrégion d'Ile de France et à la direction générale (bureau F/2).

#### *d - Cessation d'activité des DSCA* 1) Fermeture volontaire

[39] 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 au carburéacteur en stock, dans le délai de deux mois, l'une des destinations autorisées.

Le titulaire qui cesse l'exploitation de son dépôt en cours de validité doit en informer le bureau de douane de rattachement. Sur rapport de celui-ci, le directeur régional prend la décision de fermeture, dont il adresse l'original au titulaire et une copie au bureau de rattachement à la division aéroterrestre de l'interrégion d'Ile de France et à la direction générale (bureau F/2). Le titulaire est tenu de donner au carburéacteur en stock dans le dépôt, dans le délai prescrit par la décision de fermeture, l'une des destinations autorisées.

#### 2) Fermeture d'office

[40] Le directeur régional des douanes peut rapporter d'office la décision institutive d'un DSCA 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 six mois consécutifs 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.

Le titulaire du DSCA dont la fermeture est prononcée doit donner au carburéacteur en stock dans le dépôt, dans le délai prescrit par la décision de fermeture, l'une des destinations autorisées.

Les décisions de fermeture sont notifiées aux titulaires, une copie étant adressée au bureau de douane de rattachement, à la division aéroterrestre de l'interrégion d'Ile de France et à la direction générale (bureau F/2).

## **4 - Obligations des titulaires**

### *a - Obligations afférentes à la destination donnée au carburéacteur aéronautique*

[41] Outre les obligations décrites aux [33] à [40] ci-dessus, le titulaire d'un DSCA doit s'assurer que le produit qu'il délivre est bien utilisé comme carburéacteur aéronautique. Il vérifie par ailleurs, en dehors des cas où il livre le produit directement dans les réservoirs des aéronefs sur le lieu même de son dépôt autrement que par un système de distribution en libre-service par automate, que l'utilisateur est autorisé à recevoir le produit.

Le titulaire d'un DSCA disposant d'un système de distribution en libre-service par automate ne peut délivrer de carte magnétique qu'à un utilisateur autorisé à recevoir le carburéacteur aéronautique, même dans le cas de livraisons directement dans les réservoirs des aéronefs sur le lieu du DSCA.

Enfin, le titulaire d'un DSCA a les mêmes obligations que les fournisseurs concernant les mentions à porter sur les factures ou documents en tenant lieu, les bons de livraison et les contrats de vente éventuels.

### *b - Obligations afférentes à la gestion du carburéacteur aéronautique*

#### 1) Tenue d'une comptabilité

[42] Les titulaires des DSCA doivent tenir une comptabilité-matière du carburéacteur aéronautique faisant apparaître quotidiennement par type de carburéacteur les quantités reçues et les quantités cédées à des utilisateurs ou utilisées pour compte propre.

Les quantités à retenir sont, au choix des titulaires des DSCA, les volumes à 15°C ou les volumes à température ambiante. En principe, ces 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.

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

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

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

Outre le compte matière, la comptabilité du DSCA doit comprendre les documents justificatifs des quantités reçues et des quantités cédées et notamment, pour les entrées de carburéacteur aéronautique, 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 divers éléments de la comptabilité doivent être conservés trois ans et présentés à toute réquisition des fonctionnaires des douanes. Les factures peuvent toutefois être centralisées par les dépositaires à l'échelon national ou régional selon leur organisation comptable.

## 2) Déclaration trimestrielle d'activité

[43] Les titulaires des DSCA sont tenus de faire parvenir pour les 10 janvier, 10 avril, 10 juillet et 10 octobre, au bureau de douane de rattachement du DSCA, une déclaration trimestrielle d'activité conforme au modèle repris en annexe IX et relative à l'activité du DSCA durant le trimestre écoulé. Cette déclaration transcrit les données principales de l'arrêté des comptes établi en fin de trimestre conformément au [42] ci-dessus.

## 3) Règlement des déficits

[44] Les déficits repris sur les déclarations trimestrielles d'activité et ceux constatés par le service des douanes à l'occasion de ses contrôles dans les DSCA sont admis dans la mesure où ils paraissent au service des douanes de rattachement, imputables à des causes dépendant de la nature du produit ou à un cas de force majeure.

### C - Règles applicables aux dépositaires

#### **1 - Définition**

[45] 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. Lorsqu'elles n'ont pas la qualité d'entrepositaire agréé, ces personnes sont admises comme dépositaires uniquement dans les dépôts spéciaux dont elles sont titulaires.

#### **2 - Obligations**

[46] Les dépositaires dans les DSCA sont soumis aux obligations générales des fournisseurs en ce qui concerne les mentions obligatoires devant figurer sur les factures, bons de livraison et contrats de vente. Ils doivent en outre respecter les obligations de fonctionnement des DSCA, notamment en matière de séjour et de sortie du carburéacteur aéronautique.

### **IV - CONTROLE DES REGIMES ET DISPOSITIONS CONTENTIEUSES**

#### A - Contrôle des régimes fiscaux privilégiés

##### **1 - Objet du contrôle**

[47] L'importance de l'avantage fiscal consenti aux entreprises qui utilisent du carburéacteur aéronautique ou du carburéacteur sous condition d'emploi requiert une attention particulière tant de la part des intervenants que du service des douanes.

L'objet essentiel des contrôles entrepris par le service des douanes est de s'assurer que le carburéacteur a bien été utilisé aux usages autorisés.

Il importe à cette fin que soient respectées les prescriptions établies pour les besoins du contrôle fiscal de ce produit. Il est donc recommandé aux fournisseurs, aux utilisateurs ainsi qu'aux titulaires de DSCA, de prendre toutes les mesures nécessaires pour accomplir les formalités et se soumettre aux autres obligations qui leur sont applicables. En cas d'hésitation, ils peuvent se rapprocher du bureau de douane de rattachement pour obtenir les précisions nécessaires.

##### **2 - Obligations des assujettis**

[48] Indépendamment des obligations qui leur sont imposées par le code des douanes, et notamment par son article 65 en matière de communication de documents, toutes les personnes physiques ou morales intéressées à des opérations régulières ou irrégulières concernant du carburéacteur aéronautique ou du carburéacteur sous condition d'emploi sont tenues, à première réquisition, de laisser les fonctionnaires des douanes visiter leurs véhicules, engins ou installations, recenser leurs stocks de produits et prélever les échantillons nécessaires aux analyses et, d'une manière générale, de faciliter l'accomplissement de leurs contrôles en mettant à leur disposition, gratuitement, le personnel et le matériel nécessaires.

##### **3 - Mission de contrôle du bureau de rattachement**

[49] Le bureau de rattachement est chargé du contrôle des régimes fiscaux privilégiés du carburéacteur aéronautique et du carburéacteur sous condition d'emploi reçu dans les établissements qui lui sont rattachés (DSCA et établissements des utilisateurs).

Il reçoit les déclarations trimestrielles de réception et d'emploi établies par les utilisateurs de carburéacteur aéronautique et de carburéacteur sous condition d'emploi, ainsi que les déclarations trimestrielles d'activité des DSCA qui lui sont rattachés.

Pour chaque utilisateur et pour chaque titulaire de DSCA, le bureau de rattachement ouvre un dossier où sont réunies les décisions du directeur

régional (autorisation d'utilisation, décision constitutive des DSCA, décision autorisant le changement de titulaire, etc.) les concernant et les déclarations visées ci-dessus.

Sans préjudice des contrôles éventuellement exercés par d'autres services de douane, le bureau de rattachement procède périodiquement aux vérifications comptables et aux contrôles physiques qu'il estime utiles dans les établissements qui lui sont rattachés en faisant appel le cas échéant à d'autres services de la direction régionale (CERDOC, unités de surveillance...).

### B - Dispositions contentieuses

[50] Sans préjudice des pénalités prévues par le code des douanes, toute infraction aux dispositions réglementaires, tout détournement de carburéacteur de sa destination privilégiée prévue par les articles [265 bis](#) et [265-1](#) du code des douanes ou toute manoeuvre ayant pour objet ou pour résultat de faire bénéficier indûment son auteur ou un tiers du régime fiscal institué par ces mêmes articles, entraîne le retrait du bénéfice des régimes fiscaux privilégiés pour les responsables de ces infractions.

Tout détournement de destination privilégiée de carburéacteur aéronautique ou de carburéacteur sous condition d'emploi constitue une infraction à l'article [427-6°](#), réprimée par l'article [414](#) du code des douanes.

---

## ANNEXES

Annexe I : [Les différentes utilisations du carburéacteur.](#)

Annexe II : [Autorisation d'utilisation de carburéacteur aéronautique à bord des aéronefs s'approvisionnant directement dans leurs réservoirs au moyen d'un appareil de distribution en libre-service par automate.](#)

Annexe III : [Autorisation d'utilisation de carburéacteur aéronautique à bord des aéronefs s'approvisionnant autrement que directement dans leurs réservoirs sur des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique.](#)

Annexe IV : [Autorisation d'utilisation de carburéacteur aéronautique comme carburant pour la construction la mise au point, les essais ou l'entretien des moteurs d'aviation à réaction ou à turbine.](#)

Annexe V : [Autorisation d'utilisation de carburéacteur sous condition d'emploi.](#)

Annexe VI : [Déclaration trimestrielle de réception et d'emploi du carburéacteur](#)

Annexe VIII : [Décision constitutive de dépôt spécial de carburéacteur aéronautique.](#)

Annexe IX : [Déclaration trimestrielle d'activité d'un dépôt spécial de carburéacteur aéronautique](#)

ANNEXE X : [Arrêté du 9 septembre 1993 fixant pour le carburéacteur aéronautique les conditions d'utilisation ouvrant droit à l'exonération totale de la taxe intérieure de consommation](#)

ANNEXE XI : [Arrêté du 10 novembre 1993 modifiant l'arrêté du 29 avril 1970 fixant pour les fiouls et les carburéacteurs des conditions d'emploi ouvrant droit à l'application du régime fiscal privilégié institué par l'article 265 du code des douanes en matière de taxe intérieure de consommation](#)

ANNEXE XII : [Arrêté du 6 décembre 1993 fixant les mesures auxquelles doivent se conformer les fournisseurs et les utilisateurs de carburéacteur "sous condition d'emploi" pour les besoins du contrôle fiscal de ce produit](#)

ANNEXE XIII : LISTE DES DIRECTIONS INTERREGIONALES (DI) ET REGIONALES (DR) DES DOUANES (pages [1-2-3-4](#))

---

### ANNEXE VII : EXTRAITS DE LA REGLEMENTATION DES INSTALLATIONS CLASSEES POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT **I - FONDEMENTS JURIDIQUES**

Les installations classées sont soumises aux dispositions de la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 et de son décret d'application n° 77-1133 du 21 septembre 1977. La loi distingue deux catégories d'installations selon la gravité des dangers ou des inconvénients que peut présenter leur exploitation.

#### **A - Les installations soumises à autorisation**

L'autorisation, qui doit être obtenue avant toute mise en service de l'installation, est accordée à l'exploitant par le préfet après enquête publique, avis des conseils municipaux intéressés et du conseil départemental d'hygiène.

#### **B - Les installations soumises à autorisation**

Les déclarations sont adressées au préfet, avec copie au maire de la commune où l'installation doit être exploitée. Le préfet donne récépissé de la déclaration au déclarant.

### **II - REGLEMENTATION**

## A - Dépôts spéciaux de carburacteur soumis à autorisation ou à déclaration

	Dépôts aériens	Dépôts enterrés avec réservoirs enfouis	Dépôts enterrés avec réservoirs en fosse
AUTORISATION	C supérieur à 100 m <sup>3</sup>	C supérieur à 200 m <sup>3</sup>	C supérieur à 500 m <sup>3</sup>
DECLARATION	C supérieur à 10 m <sup>3</sup> C inférieur ou égal à 100 m <sup>3</sup>	C supérieur à 20 m <sup>3</sup> C inférieur ou égal à 200 m <sup>3</sup>	C supérieur à 50 m <sup>3</sup> C inférieur ou égal à 500 m <sup>3</sup>

(C = Capacité du dépôt)

## B - Installations de remplissage et de distribution d'hydrocarbures liquides

Les installations visées sont : les postes de chargement des véhicules citernes, les postes de remplissage de récipients mobiles et les postes de remplissage de réservoirs montés à poste fixe sur des véhicules à moteurs. Ces installations sont soumises à autorisation ou à déclaration selon leur débit maximal et en fonction de la catégorie des produits mis en oeuvre. Pour le carburacteur, une déclaration doit être établie lorsque le débit est supérieur à 1 m<sup>3</sup>/heure et une autorisation est requise au-dessus de 20 m<sup>3</sup>/heure.

Généralement, les formalités relatives à ces déclarations et autorisations sont engagées préalablement au dépôt de la demande de constitution du D.S.C.A. lui-même.