



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

TIPP

Question écrite n° 66501

Texte de la question

M. André Aschieri souhaite interpeller l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie sur la nécessité de faire respecter la nomenclature du code des douanes établissant une distinction réelle entre les produits pétroliers soumis à la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) et les huiles végétales brutes (HVB). Il est clair que les HVB ne rentrent pas dans la famille des énergies fossiles pétrolières donc ne devraient pas faire l'objet de taxations identiques (actuellement on lui appliquerait le taux le plus élevé, soit 4,30 francs le litre). Aussi, une extension de l'exonération des TIPP à d'autres biocarburants comme les HVB lui semble nécessaire, ainsi qu'une autorisation d'exploitation qui favoriserait la mise en valeur du territoire, la protection sociale, mais surtout l'indépendance de la France en matière d'approvisionnement énergétique.

Texte de la réponse

Transposant un principe d'harmonisation fiscale communautaire de la directive 92/81 du 1er octobre 1992, la France a adopté la règle selon laquelle tout produit destiné à être utilisé ou mis en vente comme carburant 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 (art. 265-3 du code des douanes). Le critère sur la base duquel un produit tel qu'une huile végétale est soumis à la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) assise sur les carburants n'est donc pas constitué par la nature du produit mais uniquement par sa destination de carburant. Une exception est cependant possible en ce qui concerne les biocarburants. Plusieurs expérimentations concernant l'utilisation d'huiles brutes végétales ont été conduites ces dernières années, principalement avec des huiles de colza mais aussi de tournesol à l'usage de tracteurs. Elles ont démontré qu'il est possible d'utiliser ces huiles brutes comme carburant dans des moteurs Diesel mais avec certaines précautions : préparation spéciale du moteur ; filtration poussée de l'huile après première pression à froid ; suivi de la durée de stockage pour limiter l'oxydation de l'huile ; réchauffage de l'huile nécessaire pour le démarrage à froid (viscosité élevée). Certains inconvénients ont cependant été relevés : claquements liés au faible indice de cétane ; augmentation des émissions liées au craquage de l'huile entraînant des dépôts et un risque de pollution accrue. Ces résultats ne sont toutefois pas toujours transposables aux véhicules légers et en particulier aux moteurs à injection directe. De plus, les émissions liées à leur combustion n'ont pas fait l'objet d'études détaillées. C'est pourquoi les pouvoirs publics ont préféré privilégier l'incorporation des huiles de tournesol et de colza dans le gazole jusqu'à hauteur de 5 % en volume sous la forme d'ester métylique d'huiles végétales (EMHV) et qui a démontré son innocuité. Compte tenu du surcoût actuel des EMHV par rapport au gazole, cette incorporation fait l'objet d'une défiscalisation de 0,35 euro par litre pour un volume de 318 000 tonnes par an de biocarburants dans le cadre d'une procédure d'agrément. Ce volume devrait être prochainement revu à la hausse à hauteur de 70 000 tonnes par an d'EMHV. Par ailleurs, un appel d'offres a été lancé conjointement par l'agence de l'environnement et de la maîtrise d'énergie (ADEME) et le secrétariat d'Etat à l'industrie, début septembre, afin de réaliser le bilan énergétique des productions d'huiles brutes (tournesol et colza) et d'EMHV.

Données clés

Auteur : [M. André Aschieri](#)

Circonscription : Alpes-Maritimes (9^e circonscription) - Radical, Citoyen et Vert

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 66501

Rubrique : Impôts et taxes

Ministère interrogé : économie

Ministère attributaire : économie

[Date\(s\) clé\(e\)s](#)

Question publiée le : 1er octobre 2001, page 5511

Réponse publiée le : 21 janvier 2002, page 297