



Guide relatif au contrôle documentaire

Obligation d'ajouter des biocarburants et obligation de réduire les émissions de gaz à effet de serre

Version du 18.09.2026



CONTACT

Administration de l'environnement

Unité Stratégies et concepts

Tél. : +352 247 59 188

E-mail : declaration-durabilite@aev.etat.lu
jean-marie.strasser@aev.etat.lu
lea.konz@aev.etat.lu

Sommaire

Sommaire	3
Glossaire	4
1 Introduction	5
2 Secteur du transport routier	5
2.1 La base légale applicable au niveau européen et luxembourgeois	5
2.2 Les obligations des opérateurs économiques du secteur transport routier vis-à-vis de l'Administration de l'environnement	7
2.2.1 Les opérateurs concernés	7
2.2.2 Les carburants concernés	7
2.2.3 Les exigences applicables relatives aux biocarburants	7
2.2.4 Les preuves à fournir pour les obligations de déclaration	11
2.2.5 Mécanisme de crédit pour la prise en compte d'électricité utilisée pour le trafic routier	13
2.2.6 Application d'une taxe de pollution en cas de non atteinte des exigences	16
2.3 Manuel d'utilisation pratique (« How to »)	18
2.4 Références et liens vers d'autres documentations	25
2.5 FAQ	26
3 Secteur de l'aviation	28
3.1 La base légale applicable au niveau européen et luxembourgeois	28
3.1.1 Définition de carburants d'aviation durables (CAD)	30
3.2 Les obligations des fournisseurs de carburant vis-à-vis de l'Administration de l'environnement	30
3.2.1 Définition des fournisseurs de carburant d'aviation	30
3.2.2 Les exigences applicables aux fournisseurs de carburant d'aviation	31
3.2.3 Les preuves à fournir pour les obligations de déclaration	33
3.2.4 Dispositions supplémentaires	34
3.3 Manuel d'utilisation pratique (« How to »)	35
3.4 Références et liens vers d'autres documentations	44
3.5 FAQ	44

Glossaire

Terme	Définition
AEV	Administration de l'environnement
Bio ETBE	Ethyl Tert-Butyl Ether d'origine biologique
Bio MTBE	Methyl Tert-Butyl Ether d'origine biologique
CAD	Carburant Aviation Durable
CEPS	Central Europe Pipeline System (Réseau d'oléoducs en Centre-Europe)
FAME	Fatty Acid Methyl Ester
GES	Gas à Effet de Serre
PoS	Preuves de Durabilité ou Proof of Sustainability
RED	Renewable Energy Directive
UDB	Union Database

1 Introduction

Avec l'adoption de la révision de la RED II (UE) 2023/2413 dénommé ci-après RED III, l'UE a introduit des objectifs plus ambitieux et des mesures de conformité pour s'aligner sur le paquet climatique Fit for 55. D'ici 2030, la part des énergies renouvelables dans la consommation finale brute d'énergie devra atteindre 42,5 %, avec un objectif indicatif de 45 %. Au Luxembourg, l'objectif a été fixé à 37 %, dans le cadre du Plan national intégré en matière d'énergie et de climat du Luxembourg pour la période 2021-2030 (PNEC).

Afin d'atteindre ces objectifs, les carburants renouvelables, et en particulier les biocarburants, ont un rôle majeur à jouer. Cela implique des critères de durabilité plus stricts et une traçabilité obligatoire, notamment au moyen de systèmes de certification contraignants et de traçabilité par bilan massique, afin de garantir l'atteinte des objectifs.

Avec une utilisation accrue des énergies renouvelables, plusieurs secteurs sont impactés, notamment (1) le transport routier, (2) le biogaz, la chaleur et l'électricité, et (3) l'aviation. L'ensemble de ces opérateurs économiques sont soumis à des obligations de déclaration et à une traçabilité renforcée.

C'est dans ce contexte que le présent Guide a été mis à jour pour informer chaque secteur concerné, des règles et obligations applicables et des références légales en vigueur, et pour expliquer les déclarations à effectuer sur la base des formulaires à remplir. Une foire aux questions (FAQ) relative à chaque secteur a été introduite pour faciliter la compréhension des obligations déclaratives qui s'appliquent.

2 Secteur du transport routier

2.1 La base légale applicable au niveau européen et luxembourgeois

Au niveau européen	Acronyme référence
Directive (UE) 2023/2413 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 modifiant la Directive (UE) 2018/2001, le règlement (UE) 2018/1999 et la Directive 98/70/CE en ce qui concerne la promotion de l'énergie produite à partir de sources renouvelables, et abrogeant la Directive (UE) 2015/652 du Conseil	RED III
Directive (EU) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables	RED II

Au niveau du Grand-Duché de Luxembourg	Acronyme référence
Loi du 19 décembre 2025 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'État pour l'exercice 2026 et modifiant la loi modifiée du 17 décembre 2010 fixant les droits d'accise et les taxes assimilées sur les produits énergétiques, l'électricité, les produits de tabacs manufacturés, l'alcool et les boissons alcooliques	LOI2025-12-19
Loi du 20 décembre 2024 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'État pour l'exercice 2025 et modifiant la loi modifiée du 17 décembre 2010 fixant les droits d'accise et les taxes assimilées sur les produits énergétiques, l'électricité, les produits de tabacs manufacturés, l'alcool et les boissons alcooliques	LOI2024-12-20
Loi du 17 décembre 2010 fixant les droits d'accise et les taxes assimilées sur les produits énergétiques, l'électricité, les produits de tabacs manufacturés, l'alcool et les boissons alcooliques Version consolidée applicable au 27 juillet 2026	LOI2010-12-17 VC-LOI2010-12-17
Règlement grand-ducal du 27 juin 2025 modifiant le règlement grand-ducal du 3 février 2023 fixant les critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour les biocarburants, les bioliquides et les combustibles issus de la biomasse	REGL2025-06-27
Règlement grand-ducal du 3 février 2023 fixant les critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour les biocarburants, les bioliquides et les combustibles issus de la biomasse Version consolidée applicable au 4 juin 2025	REGL2023-02-03 VC-REGL2023-02-03

2.2 Les obligations des opérateurs économiques du secteur transport routier vis-à-vis de l'Administration de l'environnement

2.2.1 Les opérateurs concernés

	Références légales
Périmètre des opérateurs du transport routier concernés : les opérateurs concernés par l'obligation de mise à la consommation des combustibles renouvelables dans le secteur du transport routier sont les « opérateurs pétroliers », à savoir les entrepositaires agréés et les opérateurs enregistrés responsables pour l'acquittement des accises sur les carburants.	Article 1 point 10° / VC- REGL2023- 02-03

2.2.2 Les carburants concernés

	Références légales
Le périmètre des carburants couvre les « combustibles renouvelables » qui incluent les biocarburants, les bioliquides, les combustibles ou carburants issus de la biomasse et les carburants renouvelables d'origine non biologique.	Article 1 point 17° / VC- REGL2023- 02-03

2.2.3 Les exigences applicables relatives aux biocarburants

Les obligations suivantes sont à prendre en considération par les opérateurs du secteur du transport routier selon un calendrier d'application spécifique :

- i. Exigences relatives aux quotas des énergies renouvelables **applicables en 2026 et mise à jour d'année en année**,
- ii. Exigences relatives aux critères de réduction des émissions de gaz à effet de serre (A) et de durabilité (B) des biocarburants

2.2.3.1 Exigences relatives aux quotas des biocarburants applicables à partir de 2026 et mise à jour d'année en année dans le cadre de la Directive 2018/2001

	Références légales
Les exigences relatives aux quotas de biocarburants impliquent d'atteindre au moins 9 % de biocarburants sur la base de la teneur énergétique des carburants , selon l'article 1 ^{er} paragraphe 1 de la loi d'accise.	Article 5 / LOI2025-12-19
La contribution à cet objectif apportée par les biocarburants produits à partir de matières premières énumérées à l'annexe IX de la Directive (UE) 2018/2001 (« <i>Matières premières pour la production de biogaz destiné au secteur des transports et de biocarburants avancés et biogaz</i> ») est considérée comme équivalent à deux fois celle des autres biocarburants (« notion de double comptage »).	Annexe IX de la Directive (UE) 2018/2001
Après application de la règle du double comptage, l'essence et le gasoil routier mis à la consommation doivent contenir au moins 1,5 % de biocarburants avancés au sens de la Directive (UE) 2018/2001 précitée, calculés sur base de la teneur énergétique des carburants.	Article 5 / LOI2025-12-19
Un maximum de 5% de biocarburants produits à partir de céréales et d'autres plantes riches en amidon, sucrières et oléagineuses, et à partir de cultures cultivées en tant que cultures principales essentiellement à des fins de production d'énergie sur des terres agricoles doit être démontré avant l'application de la règle du double comptage .	Article 1 (1) / VC- LOI2010-12-17
La part d'énergie des biocarburants qui présentent un risque élevé d'induire des changements indirects dans l'affectation des sols et dont la zone de production gagne nettement sur les terres présentant un important stock de carbone, ne doit pas dépasser 2 % des biocarburants mis à la consommation. Au stade actuel, seules les huiles de palme utilisées pour la production de biocarburants sont concernées. Toutefois, il est prévu que cette mesure s'étende également au soja à l'avenir.	Article 1 (1) / VC- LOI2010-12-17

Les règles suivantes sont à prendre en compte pour le calcul des quotas de biocarburants : 1. La valeur énergétique totale des carburants doit être égale à la somme des valeurs énergétiques de la part fossile et de la part renouvelable sans double-comptage. 2. L'utilisation des carburants Bio-ETBE et Bio-MTBE suppose de bien distinguer la répartition de l'énergie entre la part issue de sources renouvelables de celle issue de volumes fossiles, conformément à l'Annexe I « Facteurs de conversion » (un exemple de calcul est disponible dans la section 2.3 de ce Guide). 3. Le calcul du pourcentage atteint de biocarburants avancés au sens de matières premières énumérées à l'annexe IX, partie A de la Directive (UE) 2018/2001 précitée, a été adapté à la plus récente modification de la « loi d'accises ». Le taux atteint est calculé en divisant l'énergie des biocarburants avancés (DC inclus) par l'énergie total mise à la consommation (sans excédent, sans DC). Le template pour la déclaration de biocarburants a été adapté conformément. Ce taux doit dès lors correspondre à au moins 1,5%. 4. Report d'un excédent de carburants renouvelables d'une année vers l'année suivante : Le report d'un excédent ne peut dépasser 3% de l'obligation de l'année à laquelle il est reporté. Il n'est cependant pas possible d'effectuer un report au-delà de la première année de l'excédent constaté.	Annexe I Facteurs de conversion Article 5 / LOI2025-12-19
---	---

2.2.3.2 Exigences relatives aux critères de réduction des émissions de gaz à effet de serre (A) et de durabilité (B) des biocarburants

	Références légales
(A). L'obligation prévue par l'article 3 du règlement grand-ducal modifié du 3 février 2023 fixe des critères de réduction des émissions de gaz à effet de serre selon la date de mise en service des installations.	Article 3 / VC-REGL2023-02-03
(B). L'obligation prévue par les articles de 5 à 10 du règlement grand-ducal modifié du 3 février 2023 impose également des critères de durabilité sur la	Article 5-10 / VC-

biomasse produite sur des terres agricoles et forestières utilisées. Le lien vers le détail des critères est fourni dans l'annexe II Critères de durabilité.	REGL2023-02-03 Annexe II Critères de durabilité
Les exigences A&B décrites plus haut sont soumises à un contrôle indépendant défini dans le cadre de systèmes volontaires et systèmes nationaux agréés par la Commission européenne, conformément à la Directive 2018/2001. Le lien vers les systèmes volontaires et systèmes nationaux de certification approuvés par la Commission est inclus dans l'Annexe III - Liste des systèmes volontaires. En pratique, pour les opérateurs pétroliers, ces critères sont vérifiés directement à travers l'obtention des preuves de durabilité / Proof of Sustainability (PoS).	Article 13 et 14 / VC-REGL2023-02-03 Annexe III Liste des systèmes volontaires

2.2.4 Les preuves à fournir pour les obligations de déclaration

	Références légales
Pour 2026, les opérateurs du transport routier doivent obligatoirement s'inscrire dans la base de données UDB, développée et gérée par la Commission européenne. La saisie obligatoire des données relatives aux transactions et aux caractéristiques de durabilité des carburants y compris le niveau des émissions de gaz à effet de serre tout au long du cycle de vie ne sera possible qu'ultérieurement quand la base de données UDB sera opérationnelle. Jusqu'à l'accessibilité complète de la base de données en question, les preuves et les données à fournir sont transmises par les opérateurs pétroliers à l'Administration de l'environnement dans le cadre du rapport annuel. A défaut, la base de données belge reste l'outil principal pour l'enregistrements des lots de biocarburants.	Article 4 / LOI2024-12-20

2.2.4.1 Les preuves à fournir concernant les quotas de biocarburants dans le cadre de la Directive 2018/2001

	Références légales
Le dossier doit contenir au moins : - La balance de biocarburants par catégorie de produit, téléchargeable sous ce lien. - Les preuves de durabilité / PoS, à savoir les certificats attestant l'atteinte des critères de durabilité des biocarburants fixés par la réglementation européenne – ces certificats permettent la traçabilité complète de la chaîne d'approvisionnement des biocarburants, conformément aux exigences de la réglementation.	Article 1 (2) / VC- LOI2010-12-17
Les preuves de durabilité sur lesquelles figurent une date de livraison du carburant ultérieure au 31 décembre ne sont pas prises en compte. Les PoS peuvent encore être enregistrées dans le registre du 1^{er} janvier au 28/(29) février de l'année suivante. Cependant, le carburant doit être livré au cours de l'année de rapportage.	

Par ailleurs, l'Administration de l'environnement peut demander la fourniture de toute pièce commerciale ou administrative qu'elle juge nécessaire pour vérifier la conformité à l'exigence des quotas de biocarburants.	
Modalités déclaratives auprès de l'Administration de l'environnement : Chaque opérateur présente, pour le 1^{er} mars au plus tard suivant l'année écoulée, à l'Administration de l'environnement, un dossier de mise à la consommation soit par voie électronique, soit par voie postale (courrier recommandé).	Article 9 (1) / REGL2012-03-16

2.2.4.2 Les preuves à fournir concernant les exigences relatives aux niveaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre (A) et des critères de durabilité (B) des biocarburants dans le cadre de la Directive 2018/2001

	Références légales
Comme mentionné au point 2.2.3.2, les vérifications de ces exigences sont effectuées à travers un contrôle indépendant, défini dans le cadre de systèmes volontaires et systèmes nationaux agréés par la Commission européenne. À l'heure actuelle, l'Administration de l'environnement considère que les PoS certifiés par les systèmes volontaires respectent ces critères par défaut. Néanmoins, l'AEV se réserve le droit d'examiner les PoS fournies en détail afin de pouvoir constater d'éventuelles irrégularités.	Article 13 et 14 / VC-REGL2023-02-03

2.2.5 Mécanisme de crédit pour la prise en compte d'électricité utilisée pour le trafic routier

	Références légales
Mécanisme de crédits pour la prise en compte d'électricité utilisée pour le trafic routier Les exigences suivantes doivent être respectées pour la prise en compte de l'électricité produite : • Les bornes de charge doivent répondre aux critères de l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 45, du règlement (UE) 2023/1804 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la Directive 2014/94/UE, • L'électricité produite n'est comptabilisée qu'une seule fois pour l'année pendant laquelle elle a été générée.	Article 4 (1bis) / LOI2024-12-20

2.2.5.1 Les acteurs concernés

	Références légales
• Les CPO opérant des bornes de charge accessibles au public implantées sur le territoire du Luxembourg. • Les opérateurs pétroliers mettant à la consommation de l'essence et du gazoil routier suivant la « loi accises modifiée de 2010 » et obligés de rapporter à l'Administration de l'environnement. • Les opérateurs pétroliers opérant des bornes de charge accessibles au public à leur compte.	

2.2.5.2 Modalités pratiques relatives au mécanisme de crédit pour la prise en compte d'électricité utilisée pour le trafic routier

	Références légales
Le dossier doit contenir au moins : • Un décompte agrégé des relevés de tous les compteurs des points de recharge pour la quantité d'électricité facturée aux clients pendant la période de rapportage. • Si un ou plusieurs des relevés des compteurs sont indisponibles, un décompte agrégé du gestionnaire de distribution (GRD) relié aux numéros de points de fourniture (POD) pourra également faire foi. L'Administration de l'environnement est autorisée à demander aux gestionnaires de réseau de distribution le relevé de consommation des points de raccordement des bornes de charge déterminées pour la période visée. Par ailleurs, l'AEV peut demander la fourniture de toute pièce commerciale ou administrative qu'elle juge nécessaire pour vérifier la conformité des quantités d'énergie déclarées.	Article 4 (1bis) / LOI2024-12-20
Modalités déclaratives auprès de l'Administration de l'environnement : Chaque opérateur est tenu de présenter au plus tard le 1^{er} février de l'année N+1 et optionnellement fin de chaque trimestre à l'Administration de l'environnement, les kWh agrégés par Excel pour la période de rapportage, listant les bornes de charge ayant fourni l'électricité. L'AEV délivre une attestation au CPO pour chaque rapportage d'énergie, validant les kWh fournis et crédités pour être échangés au sein du système (l'utilisation de l'inventaire en ligne est facultative). Le nombre de kWh échangés entre deux acteurs sont à signaler à l'AEV via un formulaire signé pas les deux parties.	

Intégration des kWh attestées dans la déclaration des biocarburants

Pour la déclaration annuelle des biocarburants (échéance 1^{er} mars N+1), le nombre de kWh utilisés pour la conformité à la RED doit être égal à la somme des :

- kWh attestés après la clôture de la période d'échange (par défaut, 1^{er} mars N+1) ;

Les kWh crédités pour l'année de référence seront annulés au plus tard après admission des rapports des biocarburants, même si ceux-ci n'ont pas été utilisés.

Les kWh crédités sont pris en compte dans la déclaration annuelle des biocarburants selon le taux RES (Sources d'Énergie Renouvelables) en vigueur. Pour l'année 2026, le taux applicable est de 23,35 % (calculée sur la base de la moyenne des valeurs 2024 et 2025).

Par dérogation au taux RES visé ci-dessus, l'électricité obtenue au moyen d'une « **connexion directe** » à une installation produisant de l'électricité renouvelable et fournie à des véhicules routiers (circuit fermé entre l'installation de production d'électricité renouvelable et la borne de recharge) est intégralement comptabilisée comme renouvelable, les kWh crédités peuvent être pris en compte avec **un taux RES de 100 %**.

Est considérée comme « connexion directe » au sens de la directive, une configuration dans laquelle le lien direct entre l'installation de production d'électricité renouvelable et la borne de recharge peut être démontré et dans laquelle l'énergie renouvelable ainsi produite est effectivement fournie, au moment même de sa production, à des bornes de recharge dédiées aux véhicules électriques. Les modalités de la démonstration sont à convenir au préalable avec l'Administration de l'environnement.

Modalité d'inscription au système d'échange :

Pour s'inscrire au système d'échange, les acteurs concernés contactent l'AEV via l'adresse mail **declaration-durabilite@aev-etat.lu** en indiquant :

- Le nom et l'adresse de la société ;
- Une adresse mail et un contact téléphonique de l'entité responsable ;
- Le rôle de l'acteur (CPO ou/et partie obligée) et le cas échéant l'identifiant EVSE.

2.2.6 Application d'une taxe de pollution en cas de non atteinte des exigences

2.2.6.1 Conséquences de non atteinte des exigences concernant les quotas de biocarburants applicable à partir de 2025 et mise à jour d'année en année dans le cadre de la Directive 2018/2001

	Références légales
Seuil de tolérance pour être exempté de la taxe de pollution : Au regard des variations de température, de l'imprécision des appareils de mesurage, des facteurs de conversion, une tolérance peut être accordée si le pourcentage total des ajouts en biocarburants atteint au moins 8,97% pendant l'année de référence. Dans ce cas, la valeur énergétique totale de l'année qui suit l'année de référence sera majorée de la valeur énergétique totale non couverte (0,03% au plus) pendant l'année écoulée. Aucune tolérance ne sera applicable lorsque le pourcentage total des ajouts n'atteint pas au moins 8,97%. Le déficit constaté de couverture et exprimé en énergie est converti en volume de FAME pour le calcul de la taxe de pollution exigible. Procédures d'application de la taxe de pollution : Le montant de la taxe de pollution est notifié à l'opérateur et à l'Administration des douanes et accises. L'Administration des douanes et accises est chargée de la perception de la taxe de pollution sur base de l'ordonnance émise par l'Administration de l'environnement. L'opérateur doit présenter la déclaration de régularisation endéans les trois semaines suivant la notification par l'Administration de l'environnement et acquitter la taxe de pollution auprès de l'Administration des douanes et accises. Les délais de paiement sont ceux généralement applicables aux essences et au diesel routier. Mode de calcul de la taxe de pollution : En cas de non-respect de l'obligation d'utilisation prévue ci-dessus, l'opérateur concerné est redevable d'une taxe de pollution de 1.200 euros/1.000 litres. Le litrage soumis à la taxe de pollution est calculé sur la différence entre la quantité effectivement utilisée et la quantité théorique requise pour atteindre le taux exigé en termes de teneur énergétique des carburants.	Article 1 (5) / VC-LOI2010-12-17 Article 1 (3) / VC-LOI2010-12-17

2.2.6.2 Conséquences de non atteinte des exigences concernant les critères relatifs aux niveaux de réduction de gaz à effet de serre (A) et des critères de durabilité (B) des biocarburants applicables à partir de 2025 et mise à jour d'année en année dans le cadre de la Directive 2018/2001

	Références légales
Dans le cas où certaines des exigences relatives aux niveaux de réduction d'émissions de gaz à effet de serre ou aux critères de durabilité des biocarburants ne sont pas atteintes, les volumes associés ne pourront pas être pris en compte dans la part de biocarburant, pour le calcul des quotas de carburant mentionné ci-dessus. Ce scénario peut se produire en cas de PoS manquants ou erronés.	Article 2 / VC-REGL2023-02-03



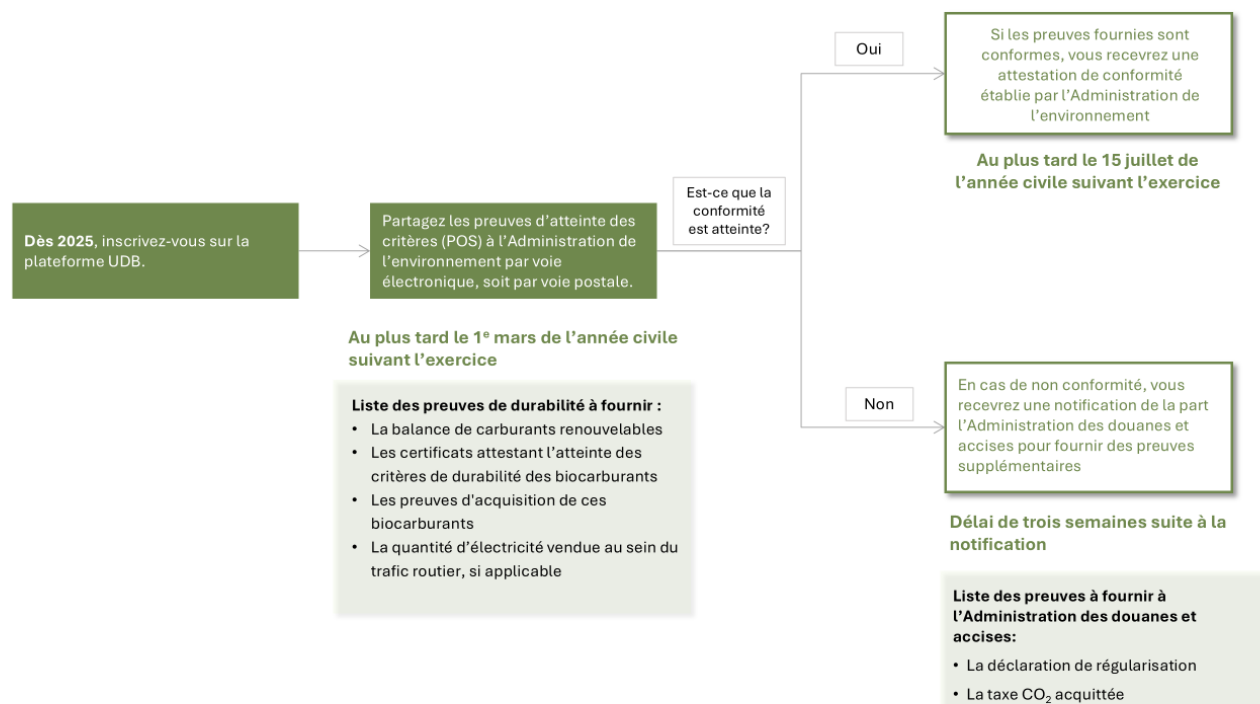
Administration
de l'environnement

Grand-Duché de Luxembourg

2.3 Manuel d'utilisation pratique (« How to »)

Pour l'année 2026, la plateforme UDB (Union DataBase) n'est pas encore opérationnelle et plus d'informations seront communiquées ultérieurement. L'obligation d'inscription est, quant à elle, déjà applicable depuis début 2025.

Process d'échanges d'information avec l'Administration de l'environnement et autres Administrations pour le secteur transport routier



“Supplier Template” How to (1/3)

L’image suivante est extraite du “supplier template” et aide à recenser les étapes à remplir.
Chacune des cinq étapes renvoie à une feuille à remplir , dont les détails sont disponibles ci-après

Information on this workbook

Sheet 'General information'

Please indicate here your details.

Sheet '1 Fossil and other non biofuels'

Please indicate here exclusively fossil and none biofuels.

Important: Indicate in this sheet only the pure fossil fuels. Without the biofuels content. All data for biofuel components (both sustainable and non-sustainable) should not be reported in this sheet, but in sheet '2 Biofuels'. Blends shall accordingly be reported separated into their fossil and biofuel components.

The unit 'kg' is reserved for gaseous fuels. If you need to convert tonnes into litres, please uses the densities below.

Sheet '2 Biofuels'

Please indicate here your biofuels.

The information required in column N can be found on your proofs of sustainability and is absolutely necessary in order to determine your GHG reduction.

Biofuels produced of waste and residues can only count with a factor 1 to the GHG reduction target, but with factor 2 to the biofuel blending target.

Biofuels suitable for double counting under the biofuel blending obligation are listed by annex IX of the amended renewable energy directive (2018/2001).

Sheet '3 Electricity'

Please indicate here the electricity in road transport.

The amount of renewable electricity supplied to the transport sector is determined by multiplying the amount of electricity supplied to that sector by the average share of renewable electricity supplied within the territory of the Member State over the previous two years (EUROSTAT-SHARES), unless the electricity comes from a direct connection to a renewable electricity generation facility and is supplied to the transport sector, in which case the electricity is counted in full as renewable.

Sheet 'Summary-RED-Biofuel Obligation'

This sheet verifies your biofuel blending obligation based on the information you entered in the previous sheets.

Important: You must enter your excess from the previous year, as well as the correct blending quota in the yellow cell.

Sheet 'Fuel stations'

Please indicate in this sheet the fuel stations of your network, according to article 15 of the modified regulation of 16th March 2012 concerning the fuel quality.

Some additional information are required by the National Institute of statistics (STATEC) and have been added to this sheet.

All information gathered by this workbook in order to comply with the Member State reporting obligation towards the European Commission, is kept confidential. It will be summarized and send in a aggregated form to the Commission.

Liquid fuel	Density (kg/m3)
Gasoline	745
Diesel	832
Methanol	793
DME	670
Ethanol	794
MTBE	745
ETBE	750
Vegetable oil (crude and ref.)	920
Biodiesel (methyl ester)	890
Biodiesel (ethyl ester)	890
HVO	780

<

>

Please read first

General information

1 Fossil and other non biofuels

2 Biofuels

3 Electricity

Summary-RED-Biofuel Obligation

Fuel stations

Lists

Sheet1

+

“Supplier Template” How to (2/3)

Des explications sont disponibles pour aider au renseignement des informations pour les différentes feuilles

1. “General information”

- Cette feuille sert de référence sur les détails de l’entreprise.
- Seules les cellules jaunes doivent être remplies avec les informations relatives à l’entreprise.

General information		Details of declaring party	
Company name			
VAT number			
X ¹ and street name			
Postal Box			
Postcode			
City			
Country		Luxembourg	
Contact person			
Phone number			
Fax			
E-mail			
Reporting Year (YYYY)		2026	

2. “1 Fossil and other non biofuels” + “2 Biofuels”

- Ces deux feuilles recensent les lots relatifs aux combustibles fossiles et aux biocarburants.
- Seules les cellules blanches doivent être remplies avec les informations relatives à chaque lot.
- Pour chaque lot inscrit, les preuves relatives doivent être partagées.
- La part fossile doit être ajoutée à la déclaration de la mise à la consommation dans l’onglet « 1 Fossil and other non biofuels ». Le volume du lot indiqué dans l’onglet « Biofuels » doit être calculé sur la base du pourcentage provenant de sources renouvelables.
- Dans le cas du Bio-ETBE par exemple (dont 37 % issus de sources renouvelables), dans le cas où un opérateur déclare 100,000 litres, le carburant doit être déclaré dans les deux onglets avec:
 - 63,000 L sous l’onglet Fossil
 - 37,000 L sous l’onglet Biofuel

Cells in grey are using formulas					
Voluntary field to be used by Suppliers for specification of national codes, references etc. Can be left blank.	Fuel type used to propel vehicles according to 2015/852 Art 1.2. Users may not specify different fuels.	Default CN code lookup based on selected 'Fuel or energy type'	Once 'Fuel or energy type' is selected, the default list of 'Raw material source and process' from 2015/852 Annex 1 Part 2.5 is provided. Users may not	Liquid fuels shall be reported in litres. Gaseous fuels shall be reported in kg.	Liquid fuels shall be reported in litres. Gaseous fuels shall be reported in kg.
Reference code	Fuel or energy type ²	Fossil fuel CN code ²	Raw material source and process	Quantity (value) ²	Quantity (unit) ¹³
	Petrol	2710 12	ETBE (fossil fuel component)	63,000.0	litre (l)

A default list of biofuel types is provided. Others may be specified.		Users shall specify whether each reported biofuel component meets the required sustainability criteria	Default CN code lookup based on selected 'Biofuel or energy type'	Default list of feedstocks. Others may be specified.	Default list of biofuel pathways (FQD Annex IV) Others may be specified.	Liquid fuels shall be reported in litres. Gaseous fuels shall be reported in kg.	Liquid fuels shall be reported in litres. Gaseous fuels shall be reported in kg.
Biofuel/energy type		Sustainable biofuel (yes, no)	Biofuel component CN code	Feedstock	Biofuel production pathway	Quantity (value) ^{1,14}	Quantity (unit) ¹⁴
Bio-ETBE		yes	2809 19 10	Corn (maize)	Other (please enter details here)	37,000.00	litre (l)

Reporting of electricity

E-credit attestation reference provided by AEV	Quantity of electric energy (kWh)	Quantity of electric energy (MJ)	REDII: RES share	REDII: Part energy counted as renewable (MJ)
		0,0		0,0
		0,0		0,0
		0,0		0,0
		0,0		0,0
		0,0		0,0
		0,0		0,0

“Supplier Template” How to (3/3)

Des explications sont disponibles pour aider au renseignement des informations pour les différentes feuilles

5. “Summary-RED-Biofuel Obligation”

- La section en vert résume les informations fournies dans les feuilles précédentes.
- Les lignes en gras indiquent les résultats atteints par l’opérateur économique et permet notamment de les comparer avec les exigences réglementaires.
- A noter qu’à partir de 2026, l’objectif de blending est passé à 9 %.
- A noter que calcul du pourcentage atteint de biocarburants avancés au sens de matières premières énumérées à l’annexe IX, partie A de la Directive (UE) 2018/2001 précitée, a été adapté à la plus récente modification de la « loi d’accises ». Le taux atteint est calculé en divisant les biocarburants avancés après double comptage par l’énergie total mise à la consommation (sans excédent, sans DC).

Basis of calculation		2025	
Blending obligation [%cal.] minimum		9,00	%cal.
Agrofuel maximum threshold [%cal.]		5,00	%cal.
Minimum counting of advanced biofuels and biogas from the feedstock listed in Part A of Annex IX after application of DC rule [%]		1,50	%
Maximum Carry-over: 3% of Luxembourg blending obligation		3	%
Maximum blending quota incl. carry-over [%cal.]		9,27	% cal.

Results	%	MJ	Compliance	Difference [MJ]
Single counting blending obligation	9,00	0		0
Achieved blending percentage	0,00	0		
Agrofuel counting maximum blending threshold	5,00	0		0
Achieved Agrofuel blending percentage	0,00	0		
Advanced biofuels and biogas from the feedstock listed in Part A of Annex IX after application of DC rule [%]	1,50	0		0
Achieved advanced biofuels and biogas blending percentage	0,00			

Lea Konz:
Nouvelle formule

Excess	MJ
Total excess that could be carried over to 2027	n.a.

“Mécanisme de crédit” How to (1/2)



Formulaire de demande pour l'optention de l'attestation d'énergie fournie aux bornes de charge (e-credits) sur la période du **01.01.2026** au **31.12.2026**

Nom de la société	Adresse de la société	Rôle	Nom de de la personne de contact	Email	Total des kWh facturés au client sur l'ensemble des point de charge	Nombre de kWh à mettre sur la plateforme d'échange
					0	

EVSE du point de charge	Adresse à laquelle se trouve la borne	Compteur MID	POD	Type de point de charge	kWh facturés au client sur le point de charge (10% de perte à déduire en cas de point de charge DC si le comptage a été effectué avant la transformation)

“Mécanisme de crédit” How to (2/2)

Attestation, crédits et inventaire

L'AEV délivre une attestation au CPO pour chaque rapportage d'énergie, validant les kWh fournis et crédités pour être échangés au sein du système (l'utilisation de l'inventaire en ligne est facultative).
Les kWh crédités par l'AEV seront, sur une base volontaire, transférés vers un inventaire.

Inventaire et échanges

- L'inventaire comprend:
- Une liste des acteurs;
 - Les données de contact;
 - Les kWh échangeables.

Le nombre de kWh échangés entre deux acteurs sont à signaler à l'AEV via un formulaire signé pas les deux parties. L'inventaire est mis à jour en conséquence.

Dans le cas où des kWh crédités, qui ne sont pas indiqués dans l'inventaire en ligne, sont échangés entre deux parties, le transfert doit également être signalé à l'AEV.

Déclaration des biocarburants

- Pour la déclaration annuelle des biocarburants (échéance 1^{er} mars N+1), le nombre de kWh utilisés pour la conformité à la RED doit être égal à la somme des éléments suivants :
- kWh indiqués dans l'inventaire après la clôture de la période d'échange (par défaut, 1ermars N+1)
 - kWh crédités par l'AEV mais non divulgués dans l'inventaire en ligne.

Les kWh crédités pour l'année de référence seront annulés au plus tard après admission des rapports des biocarburants, même si ceux-ci n'ont pas été utilisés.



E-credits échangeables

Nom de la société	Rôle	ID	Nom de Contact	Email	Telephone	KWh crédités par l'AEV	Nombre de kWh échangeables



Version du 29 / 01 / 2026

2. E-Credits à échanger

Nombre d'E-Credits à transférer : kWh Année de rapportage :

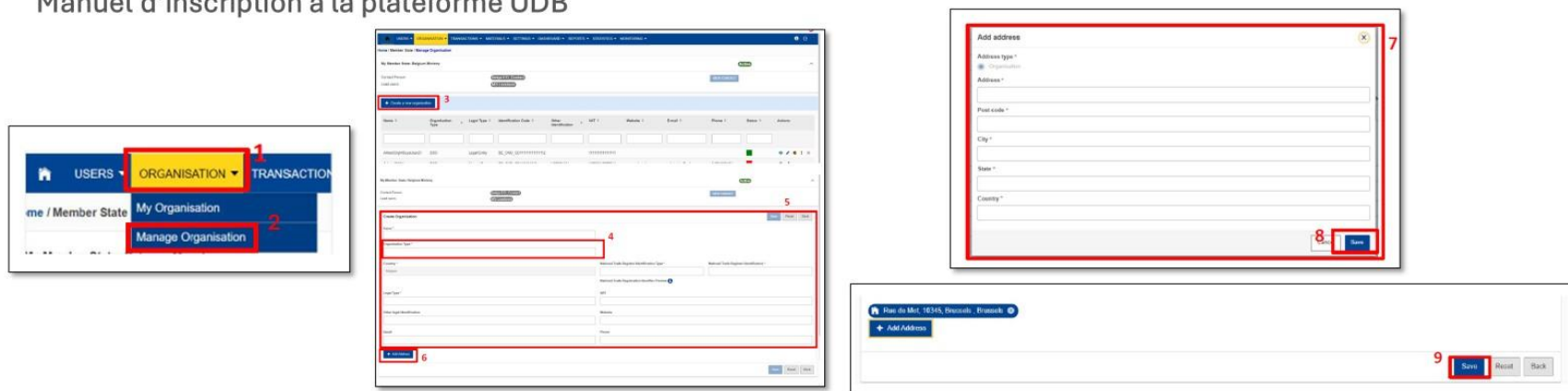
3. Contact

Le présent formulaire est à envoyer par e-mail à declaration-durabilite@aev.etat.lu ou par courrier à :
Administration de l'environnement
Unité Stratégies et Concepts - Durabilité
1, avenue du Rock'n'Roll
L-4361 Esch-sur-Alzette

Reporting of electricity

E-credit attestation reference provided by AEV	Quantity of electric energy (kWh)	Quantity of electric energy (Mj)	RED: RES share	RED: Part energy counted as renewable (Mj)
		0.0		0.0
		0.0		0.0
		0.0		0.0
		0.0		0.0
		0.0		0.0
		0.0		0.0

Manuel d'inscription à la plateforme UDB



Manuel d'utilisation aidant à l'inscription sur la plateforme UDB

L'inscription de l'utilisateur sur la plateforme de l'UDB (Union Database for Biofuels) se fait à partir de la plateforme européenne : [UDB](#)

Etapes à suivre pour une première inscription :

- 1&2. Cliquez sur « Organisation » dans le menu supérieur puis sélectionnez « Manage Organisation » dans le menu supérieur.
3. Cliquez sur le bouton « Create a new organisation ».
4. Choisissez le type d'organisation adéquat (DSO (Distribution System Operator)/TSO (Transmission System Operateor) ou fournisseur).
5. Remplissez toutes les informations requises sur l'organisation. A noter que les champs marqués d'un astérisque sont obligatoires.
6. Cliquez sur le bouton « Add address ».
- 7&8. Cliquez sur « Save » une fois l'adresse renseignée.
9. Cliquez sur « Save » pour enregistrer la création de l'organisation.



2.4 Références et liens vers d'autres documentations

Liens																																	
Annexe I - Facteurs de conversion <table><tr><th colspan="2">Contenu énergétique des carburants destinés au transport</th></tr><tr><th>Carburant</th><th>Contenu énergétique volumique [MJ/L]</th></tr><tr><td>Bioéthanol (éthanol produit à partir de biomasse)</td><td>21</td></tr><tr><td>Bio-ETBE (dont 37 % issus de sources renouvelables) (éthyl-tertio-butyl-éther produit à partir de bioéthanol)</td><td>27</td></tr><tr><td>Biométhanol (méthanol produit à partir de biomasse, utilisé comme biocarburant)</td><td>16</td></tr><tr><td>Bio-MTBE (dont 22 % issus de sources renouvelables) (méthyl-tertio-butyl-éther produit à partir du biométhanol)</td><td>26</td></tr><tr><td>Bio-DME (diméthyléther produit à partir de biomasse, utilisé comme biocarburant)</td><td>19</td></tr><tr><td>Bio-TAEE (tertioamyléther produit à partir de bioéthanol)</td><td>29</td></tr><tr><td>Biobutanol (butanol produit à partir de la biomasse et utilisé comme carburant)</td><td>27</td></tr><tr><td>Biodiesel (FAME)</td><td>33</td></tr><tr><td>Diesel filière Fischer-Tropsch (hydrocarbure synthétique ou mélange d'hydrocarbures synthétiques produits à partir de biomasse)</td><td>34</td></tr><tr><td>Huile végétale hydrotraitee</td><td>34</td></tr><tr><td>Huile végétale hydrotraitee co-processé (peut être comptabilisé comme biocarburant à condition de faire preuve d'une réduction de GES d'au moins 60% par rapport au diesel fossile)</td><td>34</td></tr><tr><td>Huile végétale pure (sans modification chimique, dans le cas où son utilisation est compatible avec le type moteur et les exigences correspondantes en matière d'émissions)</td><td>34</td></tr><tr><td>Essence</td><td>32.2</td></tr><tr><td>Diesel</td><td>35.9</td></tr></table>	Contenu énergétique des carburants destinés au transport		Carburant	Contenu énergétique volumique [MJ/L]	Bioéthanol (éthanol produit à partir de biomasse)	21	Bio-ETBE (dont 37 % issus de sources renouvelables) (éthyl-tertio-butyl-éther produit à partir de bioéthanol)	27	Biométhanol (méthanol produit à partir de biomasse, utilisé comme biocarburant)	16	Bio-MTBE (dont 22 % issus de sources renouvelables) (méthyl-tertio-butyl-éther produit à partir du biométhanol)	26	Bio-DME (diméthyléther produit à partir de biomasse, utilisé comme biocarburant)	19	Bio-TAEE (tertioamyléther produit à partir de bioéthanol)	29	Biobutanol (butanol produit à partir de la biomasse et utilisé comme carburant)	27	Biodiesel (FAME)	33	Diesel filière Fischer-Tropsch (hydrocarbure synthétique ou mélange d'hydrocarbures synthétiques produits à partir de biomasse)	34	Huile végétale hydrotraitee	34	Huile végétale hydrotraitee co-processé (peut être comptabilisé comme biocarburant à condition de faire preuve d'une réduction de GES d'au moins 60% par rapport au diesel fossile)	34	Huile végétale pure (sans modification chimique, dans le cas où son utilisation est compatible avec le type moteur et les exigences correspondantes en matière d'émissions)	34	Essence	32.2	Diesel	35.9	RED II
Contenu énergétique des carburants destinés au transport																																	
Carburant	Contenu énergétique volumique [MJ/L]																																
Bioéthanol (éthanol produit à partir de biomasse)	21																																
Bio-ETBE (dont 37 % issus de sources renouvelables) (éthyl-tertio-butyl-éther produit à partir de bioéthanol)	27																																
Biométhanol (méthanol produit à partir de biomasse, utilisé comme biocarburant)	16																																
Bio-MTBE (dont 22 % issus de sources renouvelables) (méthyl-tertio-butyl-éther produit à partir du biométhanol)	26																																
Bio-DME (diméthyléther produit à partir de biomasse, utilisé comme biocarburant)	19																																
Bio-TAEE (tertioamyléther produit à partir de bioéthanol)	29																																
Biobutanol (butanol produit à partir de la biomasse et utilisé comme carburant)	27																																
Biodiesel (FAME)	33																																
Diesel filière Fischer-Tropsch (hydrocarbure synthétique ou mélange d'hydrocarbures synthétiques produits à partir de biomasse)	34																																
Huile végétale hydrotraitee	34																																
Huile végétale hydrotraitee co-processé (peut être comptabilisé comme biocarburant à condition de faire preuve d'une réduction de GES d'au moins 60% par rapport au diesel fossile)	34																																
Huile végétale pure (sans modification chimique, dans le cas où son utilisation est compatible avec le type moteur et les exigences correspondantes en matière d'émissions)	34																																
Essence	32.2																																
Diesel	35.9																																
Annexe II - Critères de durabilité	Article 5 à 10 / REGL2023-02-03																																
Annexe III - Liste de systèmes volontaires et systèmes nationaux de certification approuvés par la Commission européenne, conformément à la Directive 2018/2001 (26/07/2023)	Liste des systèmes volontaires et systèmes nationaux de certification approuvés par la Commission européenne																																

2.5 FAQ

Q1. Le périmètre des biocarburants a-t-il été modifié avec RED III ?

Oui, avec l'introduction de RED III, le périmètre des carburants concernés a été élargi pour inclure les carburants renouvelables d'origine non biologique (par exemple hydrogène vert) et l'exigence liée à la réduction des émissions de gaz à effet de serre a été abrogée.

Q2. Peut-on comptabiliser l'hydrogène produit à partir de biogaz ?

Un biocarburant étant par définition liquide (article 2, points 33 et 34), l'hydrogène produit à partir de biogaz n'est pas un « biocarburant avancé » mais peut être considéré comme un « biogaz traité » (article 2, point 28). L'annexe IX, partie A, visant « les biocarburants avancés et le biogaz », l'hydrogène produit à partir de biogaz pourra être comptabilisé dans la même catégorie, avec double comptage.

Q3. Quelle sont les exigences concernant les carburants renouvelables ?

Certaines exigences sont applicables au niveau du Grand-Duché de Luxembourg avec un objectif d'atteindre 1% d'ici 2030. Ces exigences n'ont pour l'instant pas encore été transposées au niveau des opérateurs.

Q4. Y a-t-il une échéance de la date de mise en service de la plateforme UDB ?

La plateforme UDB a été lancée officiellement en novembre 2024 et il est d'ores et déjà possible de s'y inscrire. Néanmoins, celle-ci est encore en phase de test et n'est pas encore totalement ouverte au public à fin novembre 2025.

Q5. Comment se passera la transition entre la plateforme belge et la plateforme UDB de la Commission européenne ?

Des discussions sont en cours avec les différents Etats membres de l'UE afin d'intégrer les différentes plateformes nationales dans l'UDB et ainsi réduire la charge administrative des opérateurs. Une information sera communiquée lorsque ces discussions auront abouti. A noter que la plateforme belge est destinée à disparaître, ce qui entraînera un changement vers la plateforme UDB.

Q6. L'opérateur doit-il entrer ses données deux fois ou cela est-il effectué de manière automatique entre les bases de données nationales et la base européenne UDB ?

Q7. L'objectif final sera que l'opérateur n'ait à rentrer qu'une seule fois les données et les informations dans l'UDB. Néanmoins, le process final sera communiqué une fois la mise en place effective. Dans le cas d'un excédent, une attestation est-elle délivrée par l'Administration de l'environnement pour être réutilisée l'année suivante ?

Une attestation de conformité sera délivrée par l'Administration de l'environnement mais celle-ci n'est pas à inclure dans les documents à fournir. Dans le cas où un excédent est utilisé, l'excédent de l'année passée doit être reporté directement dans la balance de carburant et une vérification

sera effectuée par l'Administration de l'environnement par rapport aux informations de l'année passée.

Q8. Quelles sont les conditions pour être exempté de la taxe de CO₂ concernant l'obligation des quotas à atteindre ?

L'exemption de la taxe CO₂ est seulement possible pour le HVO100 et celle-ci s'effectue directement lors de la déclaration de mise à la consommation. Pour bénéficier de cette exemption, aucune preuve n'est requise de la part de l'Administration de l'environnement. En outre, la bonne utilisation du code dans ladite déclaration doit être confirmée ce qui permettra d'être exempté de taxe CO₂.

3 Secteur de l'aviation

Afin de procéder à la décarbonisation dans le secteur de l'aviation, le règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable prévoit un dispositif pour inciter les différents acteurs du transport aérien à favoriser la fourniture et l'utilisation de carburants d'aviation durables (CAD) afin de réduire les émissions de CO₂.

Le règlement est entré en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2024 et s'applique au niveau des « aéroports de l'Union », répondant aux conditions suivantes au cours de la période précédente : un trafic annuel de voyageurs supérieur à 800 000 passagers ou un trafic annuel de fret supérieur à 100 000 tonnes. Avec plus de 5 millions de passagers en 2024, l'Aéroport de Luxembourg est concerné, avec notamment les fournisseurs soumis à l'obligation de déclaration de fournitures de carburant auprès de l'Administration de l'environnement.

La mise en œuvre des dispositions législatives et réglementaires au niveau national est en cours de transposition nationale. Les obligations de rapportage pour les fournisseurs de carburants ont ainsi débuté pour l'année 2024. Les obligations d'incorporation de Carburant d'aviation durable (CAD) effectuées au cours de l'année ont débuté pour l'année 2025.

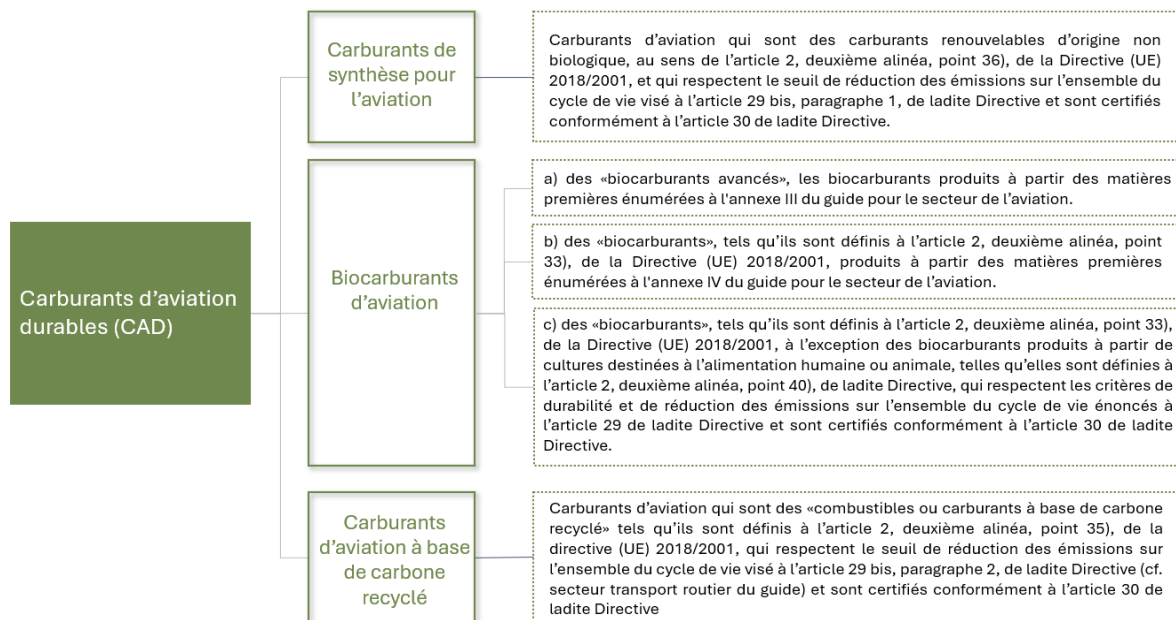
3.1 La base légale applicable au niveau européen et luxembourgeois

Au niveau européen	Acronyme référence
Portant application de ReFuelEU Aviation, règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable	ReFuelEU
Portant application de la Directive (EU) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 Décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables	RED II

Au niveau du Grand-Duché de Luxembourg	Acronyme référence
Portant application de la loi du 29 mai 2024 portant modification de la loi modifiée du 15 décembre 2020 relative au climat	LOI2024-05-29
Portant application de la loi du 15 décembre 2020 relative au climat	LOI2020-12-15

Portant application de la Directive (EU) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 Décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables	RED II
Portant application de la loi du 15 décembre 2020 relative au climat et modifiant la loi modifiée du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement	LOI2020-12-15
Portant application de la loi du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement	LOI1999-05-31
Portant application de la loi du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne	LOI1948-01-31
Portant application de la loi du 19 mai 1999 ayant pour objet de premièrement réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, également de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, ainsi que d'instituer une Direction de l'Aviation Civile	LOI1999-05-19

3.1.1 Définition de carburants d'aviation durables (CAD)



3.2 Les obligations des fournisseurs de carburant vis-à-vis de l'Administration de l'environnement

3.2.1 Définition des fournisseurs de carburant d'aviation

	Références légales
Selon le règlement, les fournisseurs de carburant d'aviation sont définis comme suite : l'entité fournissant un combustible/carburant sur le marché qui est responsable du passage du combustible/carburant par un point de contrôle des produits soumis à accises ou, dans le cas de l'électricité, si aucune accise n'est due ou lorsque cela est dûment justifié, toute autre entité compétente désignée par le Ministre ayant l'Environnement dans ses attributions. En pratique, il s'agit des opérateurs redevables de l'accise sur l'énergie et qui fournissent du carburant d'aviation ou de l'hydrogène d'aviation dans un aéroport de l'Union, c'est-à-dire répondant aux critères suivants : - Ayant leur établissement principal au Luxembourg ou en cas d'établissement principal en dehors de l'UE fournissant la majorité de leur carburant au Luxembourg,	Article 3 (19) /ReFuelEU Article 2 (38) /RED II Article 1 (17) /REGL2023-02-03

- Disposant d'un pouvoir réel sur le mix énergétique avant l'injection dans l'oléoduc CEPS, - N'exerçant pas une activité purement intermédiaire de prestataire de service. Une première liste des fournisseurs a été publiée par la Commission européenne. A noter également que les fournisseurs de carburants d'aviation ayant leur établissement principal dans un autre pays de l'UE mais fournissant également du carburant au Luxembourg ainsi que les acteurs ayant leur établissement principal en dehors de l'UE qui ne fournissent pas la majorité de leur carburant au Luxembourg mais dans un autre pays membre seront toujours désignés comme fournisseurs obligés de faire une déclaration à l'Administration de l'environnement. Toutefois l'obligation sera contrôlée dans le pays membre où cet acteur a son établissement principal ou approvisionne la majorité de son carburant.	Annexe I Liste des fournisseurs de carburant d'aviation
Période de couverture de la déclaration : La période de couverture de la déclaration doit prendre en compte la période du 1^{er} janvier au 31 décembre.	Article 3(23) / ReFuelEU

3.2.2 Les exigences applicables aux fournisseurs de carburant d'aviation

A partir de 2025, le règlement impose aux fournisseurs de carburant d'aviation d'augmenter progressivement une part minimale de CAD mélangée au carburant d'aviation conventionnel fourni dans les aéroports de l'UE aux exploitants d'aéronefs de l'aviation civile et effectuant des opérations de transport aérien commercial. Ils sont également soumis à des obligations déclaratives et des sanctions financières proportionnées en cas de non-respect.

	Références légales
Sous réserve du mécanisme de flexibilité (Article 15.1), les fournisseurs de carburant sont tenus d'incorporer un pourcentage minimal de carburants d'aviation durable y compris pour les carburants de synthèse, dans le carburant mis à la disposition des exploitants d'aéronefs, selon un calendrier progressif défini par l'annexe I de ReFuelEU, repris en Annexe II du présent Guide, dont les premières échéances sont reprises ci-dessous : a. À partir du 1^{er} janvier 2025, une part minimale de 2% de CAD chaque année,	Article 4 / ReFuelEU Annexe II – Calendrier

b. A partir du 1^{er} janvier 2030, une part minimale de 6% de CAD, chaque année, dont : i. Pour la période du 1^{er} janvier 2030 au 31 décembre 2031 : une part moyenne sur la période de 1,2% de carburants de synthèse pour l'aviation, dont, chaque année, une part minimale de 0,7% de carburants de synthèse pour l'aviation, ii. Pour la période du 1^{er} janvier 2032 au 31 décembre 2034 : une part moyenne sur la période de 2,0% de carburants de synthèse pour l'aviation, dont, chaque année, une part minimale de 1,2% du 1^{er} janvier 2032 au 31 décembre 2033 et une part minimale de 2,0% du 1^{er} janvier 2034 au 31 décembre 2034 de carburants de synthèse pour l'aviation. Cette obligation est également réputée satisfaite lorsque les parts minimales visées au premier alinéa de l'Article 15 sont atteintes en utilisant : a. De l'hydrogène d'aviation d'origine renouvelable, b. Des carburants d'aviation à faible intensité de carbone.	des parts de CAD requises
Les CAD incorporés doivent impérativement respecter la liste des matières premières admissibles (Art. 4.5 de ReFuelEU) ainsi que les exigences définies dans la Directive (UE) 2018/2001.	Article 4.(5) / ReFuelEU
Ces parts minimales peuvent être atteintes en utilisant également de l'hydrogène d'aviation d'origine renouvelable selon des critères et conditions de calcul définis par le règlement (Art.4.2 de ReFuelEU) et des carburants d'aviation à faible intensité de carbone (Art.4.1 de ReFuelEU).	Article 4.(1) / ReFuelEU Article 4.(2) / ReFuelEU
Les biocarburants d'aviation autres que les biocarburants avancés, et autres que les biocarburants produits à partir des matières premières énumérées à l'annexe IX, partie B, de RED II, qui sont fournis dans les aéroports de l'Union par chaque fournisseur de carburant d'aviation, doivent représenter au maximum 3% des carburants d'aviation fournis.	Article 4.(4) / ReFuelEU Définition de biocarburants avancés

3.2.2.1 Mécanisme de flexibilité relatif aux obligations minimales d'incorporation de carburants d'aviation durable

	Références légales
Mécanisme de flexibilité relatif aux obligations minimales d'incorporation de carburants d'aviation durable : Du 1^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2034, les parts minimales de CAD définies à l'annexe II - Calendrier des parts de CAD requise, fournies par un fournisseur de carburant d'aviation peuvent être une moyenne pondérée des quantités totales du	Art.15. (1) / ReFuelEU

carburant d'aviation qu'il a fournies dans les aéroports de l'Union pour ladite période de déclaration. A noter que ce mécanisme de flexibilité ne peut être utilisé que par des fournisseurs opérants sur différents aéroports dans un pays (ce qui n'est pas le cas au Luxembourg), ou dans différents pays. Les fournisseurs avec des opérations purement nationales au Luxembourg ne sont donc pas concernés par ce mécanisme.	
---	--

3.2.3 Les preuves à fournir pour les obligations de déclaration

	Références légales
Comment démontrer le respect des obligations minimales d'incorporation de carburants d'aviation durable ? Les fournisseurs de carburants d'aviation doivent effectuer leur déclaration à travers le système de bilan massique et fournir les preuves de durabilité pour les lots de CAD déclarés ; soit à travers le registre belge (jusqu'à la transition vers l'UDB), soit par mail. Les obligations déclaratives sont décrites ci-dessous et une explication des templates de déclaration à compléter est fournie dans la section « How to ».	Article 4.(6) / ReFuelEU
Obligations déclaratives : Les fournisseurs de carburant sont soumis à une obligation de déclarer en année N les fournitures de carburant livrées en année N-1. Au plus tard le 14 février de chaque année, ils doivent renseigner dans la base de données UDB de l'Union, les informations décrites ci-après : a) la quantité de carburant d'aviation fournie dans chaque aéroport de l'Union, exprimée en tonnes; b) la quantité de CAD fournie dans chaque aéroport de l'Union et pour chaque type de CAD, comme indiqué au point c), exprimée en tonnes; c) le processus de conversion, les caractéristiques et l'origine des matières premières utilisées pour la production, ainsi que les émissions sur l'ensemble du cycle de vie de chaque type de CAD fourni dans les aéroports de l'Union; d) la teneur en aromatiques et en naphtalène en pourcentage volumique et la teneur en soufre en pourcentage massique dans le carburant d'aviation fourni par lot, par aéroport de l'Union et au niveau de l'Union, en indiquant le volume total et	Article 4. (6) / ReFuelEU

la masse totale de chaque lot et la méthode d'essai appliquée pour mesurer la teneur de chaque substance au niveau du lot; e) le contenu énergétique du carburant d'aviation et des CAD fournis dans chaque aéroport de l'Union, pour chaque type de carburant. Veillez noter que l'AESA a annoncé le changement suivant : le template A ne sera plus traité via la plateforme CIRCABC, mais via l'UDB. La section « How-To » contient encore les anciens modèles et sera mise à jour dès que possible, une fois les nouvelles procédures et templates publiées.	Reporting Template A et B
---	--

3.2.4 Dispositions supplémentaires

	Références légales
Application de sanctions financières en cas de non-respect : Le non-respect des objectifs, ou tout manquement à l'obligation de déclaration comme toute déclaration incomplète ou inexacte prévus à l'article 4 sont passibles d'une amende. Le montant de l'amende doit être proportionné et dissuasif. Le règlement définit un montant minimal selon le cas de non-respect. La transposition du texte à Luxembourg est en cours.	Article 12. (4) – 12. (5) - 12. (6) – 12. (8) / ReFuelEU
Obligation de compensation du déficit au cours de la période de déclaration suivante en cas de non atteinte des parts minimales de CAD : Au-delà de l'amende, le fournisseur de carburant d'aviation doit compenser son déficit de l'année N en incorporant la quantité manquante de CAD ou de carburant de synthèse dans la déclaration de l'année suivante.	Article 4. (7) / ReFuelEU
Communication d'informations aux exploitants d'aéronefs en cas de demande : Le fournisseur de carburant d'aviation doit fournir gratuitement à l'exploitant d'aéronef et au plus tard le 14 février de chaque année de déclaration, les informations concernant l'utilisation de CAD en application de l'article 8 du présent règlement, ou dans le cadre d'un système de réduction des gaz à effet de serre. Pour tout autre demande, le règlement fixe les délais suivants : a. 90 jours à compter de la date de la demande si elle porte sur des informations relatives à une période de déclaration déjà échue, b. 45 jours à compter de la fin de la période si elle porte sur des informations relatives à une période de déclaration non échue.	Article 9. (3) / ReFuelEU

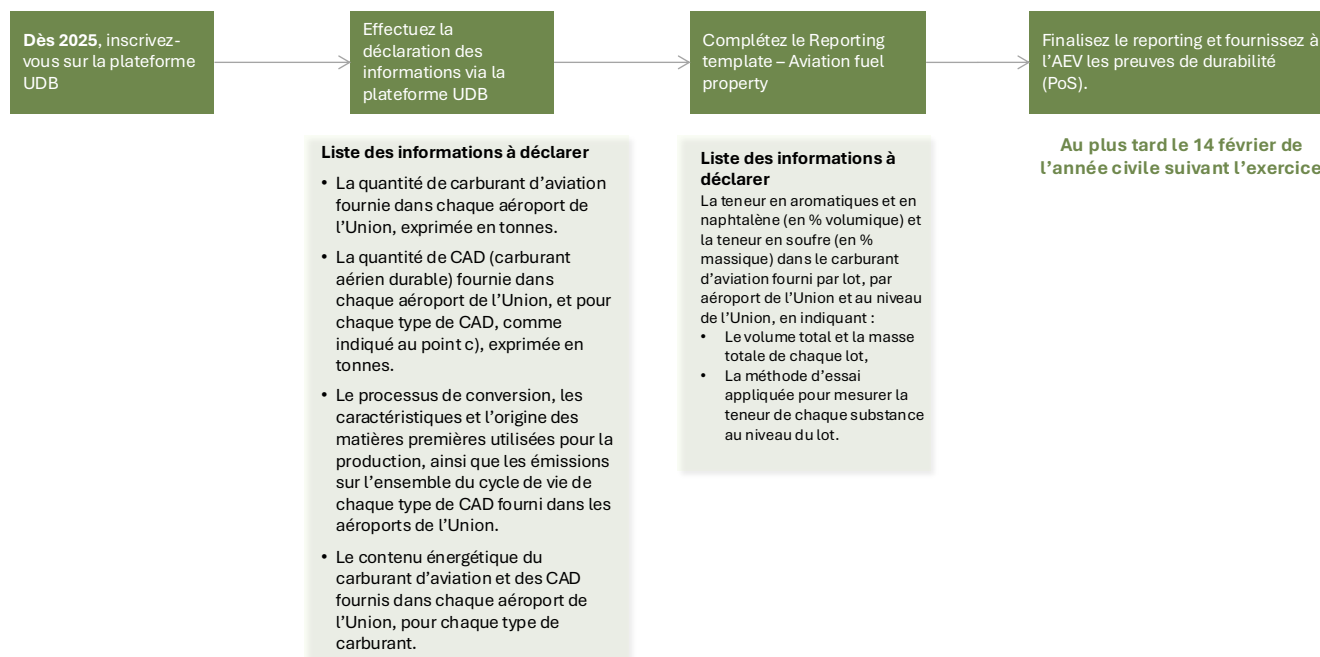


Administration
de l'environnement

Grand-Duché de Luxembourg

3.3 Manuel d'utilisation pratique (« How to »)

Process d'échanges d'information avec l'Administration de l'environnement et autres Administrations pour le secteur de l'aviation



Manuel pour la déclaration via la plateforme CIRCABC

Etape 1:



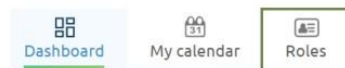
Etape 2:

Download bulk import Template

Etape 3(1):

Click to go to CIRCABC

Etape 3(2) :



Etape 3(3) :



Manuel d'utilisation aidant à la déclaration sur la plateforme CIRCABC

Le téléchargement du modèle de déclaration se fait initialement à partir de la plateforme européenne : [UDB](#)

Etape 1 : Accédez à la plateforme UDB

1. Connectez-vous à la plateforme UDB à l'aide de vos identifiants Eu Login.
2. Accédez au menu AVIATION.
3. Cliquez sur « Register biofuels for 2024 » pour accéder à la page des carburants d'aviation

Etape 2 : Téléchargez le modèle de déclaration sur les biocarburants

1. Cliquez sur le bouton « Download bulk import Template» pour télécharger le modèle Excel
2. Enregistrez le fichier sur votre ordinateur.
3. Ouvrez le fichier Excel et remplissez tous les champs aussi précisément que possible

Etape 3 : Accédez à la plateforme CIRCABC

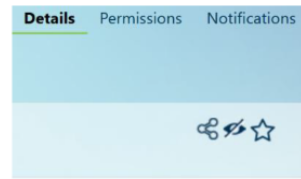
1. Cliquez sur le bouton « Cliquez pour accéder à CIRCABC » sur la plateforme UDB et vous serez redirigé vers la page de connexion CIRCABC.
2. Si vous êtes déjà inscrit sur la plateforme, connectez-vous avec vos identifiants EU Login.
3. Pour une première inscription sur CIRCABC, veuillez suivre les étapes suivantes:
 - a. Cliquez sur « S'inscrire » sur la page CIRCABC.
 - b. Remplissez le formulaire d'inscription en fournissant les informations requises.
 - c. Vérifiez votre compte via le lien de confirmation qui vous a été envoyé par e-mail.
 - d. Une fois votre compte vérifié, connectez-vous à CIRCABC à l'aide de vos identifiants.
4. Lorsque vous accédez à CIRCABC, cliquez sur « Roles » dans le menu horizontal supérieur
5. Cliquez sur le lien « ReFuelEU Aviation SAF Reporting Interest Group » pour être ajouté au groupe

Manuel pour la déclaration via la plateforme CIRCABC

Etape 4:



Etape 5 :



Etape 5(4) :

Copy

Manuel d'utilisation aidant à l'inscription sur la plateforme CIRCABC

Etape 4 : Téléchargez votre fichier de reporting via CIRCABC

1. Une fois connecté à CIRCABC, connectez vous au groupe d'intérêt ReFuelEU Aviation SAF Reporting. Si vous ne voyez aucun lien vers le groupe, veuillez vérifier l'étape précédente.
2. Sur la page d'accueil du groupe d'intérêt ReFuelEU Aviation SAF Reporting, en bas de la page, sous la liste « Latest documents » (Derniers documents), vous trouverez votre dossier EO (Economic Operators) avec votre nom EO, accompagné du symbole du dossier.
3. Sur la page de votre dossier EO, en haut à droite de la structure du dossier, vous trouverez le bouton « ADD » (Ajouter). Cliquez sur ADD.
4. Dans la fenêtre contextuelle ADD, cliquez sur « FILES ». Faites glisser ou sélectionnez votre template Excel rempli depuis votre ordinateur.
5. Confirmez le téléchargement en cliquant sur « UPLOAD », puis sur « FINISH ».
6. Assurez-vous que le fichier a bien été téléchargé dans votre dossier EO.

Etape 5 : Partage de fichiers avec l'Administration de l'environnement

1. Sur la plateforme CIRCABC, vous trouverez le modèle Excel rempli que vous avez téléchargé.
2. Pour accéder à la page Détails de votre fichier, passez la souris sur le fichier (le modèle Excel rempli) et cliquez sur « Détails », ou cliquez simplement sur le fichier.
3. Cliquez sur la fonction « Partager », à droite du cadre du fichier .
4. Cliquez sur « Copier » pour copier le lien CIRCABC correspondant à ce fichier
5. Partagez le lien CIRCABC avec l'Administration de l'environnement en leur envoyant par e-mail le lien.

“Reporting Template A – SAF and total aviation fuel” How to (1/4)

Extrait du “Reporting template A– SAF and total aviation fuel”, téléchargé via la plateforme CIRCABC.
Chacune des quatres étapes renvoie à une feuille à remplir, dont les détails sont disponibles ci-après.

Template A: Reporting by aviation fuel suppliers as per Article 10 (a), (b), (c) and (e) of ReFuelEU Aviation	
Template version 2.0 (as of November 2025)	
(I) Context	Reporting on SAF and other RFEUA eligible aviation fuels: As per Article 10 (b), (c) and (e) of Regulation (EU) 2023/2405 ('ReFuelEU Aviation', or 'RFEUA'), aviation fuel suppliers are required to submit detailed data on Sustainable Aviation Fuels (SAF) and other aviation fuels eligible under RFEUA (i.e. including low-carbon aviation fuels) supplied at Union airports. The relevant information to be reported by aviation fuel suppliers includes the amount of RFEUA eligible aviation fuel, information on feedstocks/raw materials, energy content and life cycle emissions, among others. Note: All mentions to 'SAF' in this template shall be understood as also including other aviation fuels eligible under RFEUA (i.e. low-carbon aviation fuels). Reporting via Reporting template A: 'Reporting template A - SAF and total aviation fuel' (= this Excel template) is intended to collect the relevant information required as per Article 10 (b), (c) and (e). In addition, this reporting template is also intended to collect the relevant information required as per Article 10 (a) ('the amount of aviation fuel supplied at each Union airport'). The information required as per Article 10 (d) is reported separately, either directly in the Union Database (UDB) (via the UDB tab 'Report on Aviation fuel properties') or indirectly via the 'Reporting template B - Aviation fuel properties', which facilitates a bulk upload of the relevant information to the UDB. Future reporting in the UDB: In the future, the UDB will be used for the traceability and reporting of liquid transport fuels, including SAF. However, for the 2025 reporting period and until further notice, and as a temporary measure until traceability and reporting is fully implemented in the UDB, the reporting of relevant data under Article 10 (a), (b), (c) and (e) of ReFuelEU Aviation is to be reported via this Excel template by aviation fuel suppliers.
	Deadline for the reporting period: The deadline for the reporting period is 14 February of the reporting year. For instance, the deadline for the 2025 reporting period is 14 February 2026. Aviation fuel suppliers must report all relevant information as per Article 10 by this date. How to complete this Excel template: The following tabs in this Excel template must be duly filled in by the aviation fuel supplier: (1) General information; (2) SAF batches (for information as per Article 10 (b), (c) and (e)); (3) SAF totals (for information as per Article 10 (b)); (4) Aviation fuel totals (for information as per Article 10 (a) and (e)); (5) Totals
0. Instructions 1. General Information 2. SAF Batches 3. SAF Totals 4. Aviation Fuel Totals 5. Totals	

“Reporting Template A – SAF and total aviation fuel” How to (2/4)

1. “General information”

- Indiquez vos informations générales en tant que fournisseur de carburant d'aviation.
- Seules les cellules jaunes doivent être remplies.

General information on Aviation Fuel Supplier	
Legal entity name of aviation fuel supplier: Name of the legal entity for which the report is submitted (i.e. the aviation fuel supplier name)	Sample SAF company
VAT number of aviation fuel supplier: VAT registration number of the aviation fuel supplier legal entity. This is the unique number that identifies a taxable person (taxpayer) or non-taxable legal entity that is registered for VAT.	TT-845852224
UOE economic operator ID of aviation fuel supplier: Identification code of the aviation fuel supplier legal entity within the Union Database (UOE)	DE_VAT_ABCD123456789
Address of principal place of business: Address of the head office or registered office of the aviation fuel supplier in the Member State within which the principal financial and operational control of the aviation fuel supplier takes place	Sample street, Sample city
Country: Country where the head office or registered office of the aviation fuel supplier is located in	Germany
Name of primary contact person of aviation fuel supplier: Person to be contacted in case of clarifications regarding the report	John Doe
Telephone number of primary contact person: (optional)	+3685854424
E-mail address of primary contact person:	john.doe@example.com
Name of secondary contact person of aviation fuel supplier: Second person to be contacted in case of clarifications regarding the report	John Doe II
Telephone number of second contact person: (optional)	+4509587442
E-mail address of second contact person:	john.doe2second@example.com

2. “SAF Batches” + “SAF Totals” + “Aviation Fuel Totals”

- Les feuille “SAF Batches” et “SAF Totals” servent à déclarer vos lots des carburants CAD et autres carburants d'aviation éligibles au titre du ReFuelEU, respectivement sous l'article 10 (b), (c) et (e) et sous l'article 10 (b).
- Renseignez la quantité totale de carburant aviation fournie aux acteurs aéroportuaires de l'Union dans la feuille “Aviation Fuel”.
- Seules les cellules jaunes doivent être remplies et des lignes peuvent être ajoutées si nécessaire.

Reporting of batches of SAF supplied at Union airports (as per Article 10 (b), (c), (e))							
Name of Union Airport	ICAO code of Union Airport	Date of batch delivery at Union Airport	Batch number	Type of documentary evidence	Total amount of SAF (in tonnes)	Raw material / feedstock name	Raw material / feedstock code
<i>Enter the name of the Union Airport where the SAF is supplied at and marked for final consumption (as usually indicated on the PoS or similar documentary evidence).</i> <i>Refer to the official list of Union airports linked in note (3) under '3. Instructions'.</i>	<i>Enter the ICAO code of the Union Airport where the SAF is supplied at and marked for final consumption (as usually indicated on the PoS or similar documentary evidence).</i> <i>Please note that you need to enter the ICAO code, which is different from the IATA code.</i> <i>Refer to the official list of Union airports linked in note (3) under '3. Instructions'.</i>	<i>Indicate the date on which the batch of SAF is supplied at the Union Airport and where it is marked for final consumption (as usually indicated on the PoS or similar documentary evidence).</i> <i>Indicate the date in the format [dd/mm/yyyy].</i>	<i>Indicate the unique code that allows to identify and trace the batch of SAF. Usually the identifier in the relevant documentary evidence, such as the Unique Number on the Proof of Sustainability.</i>	<i>Select the type of documentary evidence that demonstrates the compliance of the batch of SAF with the relevant sustainability and GHG emissions savings criteria (e.g., Proof of Sustainability document, Proof of Compliance document).</i>	<i>Indicate the amount of SAF (in tonnes) for the batch as stated in the documentary evidence (e.g., for blended SAF, this is the net SAF portion certified as compliant with the sustainability and GHG emissions savings criteria).</i> <i>Refer to note (1) under '3. Instructions' for a note on converting from volume to mass, if relevant.</i>	<i>Indicate the name of the raw material / feedstock that the SAF was produced from.</i> <i>Use the raw material / feedstock names from the UICR list for raw materials & intermediate products linked in note (2) under '3. Instructions'.</i>	<i>Indicate the UICR code of the raw material / feedstock that the SAF was produced from.</i> <i>Use the UICR codes from the UICR list for raw materials & intermediate products linked in note (2) under '3. Instructions'.</i>
Alghero	LIEA	01/01/2025	POS-4569845-001	PoS	2	Crude oil from used cooking oil (UCO) entirely of veg. origin	URV/C063
Alghero	LIEA	16/01/2025	POS-4569845-002	PoS	6	Crude camelina oil	URV/C044
Alicante	LEAL	31/01/2025	POS-4569845-003	PoS	7	Biogenic fraction of end-of-life	URV/B006

“Reporting Template A – SAF and total aviation fuel” How to (3/4)

2. “SAF Batches” + “SAF Totals” + “Aviation Fuel Totals”

- Suite de l'illustration

Reporting of total amount of SAF supplied at Union Airports (as per Article 10 (b))					Cross checks (These columns are solely intended for supporting the aviation fuel supplier in identifying any potential calculation errors)	
Name of Union Airport	ICAO code of Union Airport	Total amount of SAF supplied at Union Airport that is NOT to be counted towards minimum shares of SAF (in tonnes)	Total amount of SAF supplied at Union Airport (in tonnes)	Total amount of SAF supplied to in scope aircraft operators at Union Airport (in tonnes)	Total amount of SAF reported	
Enter the name of the Union Airport where the SAF is supplied at. Refer to the official list of Union airports linked in note (3) under '0. Instructions'.	Enter the ICAO code of the Union Airport where the SAF is supplied at. Please note that you need to enter the ICAO code, which is different from the IATA code. Refer to the official list of Union airports and their ICAO codes linked in note (3) under '0. Instructions'.	Enter the amount - if any - of SAF supplied at the Union Airport that you wish <u>not</u> to be counted towards the minimum shares of SAF as per Article 4 and Annex I of RFEUA. An aviation fuel supplier may choose not to count certain amounts of SAF towards the minimum shares of SAF under RFEUA (if doing so would prevent them, or other parties (such as aircraft operators or corporate customers), from accounting for the SAF volume or the associated GHG emissions reduction in a scheme or towards a target that is considered incompatible with RFEUA. This is primarily due to 'additional' requirements in voluntary reporting frameworks. Refer to note (1) under '0. Instructions' for a note on converting from volume to mass, if relevant.	Enter the total amount of SAF supplied at the Union Airport that you wish to be counted towards the minimum shares of SAF as per Article 4 and Annex I of RFEUA. The amount indicated here <u>excludes</u> the amount indicated in the previous column. Refer to note (1) under '0. Instructions' for a note on converting from volume to mass, if relevant.	Enter the total amount of SAF supplied <u>to aircraft operators in scope of RFEUA</u> at the Union Airport that you wish to be counted towards the minimum shares of SAF as per Article 4 and Annex I of RFEUA. The amount indicated here <u>excludes</u> those amounts supplied to aircraft operators <u>not</u> in scope of RFEUA as well as those amounts that you wish <u>not</u> to be counted towards the minimum shares of SAF. Refer to the official list of aircraft operators in scope of RFEUA linked in note (4) under '0. Instructions'. Refer to note (1) under '0. Instructions' for a note on converting from volume to mass, if relevant.	This is automatically calculated from information entered in '2. SAF Batches'. Do not modify this column.	Sum of values in columns C and D should be the same as the summed up amount of all SAF batches reported in tab '2. SAF Batches'. If sum of values is different instead, "ERROR" will be indicated here. Do not modify this column.
Alicante	LEAL		18	18	18	
Asturias	LEAS		18	18	18	
Barcelona	LEBL		2	2	2	

Total amount of aviation fuel supplied at Union Airports (as per Article 10 (a))					
Name of Union Airport	ICAO code of Union Airport	Aviation fuel type	Aviation fuel energy content (in MJ/kg)	Total amount of aviation fuel supplied at Union airport (in tonnes)	Total amount of aviation fuel supplied to in scope aircraft operators at Union airport (in tonnes)
Enter the name of the Union Airport where the aviation fuel is supplied at. Refer to the official list of Union airports linked in note (3) under '0. Instructions'.	Enter the ICAO code of the Union Airport where the aviation fuel is supplied at. Refer to the official list of Union airports and their ICAO codes linked in note (3) under '0. Instructions'.	Select the type of aviation fuel supplied at the Union airport.	Enter the energy content of the aviation fuel supplied at the Union airport (lower calorific value). If this data is available to you, please enter an actual value in MJ/kg (can be weighted average per airport). Otherwise, please indicate an default value of 43 MJ/kg.	Enter the total amount of aviation fuel supplied at the Union Airport. Note that this includes the total amount of aviation fuel supplied, i.e. both SAF and conventional jet fuel. Refer to note (1) under '0. Instructions' for a note on converting from volume to mass, if relevant.	Enter the total amount of aviation fuel supplied <u>to aircraft operators in scope of RFEUA</u> at the Union Airport. Note that this includes the total amount of aviation fuel supplied, i.e. both SAF and conventional jet fuel. Refer to the official list of aircraft operators in scope of RFEUA linked in note (4) under '0. Instructions'. Refer to note (1) under '0. Instructions' for a note on converting from volume to mass, if relevant.
Alicante	LEAL	Jet A1	43	421	421
Asturias	LEAS	Jet A1	43	218	218
Barcelona	LEBL	Jet A1	43	629	629

“Reporting Template A – SAF and total aviation fuel” How to (4/4)

3. “Totals”

- Renseignez la somme totale de CAD fournie aux aéroports de l'Union et la somme totale du carburant aviation fourni.
- Seules les cellules jaunes doivent être remplies.

Total sum of SAF supplied to Union airports by aviation fuel supplier		tonnes
100.00		
I declare that the value above represents the total amount of SAF supplied to Union airports by the aviation fuel supplier. This amount will be considered regarding the compliance with the minimum share of SAF for 2025.		YES
Total sum of aviation fuel supplied to Union airports by aviation fuel supplier		tonnes
10,000.00		
I declare that the value above represents the total amount of aviation fuel supplied to Union airports by the aviation fuel supplier. This amount will be regarded as the '100%' against which the minimum share of SAF for 2025 is calculated against.		YES
Please indicate any additional comments you may have below (if any):		

“Reporting Template B – Aviation fuel properties ” How to (1/2)

Extrait du “Reporting template B – Aviation fuel properties”, téléchargé via la plateforme CIRCABC.

La première étape renvoie à une feuille à remplir alors que la deuxième se concentre sur des explications supplémentaires pour comprendre la première étape, dont les détails sont disponibles ci-après.

	A	B	C
1	MANDATORY <i>This field is mandatory to complete for the batch/data entry to be uploaded to the UDB.</i> <i>Indicate in format YYYY</i>	Enter one of the following options (case sensitive): Q1, Q2, Q3, Q4	MANDATORY <i>This field is mandatory to complete for the batch/data entry to be uploaded to the UDB.</i> <i>Both numbers and letters allowed</i>
2	REPORTING_PERIOD_CALENDAR_YEAR*	REPORTING_PERIOD_QUARTER	EO_INTERNAL_REFERENCE*
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			
22			
23			
24			
25			
26			
27			
28			

1. Bulk Upload

2. Instructions

3. Explanation of Fields

“Reporting Template B – Aviation fuel properties” How to (2/2)

Please note that the necessary changes to the UDB system (to accommodate Template B for fuel properties and 2025 reporting additions) are still being implemented. The UDB website currently shows the same interface as last year - We expect the UDB changes to be implemented by the start of **December 2025**.

1. “Bulk upload”

- Indiquez les informations pertinentes par lot.
- Les colonnes jaunes font référence aux informations obligatoires à inclure:
 - La période de rapportage
 - La référence interne
 - Le type de carburant d'aviation
 - La masse de carburant d'aviation
 - L'aéroport de destination

MANDATORY		MANDATORY		MANDATORY		MANDATORY	
This field is mandatory to complete for the batch/data entry to be uploaded to the UDB. Indicate in format YYYY		Enter one of the following options (case sensitive): Q1, Q2, Q3, Q4		This field is mandatory to complete for the batch/data entry to be uploaded to the UDB. Both numbers and letters allowed		Enter one of the following options (case sensitive): JET-A1, JET-A, JET-B, AVIATION	
Indicate a number, e.g.: 4000.0000		Indicate a number, e.g.: 5000.0000		Indicate a number, e.g.: 5000.0000		Indicate a number, e.g.: 5000.0000	
REPORTING_PERIOD_CALENDAR_YEAR	REPORTING_PERIOD_QUARTER	EO_INTERNAL_REFERENCE	AVIATION_FUEL_TYPE	AVIATION_FUEL_MASS	AVIATION_FUEL_VOLUME		
2025	Q1	2025Q1000456	JetA1	36	45,92771643		
2025	Q1	2025Q1000457	JetA1	19	24,06111534		
2025	Q1	2025Q1000458	JetA1	53	67,17363752		
2025	Q1	2025Q1000459	JetA1	9,54	12,09125475		
2025	Q1	2025Q1000460	AVIATION	0,567	0,719651176		
2025	Q1	2025Q1000461	JetA1	39,6	50,19011407		

2. “Explanation of Fields”

- Cette feuille sert d'explications pour comprendre les informations nécessaires attendues dans chaque colonne de la feuille “1. “Bulk upload”.

Mandatory to indicate in batch can be uploaded to UDB?	Required to indicate as per Article 15d?	Q1 Label Name	Database Field	Example	Explanation
Mandatory	Required	Reporting Period - Calendar Year	REPORTING_PERIOD_CALENDAR_YEAR	2025	The year corresponding to the reporting period. Format YYYY
		Reporting Period - Quarter	REPORTING_PERIOD_QUARTER	Q1	The quarter corresponding to the reporting period.
Mandatory	Required	Economic Operator Internal Reference	EO_INTERNAL_REFERENCE	E00123456	The internal reference code used by the economic operator for tracking the batch. This reference should allow the economic operator or the competent authorities to identify, trace and retrieve all certificates or tests relevant to the reported data.
Mandatory	Required	Aviation Fuel Type	AVIATION_FUEL_TYPE	JET-A1	The type/grade of the aviation fuel supplied.
Mandatory	Required	Aviation Fuel Mass	AVIATION_FUEL_MASS	5000.0000	The mass of aviation fuel in metric tonnes.
	Required	Aviation Fuel Volume	AVIATION_FUEL_VOLUME	4000.0000	The volume of aviation fuel in cubic meters.
Mandatory	Required	Destination Union Airport	DESTINATION_UNION_AIRPORT	ENAM	The airport to which the aviation fuel is supplied. ICAO CODE (four capital letters)
	Required	Determination Method	DETERMINATION_METHOD	Measured at origin	Indicates if the values that are provided by the aviation fuel supplier were measured or calculated (i.e. based on RT data correlation) at airport or pre-airport storage (i.e. the point in Mass



3.4 Références et liens vers d'autres documentations

	Lien
Annexe I Aviation : Liste des fournisseurs de carburant d'aviation	Annexe I Aviation : Liste des fournisseurs de carburant d'aviation
Annexe II Aviation : Calendrier des parts de CAD requises	Annexe II de ReFuelEU avec calendrier des parts de CAD requises
Annexe III - Matières premières à partir desquelles les biocarburants avancés sont produits, partie A	Annexe III - Matières premières à partir desquelles les biocarburants avancés sont produits
Annexe IV - Matières premières à partir desquelles les biocarburants avancés sont produits, partie B	Annexe IV - Matières premières à partir desquelles les biocarburants avancés sont produits
RefuelEU Aviation Synthèse — un transport aérien durable	Synthèse de RefuelEU Aviation — un transport aérien durable
FAQ sur le règlement (UE) 2023/2405 Refuel UE	Lien vers la FAQ
FAQ on UDB and Aviation fuel supplier requirements	Lien vers la FAQ

3.5 FAQ

Q1. Quels fournisseurs de carburants doivent être certifiés ?

Toute entité fournissant un combustible/carburant sur le marché qui est responsable du passage du combustible/carburant par un point de contrôle des produits soumis à accises ou, dans le cas de l'électricité, si aucune accise n'est due ou lorsque cela est dûment justifié, toute autre entité compétente désignée par le Ministre ayant l'Environnement dans ses attributions.

En pratique, ce sont les fournisseurs de carburant d'aviation définis comme les opérateurs redevables de l'accise sur l'énergie et qui fournissent du carburant d'aviation ou de l'hydrogène d'aviation dans un aéroport de l'Union, c'est-à-dire répondant aux critères suivants :

- Ayant leur établissement principal au Luxembourg ou en cas d'établissement principal en dehors de l'UE fournissant la majorité de leur carburant au Luxembourg,
- Disposant d'un pouvoir réel sur le mix énergétique avant l'injection dans l'oléoduc CEPS,
- N'exerçant pas une activité purement intermédiaire de prestataire de service.

Q2.Q3. Y a-t-il une flexibilité sur la réalisation du mandat ? Peut-on utiliser le CAD, pur ou mélangé, incorporé dans le système national en 2026 pour le mandat 2027 ?

Non, comme précisé dans la FAQ de la Commission européenne ([FAQ on ReFuelEU Aviation - Mobility and Transport - European Commission](#)), les parts minimales de CAD sont calculées sur une base annuelle ; il n'est donc pas possible de reporter, d'une période de déclaration à la suivante, les quantités de CAD fournies au-delà des parts minimales prévues par ReFuel Aviation.

Q3. Le produit injecté dans le CEPS à destination de l'aéroport de Luxembourg sera-t-il considéré comme un CAD physiquement reçu dans le tank de l'aéroport ? Comment cela devra être pris en compte dans le bilan massique ?

Oui dans ce cas particulier, le produit injecté sera considéré comme CAD physiquement reçu dans le tank de l'aéroport et devra être renseigné dans le bilan massique (voir section « [How-to](#) »). Le taux requis de 2% n'est seulement constaté qu'à partir du bilan massique et aucune preuve n'est requise que le carburant d'aviation présente physiquement le taux de 2% de CAD.

Q4. Dans quel outil, le fournisseur de carburant devra-t-il enregistrer les informations relatives à son mandat pour qu'il soit reconnu valide et avant quelle date doit-il faire son rapportage ?

Le fournisseur de carburant devra enregistrer ses informations via la plateforme CIRCABC et devra envoyer sa déclaration à l'Administration de l'environnement avant le 14 février de l'année civile suivant l'exercice.

Q5. Dans le cas où les carburants durables sont produits en dehors de l'UE, quelle est la procédure à suivre concernant la conformité aux exigences des CAD et les preuves à fournir ?

La procédure à suivre est similaire que ce soit pour des CAD produits au sein ou en dehors de l'UE. Les CAD doivent remplir des exigences de durabilité et faire l'objet d'une certification, comme requise par ReFuel Aviation (PoS).

Q6. Dans le cas où un fournisseur de carburant d'aviation est actif dans plusieurs pays de l'UE dont le Luxembourg, où faire la déclaration ? Comment est également appliquée l'obligation des 2% de CAD ? Est-ce que l'exigence des 2% de CAD doit être physiquement atteinte pour chaque pays ?

Les fournisseurs de carburant d'aviation doivent se conformer à leurs obligations de déclarations dans tous les aéroports de l'Union où ils exercent leurs activités. Ainsi, si un fournisseur de carburant d'aviation opère dans deux ou plusieurs États membres, il doit se conformer à ses obligations d'approvisionnement cumulées dans les deux ou dans l'ensemble des États membres concernés. Cependant, le fournisseur de carburant ne fournit qu'une déclaration dans le pays où il a été attribué (voir liste de la Commission).

Concernant l'obligation des 2% de CAD, les fournisseurs de carburant d'aviation peuvent décider de fournir les parts minimales de CAD en tant que moyenne pondérée sur l'ensemble du carburant d'aviation qu'ils fournissent dans tous les aéroports de l'Union où ils opèrent.

Q7. Dans le cas de non atteinte des exigences avec le mécanisme de flexibilité, cela implique-t-il que l'opérateur sera sanctionné par tous les pays dans lequel il est actif ?

Un seul Etat membre est responsable d'un fournisseur de carburant, qui est déterminé sur la base du lieu principal d'établissement du fournisseur. Les sanctions seront donc appliquées par l'Etat membre responsable.

Q8. Y a-t-il des exigences concernant le niveau de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour le CAD ? Si oui, comment cela est-il vérifié ?

Oui, il y a une exigence de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour le CAD qui est de devoir atteindre 70% sur l'ensemble du cycle de vie. Les exigences de vérification sont celles décrites dans RED III à savoir à travers les Proof of Sustainability (PoS).

Q9. Dans le cas où un fournisseur de carburant manque à son objectif de 2% de CAD, l'exigence de compensation du déficit est-elle cumulative d'une année à l'autre ?

L'exigence de compensation du déficit est calculée de manière annuelle. Ainsi, dans le cas où un déficit avait déjà été constaté lors de l'exercice précédent, celui-ci serait également pris en compte dans l'exercice en cours.

Q10. Comment est calculé le ratio de 3% maximum de biocarburants autres que les biocarburants avancés et les biocarburants produits à partir des matières premières énumérées à l'annexe IV du Guide Biocarburants ? Est-ce sur la base du total de carburant fourni ou seulement sur la partie CAD ?

Le ratio maximum de 3% de de biocarburants autres que les biocarburants avancés et les biocarburants produits à partir des matières premières énumérées à l'annexe IV du Guide Biocarburants est calculé sur la quantité totale de carburant d'aviation fournie par le fournisseur pendant la période de déclaration, et non sur la quantité totale de CAD.

Q11. Concernant l'exigence sur la teneur en aromatique et en naphtalène, quels sont les types de certificats à fournir ?

Il n'est pas nécessaire de réeffectuer un autre test ou obtenir un certificat additionnel pour démontrer la teneur en aromatique et en naphtalène, un certificat d'analyse (Certificate of analysis COA) fourni initialement par le fournisseur est suffisant.

Q12. Quelle est la procédure et quel est le traitement si la déclaration n'est pas faite au plus tard le 14 février de l'année civile suivant l'exercice ?

Dans ce cas, il est nécessaire de contacter directement l'Administration de l'environnement (declaration-durabilite@aev.etat.lu) afin de faire état de ce retard et effectuer les procédures nécessaires.