

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

20 novembre 2025

## PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2026 - (N° 1906)

Commission	
Gouvernement	

**AMENDEMENT**

N ° II-3559

présenté par  
M. Eskenazi

-----

**ARTICLE 69****Mission « Écologie, développement et mobilité durables »**

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité

« I. Après le dernier chapitre du titre VI du livre VI du Code de l'énergie, il est inséré un nouveau chapitre ainsi rédigé :

« Chapitre II – Les règles générales relatives à la production de carburants de synthèse non fossiles

Article L. 664-1. – Dans le cadre de la mise en œuvre des objectifs prévus à l'article 4 et l'annexe 1 du Règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil, l'autorité administrative recourt à une procédure de mise en concurrence pour la production de carburants de synthèse non fossiles dont les modalités sont définies par décret en Conseil d'Etat.

Les candidats retenus désignés par l'autorité administrative bénéficient, selon les modalités prévues par la procédure de mise en concurrence, d'un contrat offrant un complément de rémunération pour les volumes de carburants produits.

Ce dernier tient compte du prix, exprimé en euros par tonne de carburants de synthèse non fossiles produits, proposé par le producteur dans le cadre de la procédure mentionnée à l'alinéa précédent et d'une référence de prix reflétant le coût variable de production lié à l'électricité, ainsi le cas échéant que d'une référence de prix de marché de carburants de synthèse non fossiles.

---

Un décret des ministres chargés de l'économie et de l'énergie présente les modalités de calcul, les conditions spécifiques du complément de rémunération ainsi que l'organisme désigné par l'Etat pour être contrepartie signataire des contrats de complément de rémunération. ».

« II. Après la section 9 du chapitre II du titre 1er du livre III, il est inséré une nouvelle section dans le Code des impositions sur les biens et services :

« Section 10 : Contribution assise aux fournisseurs de carburant d'aviation

Article L.312-106-1-1. – Est instaurée une contribution assise sur les fournisseurs de carburant d'aviation assujetties aux obligations d'incorporation de carburants d'aviation de synthèse non fossiles prévues à l'article 4 du règlement (UE) 2023/2405 relatif à la promotion de carburants d'aviation durables. Les revenus de l'assise sont exclusivement affectés au financement du complément de rémunération évoqué à l'article L.664-1 du Code de l'énergie.

La contribution est calculée en fonction des quantités de carburant d'aviation d'origine fossile fournies ou consommées par les fournisseurs, exprimées en tonnes. Le montant de la contribution ne peut être supérieur à un montant équivalent à 10 % du chiffre d'affaires annuel des personnes assujetties. Les modalités de calcul, de recouvrement et de contrôle de la contribution sont précisées par décret en Conseil d'État. »

«□III. – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I er du livre III du code des impositions sur les biens et services.□»

### EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à instaurer un mécanisme de complément de rémunération (CdR) pour les carburants d'aviation de synthèse (eSAF), levier majeur de la décarbonation de l'aérien et objet de quotas d'incorporation par la réglementation européenne (ReFuelEU Aviation).

Un CdR permet de maîtriser les coûts de la décarbonation du secteur aéronautique en réduisant l'écart de prix entre l'eSAF et le kérosène fossile. En maîtrisant le coût du carburant eSAF, le mécanisme accompagne les investissements nécessaires dans le développement de la filière et favorise l'émergence d'une industrie française compétitive des carburants de synthèse.

L'objectif du mécanisme est d'être financé sans recourir au budget de l'Etat. Concrètement, le CdR est soutenu via une contribution acquittée par les fournisseurs de carburants d'aviation fossile qui sera réattribuée à ces mêmes fournisseurs au travers du prix contractuel des eSAF. Il ne mobilise aucune ressource du budget de l'Etat et permet d'impliquer l'ensemble de la filière dans la décarbonation du secteur.

En créant un écosystème favorable à l'émergence d'une industrie nationale d'eSAF, ce modèle permettra d'éviter que la transition énergétique ne se traduise par une hausse des coûts pour les compagnies aériennes et les passagers en limitant l'exposition du secteur aux pénalités encourues en cas de non-respect des objectifs de décarbonation.

Avec son mix-électrique décarboné, ses ressources en CO2 biogénique, son écosystème hydrogène et la qualité de sa filière aéronautique, la France dispose en effet de nombreux atouts pour être leader et pionner dans la production de carburants eSAF.

Inspiré des travaux britanniques, ce dispositif offre la visibilité au financement des usines de production d'eSAF. Il garantit que les fonds collectés sont exclusivement affectés aux CdR et constitue un levier essentiel pour accompagner la décarbonation du transport aérien, tout en préservant la compétitivité du secteur et la protection des consommateurs.

Cet amendement a été travaillé avec Verso energy