

ASSEMBLÉE NATIONALE

12 octobre 2012

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2013 - (N° 235)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° I-464

présenté par

Mme Allain, Mme Sas, M. Alauzet et les membres du groupe écologiste

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 13, insérer l'article suivant:**

L'article 265 *bis* A du code des douanes est abrogé.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement a pour objectif de supprimer l'exonération fiscale accordée aux agro carburants. La production d'agro carburants présente en effet un bilan énergétique, écologique, et économique désastreux.

Selon un rapport de l'Inspection Générale des Finances d'août 2011, la filière agro carburant bénéficie d'un triple avantage : défiscalisation des biocarburants, rente sur la TGAP (Taxe Générale sur les Activités Polluantes) notamment pour le biodiesel, et obligation communautaire d'incorporation de 10 % de biocarburants dans les énergies renouvelables.

Outre la légalité questionnée de cette collusion de soutiens, la question de l'efficacité de cette mesure pour l'intérêt général est posée.

Bilan juridique :

Comme l'assure le rapport précité « le système fiscal actuel est fragilisé et pourrait être contraire au droit communautaire » dans la mesure où les Etats membres ne peuvent pas prévoir de façon concomitante une obligation d'incorporation et une défiscalisation.

Bilan économique et social :

Les aides à la filière agro carburant empêchent les nouveaux acteurs de rentrer sur le marché, notamment pour la filière Biodiesel.

Par ailleurs, l'effet redistributif de cette mesure est très limité, et ne touche, outre l'oligopole d'industriels, que quelques céréaliers mais ne parvient pas jusqu'aux consommateurs.

Enfin, « le caractère monopolistique du marché national fait que la rente économique de la TGAP est captée par le producteur de biocarburant ».

Enfin, les agrocarburants contribuent à la forte augmentation des prix mondiaux des denrées agricoles (blé, maïs, huiles végétales, etc.) et donc à celle des produits alimentaires consommés en France et dans le monde.

Bilan environnemental :

Sur le plan environnemental, si les agro-carburants permettent, selon le rapport, de réduire les émissions de gaz à effet de serre par rapport aux combustibles fossiles, ce bénéfice est relatif, puisque, la stricte approche par le coût CO₂ ne prend en compte que l'externalité environnementale associée aux émissions de gaz à effet de serre. Elle n'intègre pas d'autres types de dommages à l'environnement (par exemple la pollution de l'eau) qui permettrait d'inclure les biocarburants.

De plus, lorsqu'on prend en compte l'important changement d'affectation des sols direct mais surtout indirect (CASI) qu'ils induisent (déforestation en Indonésie et au Brésil, conversion de prairies en terres cultivées, etc.), les agrocarburants (appelés improprement « biocarburants » dans le code des douanes ainsi que dans la loi dite « Grenelle 1 ») ont un impact environnemental très négatif. L'étude ADEME 2010 montre ainsi que les émissions de gaz à effet de serre des agrocarburants peuvent dépasser celles des carburants fossiles (gasoil ou l'essence) remplacés. Par ailleurs, la Commission européenne s'apprête à proposer des valeurs par défaut pour le CASI, suite aux conclusions d'une étude qu'elle a commanditée à cet effet. Pour le biodiesel produit à partir d'huile végétale (colza, soja, tournesol ou palme), la valeur proposée est de 55gCO₂/MJ, ce qui détériore effectivement le bilan GES de ces produits le situant au niveau, ou au-delà, du diesel fossile.

Par ailleurs, compte tenu de leur faible efficacité énergétique (voisine de 1 pour l'éthanol de céréales ou de betterave et de 2 pour le diesel de tournesol, colza ou soja), les agrocarburants industriels ne peuvent en aucun cas contribuer de manière significative à l'indépendance énergétique nationale. Leur coût de production étant fortement corrélé au prix de l'énergie fossile, une augmentation du prix du pétrole ne les rendra pas plus compétitifs.

Ainsi, il convient de mettre un terme aux mesures favorisant un développement industriel des agrocarburants, dont fait partie l'exonération fiscale.

Cette mesure permettrait à la France d'économiser près de 400 millions d'euros (en considérant un scénario de renouvellement des agréments tel qu'envisagé dans le PLF 2013).