

ASSEMBLÉE NATIONALE

4 octobre 2026

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2027 - (N° 3210)

Rejeté

N° I-CF1280

AMENDEMENT

présenté par

Mme Arrighi, M. Amirshahi, Mme Autain, Mme Balage El Mariky, Mme Voynet, Mme Belluco, M. Ben Cheikh, M. Biteau, M. Arnaud Bonnet, M. Nicolas Bonnet, Mme Chatelain, M. Corbière, M. Davi, M. Duplessy, M. Fournier, Mme Garin, M. Damien Girard, M. Gustave, Mme Catherine Hervieu, M. Iordanoff, Mme Laernoës, M. Lahais, M. Lucas-Lundy, Mme Ozenne, M. Peytavie, Mme Pochon, M. Raux, Mme Regol, M. Thierry, Mme Sandrine Rousseau, M. Ruffin, Mme Sas, Mme Sebaihi, Mme Simonnet, Mme Taillé-Polian et M. Tavernier

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 25, insérer l'article suivant:**

I. – Le code des impositions sur les biens et services est ainsi modifié :

1° La troisième ligne du tableau du second alinéa de l'article L. 312-79 est supprimée ;

2° L'article L. 312-81 est abrogé.

II. – Le I s'applique aux produits pour lesquels l'accise devient exigible à compter du 1^{er} janvier 2027.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement supprime le tarif particulier d'accise dont bénéficie le gazole B100, afin d'aligner sa taxation sur celle des gazoles.

Ce carburant, composé d'esters méthyliques d'acides gras, est taxé à 12,905 euros par mégawattheure, très en dessous du tarif des gazoles. La Cour des comptes a évalué le coût de cet avantage à 148 millions d'euros pour la seule année 2024. Dans sa revue de dépenses consacrée aux aides aux entreprises, l'Inspection générale des finances a relevé que ce tarif ne respecte pas le minimum de taxation prévu par le droit de l'Union européenne.

L'argument de la souveraineté énergétique ne résiste pas à l'examen. Selon le service des données et études statistiques du ministère chargé de l'énergie, 73 % des volumes de biodiesel consommés

en France en 2024 étaient produits à partir de matières premières agricoles d'origine étrangère. Le déficit commercial des seuls biodiesels raffinés a atteint près de 2,2 milliards d'euros la même année.

Le bilan environnemental est défavorable. La production de biodiesel repose principalement sur le colza, culture alimentaire dont l'usage énergétique accroît la concurrence entre les usages des terres et la pression sur les prix agricoles. Elle mobilise d'importantes quantités d'engrais azotés et de pesticides : selon le service statistique du ministère de l'agriculture, 99,9 % des surfaces de colza étaient traitées en 2021. Le bénéfice climatique des biocarburants issus de cultures alimentaires est en outre fortement réduit, voire annulé, lorsque les changements d'affectation des sols sont pris en compte.

Le Gouvernement admet lui-même ce risque. L'article 24 du présent projet de loi exclut du mécanisme de réduction de l'intensité carbone les carburants issus de matières premières présentant un risque élevé de changement indirect d'affectation des sols, et présume que le soja et la palme en relèvent.

Le B100 bénéficie enfin d'un double soutien. Il est déjà pris en compte dans la taxe incitative relative à l'utilisation d'énergie renouvelable dans les transports, dont l'article 24 relève les objectifs pour 2027, puis dans l'obligation de réduction de l'intensité carbone des carburants qui lui succédera. Rien ne justifie d'y ajouter un avantage fiscal.

La suppression de ce tarif particulier met fin à une dépense fiscale coûteuse, contraire aux objectifs climatiques et sans bénéfice démontré pour la souveraineté.