

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 septembre 2020

PLF POUR 2021 - (N° 3360)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° I-CF140

présenté par

Mme Magnier, Mme Lemoine, M. Ledoux, M. Christophe, Mme Firmin Le Bodo et M. Herth

ARTICLE 15

I. – Après l’alinéa 7, insérer l’alinéa suivant :

« c) La dernière ligne de la première colonne est ainsi rédigée : « Carburant constitué d’au moins 30 % d’esters méthyliques d’acides gras »

II. – La perte de recettes résultant pour l’État du I est compensée, à due concurrence, par la création d’une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Depuis la Loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte de 2015, il convient désormais d’accorder la priorité au développement des biocarburants avancés.

Suite à la crise sanitaire que nous venons de traverser, un « monde d’après » axé sur le développement des productions industrielles françaises, mais aussi sur la décarbonation des transports, est d’autant plus attendu par nos concitoyens. Le développement des biocarburants avancés, produits à partir de graisses de flottation (résidus graisseux de stations d’épuration de ville et/ou d’industries alimentaires), est donc une des réponses à leur apporter.

Le présent amendement propose d’introduire un allègement de la TICPE pour les biocarburants composés d’entre 24 et 30% d’esters méthyliques d’acides gras leur permettant de bénéficier au prorata de la taxation avantageuse déjà existante pour les biocarburants de type B100.

Pour être mis sur le marché, un biocarburant doit non seulement satisfaire les critères énoncés par la norme européenne EN14214, mais doit aussi répondre à des paramètres nécessaires à l’utilisation des biocarburants dans son pays, notamment sur des bases physico-chimiques.

Le % d’acides gras saturés et la Température Limite de Filtrabilité (température en dessous de laquelle le biocarburant fige) font partie de ces paramètres.

Ainsi, la France considère dans sa réglementation, que le biocarburant doit avoir une TLF de -10°C en B100.

Néanmoins, ces paramètres ne sont atteints que par les biocarburants issus du colza, qui bénéficient dès lors, d'un allègement fiscal (énoncé à l'article 265 du code des douanes).

Ceci est discriminatoire et bloquant pour la production de biocarburants avancés à base de graisses de flottation et son utilisation en flotte captive.

En effet, les biocarburants avancés issus de graisses de flottation ne peuvent pas satisfaire les paramètres français en TLF, ils sont donc automatiquement exclus d'un allègement de la TICPE pour le B100 et tout autre % d'incorporation.

Les biocarburants avancés produits à base de graisses de flottation, permettent de réaliser une réduction considérable des émissions de gaz à effet de serre (GES).

Or, si le biocarburant avancé produit à partir de graisses de flottation est cantonné au B100, il ne pourra être utilisé que 3 mois dans l'année. Bien qu'utilisé en B100, son impact environnemental annuel sera limité.

Par conséquent, l'utilisation en B30 le reste de l'année permettrait de maximiser la réduction des gaz à effet de serre et ainsi d'améliorer le bilan carbone sur toute l'année par rapport à une utilisation de diesel classique. Par ailleurs, il contribue aussi au respect de non-concurrence des terres agricoles en n'utilisant pas de végétaux mais des déchets issus de traitement d'eau.

Actuellement, les industriels comme Cooperl achètent le diesel autour de 1€/L. Sans exonération fiscale, un biocarburant doit avoir un coût complet de production maximal de 0,49€/L.

L'exonération fiscale du B100 existante permet de rendre viable un projet dont le coût de production atteindrait 0,77€/L. Par ailleurs et pour faire face à la crise économique qui s'annonce, cet allègement fiscal permettrait d'assurer une certaine pérennité des activités des entreprises.

Par conséquent, il serait souhaitable d'obtenir un allègement de TICPE, dès 30% d'incorporation d'esters méthyliques d'acides gras applicables aux biocarburants avancés (au prorata du niveau d'incorporation).

Cet allègement fiscal, permettrait de répondre plus facilement à la demande du gouvernement qui est notamment celle, de contribuer à la transition écologique en développant davantage ce type de biocarburant avancé, ainsi qu'aux objectifs européens demandant 3,5 % d'incorporation de biocarburant avancé dans les transports en 2030.

Tel est l'objet du présent amendement.