

15ème législature

Question N° : 31422	De M. Mohamed Laqhila (Mouvement Démocrate et apparentés - Bouches-du-Rhône)	Question écrite
Ministère interrogé > Économie, finances et relance		Ministère attributaire > Économie, finances et relance
Rubrique > impôts et taxes	Tête d'analyse > Développement des biocarburants avancés à base de graisses de flottation	Analyse > Développement des biocarburants avancés à base de graisses de flottation.
Question publiée au JO le : 28/07/2020 Réponse publiée au JO le : 29/09/2020 page : 6688		

Texte de la question

M. Mohamed Laqhila interroge M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance sur le différentiel de fiscalité applicable au biocarburant produit à partir de graisses de flottation comparativement à d'autres biocarburants. Certains acteurs du monde agricole ont développé, grâce à d'importants investissements en recherche et développement, un biocarburant dit avancé, produit à partir de graisses de flottation. En raison même de leur matière première, les biocarburants avancés affichent une température limite de filtrabilité (TLF) de +10°C et figent en dessous de cette température. De fait, avec le climat moyen français, ces biocarburants avancés sont utilisables pendant la période estivale en incorporation 100 % (on parle alors de B100). Le reste de l'année, une formule intégrant 30 % de biocarburant avancé (B30, déjà défini par le code des douanes) contribuerait à une réduction considérable des émissions de GES des flottes captives toute l'année. Or, contrairement au B100 qui bénéficie d'une TICPE allégée, le B30 n'est pas soutenu fiscalement. Pourtant, tout converge pour prouver que les biocarburants avancés à base de graisses de flottation constituent de véritables alternatives écologiques aux énergies fossiles. D'autres carburants défiscalisés au prorata de la quantité de biocarburant avancé incorporée pourraient être définis, comme par exemple le B50, constitué à 50 % de biocarburant avancé. Ce carburant représente le compromis optimal entre les contraintes techniques d'incorporation du biocarburant avancé et la réduction de l'impact carbone du secteur des transports. Sans ces adaptations, la France ne pourra répondre aux objectifs européens demandant 3,5 % d'incorporation de biocarburant avancé dans les transports en 2030. Aussi, soucieux d'adapter le cadre fiscal français aux enjeux incontournables de la transition écologique et énergétique, il l'interroge sur les mesures envisagées pour réformer la TICPE afin de rendre l'utilisation de ces biocarburants avancés en flotte captive plus compétitive en toute circonstance.

Texte de la réponse

Le carburant B30 qui peut contenir entre 24 et 30 % de biocarburant ne bénéficie pas d'une fiscalité privilégiée alors que le carburant B100 qui présente une teneur en esters méthyliques d'acides gras respectant une température limite de filtrabilité d'au plus -10°C supérieure à 96,5 % bénéficie d'un taux réduit de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE). Depuis le 1er janvier 2020, les taux réduits de TICPE pour les produits équivalents au gazole ne sont plus conformes à la directive 2003/96/CE restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité. Il ne peut donc être créé un taux de TICPE différencié, notamment pour le gazole B30, en l'état actuel du droit. Une part importante des recettes de la TICPE

sur les essences et les gazoles est affectée au financement des régions et des départements. Par conséquent, la fixation d'un tarif avantageux de TICPE pour le B30 conduirait à une baisse importante des recettes pour ces collectivités locales. S'agissant du gazole B50, il n'est, quant à lui, pas reconnu comme carburant autorisé au titre de l'article 265 ter du code des douanes. Par conséquent, il ne peut pas bénéficier d'une fiscalité privilégiée. Néanmoins, la direction générale des douanes et droits indirects (DGDDI) est particulièrement attentive aux difficultés des opérateurs économiques des filières des biocarburants et soucieuse de participer à la transition énergétique en valorisant les matières premières durables utilisées dans les carburants. Ainsi, la DGDDI a accompagné les redevables de la taxe incitative relative à l'incorporation de biocarburant (TIRIB) pendant la période de confinement en repoussant la date de dépôt de la déclaration de cette taxe, et en permettant une prise en compte par voie dématérialisée des documents papier qui justifient la minoration de la TIRIB.