

ASSEMBLÉE NATIONALE

23 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3995)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 647

présenté par
M. Le Gac

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 31, insérer l'article suivant:**

I. – La dernière ligne de la première colonne du tableau B du second alinéa du 1° du 1 de l'article 265 du code des douanes est ainsi rédigée :

«

Carburant constitué d'au moins 60 % d'esters méthyliques d'acides gras
--

».

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

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à encourager le développement de biocarburant avancé autre que sous forme de B100. Il propose donc d'introduire, un allègement de la TICPE pour les biocarburants composés d'au moins 60% d'esters méthyliques d'acides gras (au prorata du niveau d'incorporation), leur permettant de bénéficier de la même taxation avantageuse déjà existante pour les biocarburants de type B100.

Le montant du tarif en euros sera défini par décret. Celui-ci sera supérieur au tarif du B100, tout en restant compétitif afin de soutenir la recherche et le déploiement des biocarburants avancés B60.

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 pourcentage 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 que le biocarburant doit avoir une TLF de -10°C en B100 contre des valeurs plus hautes dans les pays du sud, où le climat est différent.

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 utilisés en flotte captive.

En effet, seuls les biocarburants B100 produits à partir d'huiles végétales peuvent être utilisés toute l'année. Les biocarburants avancés produits à base de déchets graisseux d'origine animale ne peuvent en réalité être exploités sous la forme B100 que les mois les plus chauds. Le reste de l'année, c'est une formule intégrant 60% de biocarburant avancé (B60) qui est possiblement exploitable par les professionnels (flotte captive).

Si le biocarburant avancé produit à partir de graisse 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 B60 le reste de l'année permettrait de maximiser la réduction des gaz à effet de serre et ainsi d'améliorer de moitié le bilan carbone 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'eaux usées.

Aussi, cette proposition fait suite à la demande du gouvernement aux acteurs industriels concernés de développer un biocarburant avancé avec un taux d'incorporation d'énergies renouvelables supérieur au B30 ; le B30 étant jugé incompatible avec les objectifs en matière d'écologie du gouvernement, en raison de la présence élevée de gazole dans celui-ci.

Par conséquent, il serait souhaitable d'obtenir un allègement de TICPE, dès 60% d'incorporation d'esters méthyliques d'acides gras applicables aux biocarburants avancés (au prorata du niveau d'incorporation), utilisables immédiatement en flotte captive et ainsi réaliser une économie d'émissions de gaz à effet de serre (GES) de moitié par rapport au diesel, mesure qui serait véritablement écologique.

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 et permettrait d'atteindre 17 fois l'objectif de la directive européenne RED2 d'atteindre au moins 3,5 % d'incorporation de biocarburants avancés dans les transports en 2030.