



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> 21729	De <b>M. Pierre Vatin</b> ( Les Républicains - Oise )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transition écologique et solidaire		<b>Ministère attributaire</b> > Transition écologique et solidaire
<b>Rubrique</b> > énergie et carburants	<b>Tête d'analyse</b> > Allègement fiscal sur les biocarburants	<b>Analyse</b> > Allègement fiscal sur les biocarburants.
Question publiée au JO le : <b>23/07/2019</b> Réponse publiée au JO le : <b>04/02/2020</b> page : <b>910</b> Date de signalement : <b>17/12/2019</b>		

### Texte de la question

M. Pierre Vatin attire l'attention de Mme la ministre de la transition écologique et solidaire sur l'allègement de la TICPE des biocarburants avancés à base de graisse de flottation composés d'au moins 30 % d'esters méthyliques d'acides gras, afin de les faire bénéficier de la même taxation avantageuse déjà existante pour les biocarburants de type B100. Les biocarburants avancés sont des biocarburants utilisant des matières premières ne rentrant pas en compétition avec des débouchés alimentaires. Ils proviennent notamment de déchets, comme des graisses de flottation, et leur utilisation permet une économie d'émission de gaz à effet de serre. Leur production utilise, comme c'est le cas pour l'instant en Bretagne, uniquement de l'énergie renouvelable (biomasse et récupération d'énergie fatale) et de l'eau recyclée. À l'heure actuelle, les paramètres physico-chimiques demandés en France, pour des biocarburants avancés issus de graisse de flottation ne permettent pas leur utilisation en flotte captive puisque, 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 nationaux, notamment sur des bases physico-chimiques. Le pourcentage d'acides gras saturés et la température limite de filtrabilité (TLF) (température en dessous de laquelle le biocarburant fige) font partie de ces paramètres. La France considère que le biocarburant doit avoir une TLF de -10D en B100. Ce paramètre n'est atteint que par les biocarburants issus du colza, qui bénéficient dès lors, d'un allègement fiscal (article 265 du code des douanes). La production de biocarburants avancés pour les flottes captives françaises n'est donc actuellement pas concernée par cet allègement fiscal puisque les biocarburants avancés issus de graisses de flottation ne peuvent pas satisfaire les paramètres français en TLF contenant une part de graisse animale. Ils sont donc automatiquement exclus d'un allègement de la TICPE pour le B100 et tout autre pourcentage d'incorporation. Au regard de ces éléments, il lui demande de bien vouloir lui préciser les intentions du Gouvernement quant à la possibilité de développer davantage les biocarburants avancés, notamment issus de graisse de flottation, *via* la mise en place de mesures fiscales et réglementaires plus favorables.

### Texte de la réponse

Le Gouvernement soutient le développement des biocarburants avancés produits à partir de déchets et leur incorporation dans les carburants couramment commercialisés. Ils permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports tout en évitant la concurrence avec l'alimentation pour l'usage des terres. Ce soutien est assuré via la Taxe incitative relative à l'incorporation de biocarburants, dont les évolutions sont précisées chaque année dans le Projet de loi de finances. Pour la vérification du respect des objectifs quantifiés

associés à cette taxe, les matières premières avancées figurant à l'annexe IX de la directive européenne sur les énergies renouvelables peuvent en effet être comptabilisées pour le double de leur contenu énergétique réel, ce qui leur confère une valorisation supérieure et incite fortement à leur développement. Les biocarburants produits à partir de graisses de flottation peuvent bénéficier de ce soutien. Dans le cas particulier du carburant B100, la température limite de filtration assure la bonne tenue à froid du carburant et donc le bon fonctionnement des moteurs en période hivernale. Il n'est donc pas envisagé de modifier la valeur de la température limite de filtration actuellement fixée dans les spécifications de ce carburant. Des dérogations pourront toutefois être accordées au cas par cas pour une utilisation exclusive sur certaines flottes captives si celles-ci sont équipées de manière à assurer en toute saison l'absence de problème technique lié à l'utilisation de ce carburant.