

Utilisation des huiles végétales pures ou en mélange comme carburants

L'utilisation des huiles végétales pures ou en mélange comme carburants est interdite

Les huiles végétales pures ne sont pas reprises par l'arrêté du 22/12/78 modifié qui fixe la liste des carburants autorisés au regard des dispositions de l'article 265 ter du code des douanes. L'usage de ce produit pur à la carburation, même dans des engins agricoles et sur le site de l'exploitation agricole, est donc interdit.

L'utilisation de ce produit en mélange avec le gazole est également interdite. En effet, si la réglementation française permet le mélange de biocarburants issus d'huiles végétales dans le gazole, elle réserve cette possibilité exclusivement aux esters méthyliques d'huile végétale (EMHV) répondant à des caractéristiques définies par une norme européenne (Norme EN 14214) dans la limite de 5 % en volume (arrêté du 23 décembre 1999 modifié). De même, s'agissant du fioul domestique, seule l'incorporation d'EMHV est autorisée (arrêté du 28 août 1997).

L'utilisation d'huiles végétales comme carburant rend la TIPP exigible

L'article 265-3 du code des douanes qui reprend le principe communautaire d'équivalence prévoit que « *Tout produit destiné à être utilisé, mis en vente ou utilisé comme carburant pour moteur ou comme additif ou en vue d'accroître le volume final des carburants pour moteur est assujéti à la taxe intérieure de consommation au taux applicable au carburant dans lequel il est incorporé ou auquel il se substitue* ».

Dès lors toute utilisation d'huiles végétales pures à un usage carburant est taxable au taux du carburant équivalent, en l'occurrence le gazole ou le fioul domestique.

Les constructeurs automobiles sont défavorables à l'utilisation directe d'huiles végétales pures dans les moteurs d'automobile

Les constructeurs automobile sont défavorables à l'utilisation directe d'huiles végétales pures dans les moteurs d'automobile, celles-ci ne répondant pas aux spécifications qui permettent aux moteurs Diesel de respecter les très bas niveaux d'émissions polluantes imposée par les normes européennes ; ils pourraient ne pas maintenir leurs garanties si de tels produits étaient utilisés.

Des évolutions législatives sont en cours

Pour des raisons d'efficacité agricole et pour privilégier les circuits courts, le projet de loi d'orientation agricole (PLOA), propose d'autoriser, sous certaines conditions, l'utilisation des huiles végétales pures comme carburant en exonération de TIPP.

Le texte du projet de loi d'orientation agricole, à l'issue des débats à l'Assemblée nationale et au Sénat, réserve toutefois cette possibilité aux seules huiles végétales pures utilisées comme carburant agricole par les exploitants ayant produit les plantes dont l'huile est issue.

A compter du 1^{er} janvier 2007 l'utilisation d'huiles végétales pures comme carburant agricole sera autorisée. Au vu des expériences réalisées en France et à l'étranger un décret précisera les modalités de production, de commercialisation et d'utilisation de ces huiles végétales pures pour les cas où elles sont compatibles avec les types de moteurs et les exigences en matière d'émission.

Le dispositif fiscal de soutien aux biocarburants

Le dispositif fiscal de soutien aux biocarburants est actuellement composé de deux instruments :

- des agréments d'unités de production donnant droit à une défiscalisation partielle de TIPP lors de la mise à la consommation des biocarburants (de 25 €/hl pour les EMHV incorporés dans le gazole et 33 €/hl pour l'éthanol et pour l'ETBE incorporés dans les essences),
- une TGAP (instituée depuis le 1er janvier 2005) portant sur les distributeurs de carburants pour les inciter à incorporer des volumes de biocarburants dans les carburants fossiles qu'ils mettent à la consommation.

Si le premier dispositif pèse directement sur le budget de l'Etat (dépense fiscale correspondant à la moindre rentrée de TIPP), le deuxième dispositif pèse sur les distributeurs de carburants (grande distribution et pétroliers) qui n'incorporent pas suffisamment de biocarburants et qui le répercutent aux consommateurs dans le prix à la pompe. Cependant cette taxe n'a pas pour but d'être payée mais de faire que chaque distributeur atteigne les objectifs d'incorporation annuels fixés dans la loi.

La dépense fiscale (liée à la réduction de TIPP) correspond à environ 180 M€ pour un taux d'incorporation effectif de 1% de biocarburants en valeur énergétique dans les carburants fossiles. Les objectifs d'incorporation annoncés par Dominique de Villepin et inscrites dans la loi d'orientation agricole, prévoient une incorporation de 5,75% à l'horizon 2008, soit une dépense fiscale de près 1 Md€, avec un passage à 7% en 2010 et 10% en 2015.

Ces chiffres s'entendent à taux de défiscalisation inchangés : ces taux dépendent du prix du baril et de la compétitivité des biocarburants ; ils pourront donc à nouveau varier à l'avenir en fonction de ces paramètres.

Enfin il n'existe pas d'aide directe aux usines (notamment aux investissements) mais, comme détaillé précédemment, un agrément donnant droit à réduction de TIPP sur le produit fabriqué ce qui permet aux usines de pouvoir le vendre à un prix couvrant leurs coûts de production.