



LE RÉGIME JURIDIQUE DES BIOCARBURANTS

Grâce aux progrès de la technologie, la plupart des véhicules actuellement en circulation peuvent utiliser un mélange faible de biocarburant. L'éventail de biomasse apte à produire des biocarburants à partir de produits d'origine agricole et sylvicole, ainsi qu'à partir de résidus et de déchets de la sylviculture et de l'industrie sylvicole et agroalimentaire, est important. Le secteur des transports, qui représente plus de 30% de la consommation finale d'énergie dans la communauté européenne, est en expansion, conduisant à une augmentation des émissions de dioxyde de carbone.

L'utilisation accrue des biocarburants dans les transports participe au respect du protocole de Kyoto. Le développement des biocarburants est également un des moyens par lequel les Etats peuvent réduire leur dépendance par rapport à l'énergie importée et avoir une influence sur le marché des combustibles pour les transports et, par conséquent, sur la sécurité de l'approvisionnement en énergie à moyen et long terme.

Ce cahier juridique présente :

1. les filières biocarburants engagées par la France pour les véhicules à moteur
2. le contexte politique et les axes stratégiques du cadre communautaire de promotion de l'utilisation des biocarburants
3. la réglementation et les incitations fiscales en matière de biocarburants en France.

1. LES FILIERES BIOCARBURANTS

Les biocarburants sont des carburants obtenus à partir d'une matière première végétale (biomasse). Il existe deux grandes filières de production des biocarburants :

- la filière éthanol, qui comprend l'éthanol et l'ETBE (éthyl tertio butyl éther) pour les véhicules essence
- la filière des huiles végétales, avec l'EMHV (esters méthyliques d'huiles végétales) pour les véhicules diesel.

Définition de la notion de « biocarburant »

Le biocarburant est défini comme « un combustible liquide ou gazeux utilisé pour le transport et produit à partir de la biomasse¹ ».

Comparaison des caractéristiques de l'éthanol, de l'ETBE, du MTBE et du supercarburant

Caractéristiques	Euro-super	Ethanol	ETBE	MTBE
Masse volumique (kg/l)	0,755	0,794	0,750	0,746
Tension de vapeur du mélange (bar)	0,7 - 0,8	1,54	0,40	0,54
Pouvoir calorifique (kJ/l)	32389	21283	26910	26260
Chaleur de vaporisation °C	289	854	321	337
Nombre d'octane	MON	>85	99	100
	RON	95	120	118

Source IFP

¹ Arrêté du 23 décembre 1999 modifié relatif aux caractéristiques des supercarburants sans plomb.

² ETBE = éthyl tertio butyl éther.

³ MTBE = additif d'origine pétrolière utilisé pour améliorer l'indice d'octane.

1.1 POUR LES VEHICULES A ESSENCE

◆ L'éthanol (ou bioéthanol) et l'E85

Pour la production de l'éthanol, la betterave et les céréales sont les principales ressources utilisées. Pour la production industrielle, les voies sucrières et amylacées sont privilégiées. D'autres modes de production font l'objet de travaux de recherche en vue d'une optimisation des techniques et des coûts. En France, l'incorporation d'éthanol dans l'essence à hauteur d'un volume de 5% est autorisée sans modification des moteurs¹. Avec une adaptation spécifique du véhicule, l'utilisation de mélanges riches, tel que l'E85 (85% d'Ethanol), est également possible.

◆ L'ETBE²

L'ETBE est un produit résultant de sa synthèse avec une base pétrolière issue des raffineries : l'isobutène. L'ETBE contient 49,75% en masse d'éthanol combiné sous forme chimique. La synthèse de l'ETBE est très proche de celle du MTBE³.

L'ETBE peut être incorporé jusqu'à hauteur de 15% en volume dans l'essence¹. L'absence de problème de volatilité, le gain d'indice d'octane élevé et la parfaite tolérance à l'eau sont les principaux avantages de l'ETBE.

1.2 POUR LES VEHICULES DIESEL

◆ L'EMHV⁴

Les huiles végétales (principalement le colza), qui sont inadaptées à l'alimentation directe des moteurs diesels modernes, sont transformées, par une opération de transestérification avec du méthanol, en EMHV. Un autre filière consiste à utiliser de l'éthanol au lieu et place du méthanol. Une telle filière est peu développée (EEHV, ester éthylique d'huiles végétales). Pour la fabrication de l'EMHV, c'est principalement le colza qui est utilisé et, dans une moindre mesure, le tournesol.

Les caractéristiques physico-chimiques des EMHV étant proches de celles du gazole et du fioul domestique, l'EMHV peut être utilisé en mélange avec du gazole dans les moteurs diesel classiques pour véhicules routiers ou avec du fioul domestique. En France, il existe deux possibilités d'utilisation d'EMHV. L'utilisation varie selon le pourcentage d'incorporation :

- de l'ordre de 5% en volume : utilisation dans le gazole classique et utilisation banalisée
- de l'ordre de 30% : utilisation¹ dans des flottes urbaines spécifiques autorisées par dérogation.

Le taux de l'ordre de 5% résulte d'un programme de validation, réalisé entre 1991 et 1995, d'un gazole contenant 5% d'EMC (ester méthylique de colza). Jusqu'au seuil de 5%, la présence d'EMHV :

- n'entraîne pas de modification notable des propriétés du mélange, donc pas de modification des véhicules
- ne nécessite pas d'ajustement de la formulation du gazole au regard des spécifications de la norme européenne EN 590.

◆ L'EEHV⁵

L'EEHV est obtenu en remplaçant le méthano-

l par de l'éthanol dans le processus de fabrication des EMHV.

◆ Le biogazole de synthèse

L'utilisation du procédé NextBTL⁶ permet de produire un biogazole obtenu par un hydrotraitement à partir de plusieurs huiles végétales et de graisses animales, dont les propriétés sont comparables, voire supérieures, à celles du gazole.

2. CONTEXTE POLITIQUE ET CADRE JURIDIQUE COMMUNAUTAIRE SUR LES BIOCARBURANTS

Le développement des biocarburants répond à un double objectif :

- lutter contre le changement climatique tout en respectant les objectifs de réduction des émissions de CO² par rapport aux engagements du Protocole de Kyoto
- diversifier les sources d'approvisionnement en énergie au sein de l'Union européenne.

La communauté européenne a arrêté, le 8 mai 2003, la directive 2003/30/CE visant à promouvoir l'utilisation de biocarburants ou autres carburants renouvelables dans les transports. La directive établit les principes généraux en matière de commercialisation et de distribution d'un pourcentage minimal de biocarburants. Outre l'adoption de la directive du 8 mai 2003, l'Union européenne, par l'intermédiaire de sa communication du 8 février 2006, a fixé les axes d'une « stratégie de l'Union Européenne en faveur des biocarburants ».

2.1 LA DIRECTIVE DU 8 MAI 2003

La directive impose l'obligation d'adopter la législation et les mesures nécessaires pour que les biocarburants représentent une part minimale des carburants vendus sur leur territoire à l'horizon 2005.

⁴ EMHV = ester méthylique d'huile végétale.

⁵ EEHV = ester éthylique d'huiles végétales

⁶ Procédé développé par la société Neste Oil en partenariat avec la société Total.

Le Livre vert « Vers une stratégie européenne de sécurité d'approvisionnement énergétique »

Dans son Livre vert, la Commission propose de porter la part des biocarburants à plus de 20% de la consommation européenne d'essence et de diesel d'ici à 2020. Selon les prévisions du Livre vert, la croissance du secteur des transports se situera aux environs de 2% par an au cours de la prochaine décennie. En l'absence de mesures d'économies d'énergie, la consommation de carburant diesel

et d'essence pour les transports devrait atteindre environ 304 millions tep (tonne équivalent pétrole) en 2010 dans l'ensemble de l'Union européenne. Le but final est de réduire la dépendance de l'utilisation de carburants à base de pétrole, qui constitue pour l'Union européenne une importante source de préoccupation en matière d'environnement et de sécurité d'approvisionnement.

La directive établit un pourcentage minimal de biocarburants remplaçant le carburant diesel ou l'essence à des fins de transport dans chaque État membre. Il s'agit de diminuer les émissions classiques de CO² (dioxyde de carbone), CO (monoxyde de carbone), NO_x (oxydes d'azote), COV (composés organiques volatils) et d'autres particules toxiques pour la santé et l'environnement. Les différents types de biocarburants recensés par la directive sont le bioéthanol, le biodiesel, l'ETBE, le biométhanol, la bio-huile. Les biocarburants peuvent se présenter sous les formes suivantes : biocarburants à l'état pur, biocarburants mélangés et liquides dérivés de biocarburants.

La directive impose trois séries d'obligations aux États membres :

- 1) veiller à ce que, le 31 décembre 2005 au plus tard, la part minimale des biocarburants vendus sur leur marché atteigne un pourcentage de 2% et de 5,75% d'ici à décembre 2010
- 2) annoncer, avant juillet 2004, les objectifs qu'ils proposent d'atteindre à l'échéance de décembre 2005
- 3) adresser, avant le 1er juillet de chaque année, à la Commission un rapport sur :
 - les mesures prises pour promouvoir l'utilisation des biocarburants et d'autres carburants renouvelables

- les ressources nationales affectées à la production de biomasse à des fins énergétiques autres que le transport
- les quantités totales de carburants pour les transports vendues au cours de l'année précédente.

Le 10 juin 2007, la Commission a présenté un rapport sur « les progrès accomplis en matière de biocarburants et d'autres carburants renouvelables dans les États membres de l'Union Européenne ». En 2005, 17 des 21 États membres ont utilisés les biocarburants. La Commission souligne une progression significative de leur part de marché pour atteindre en moyenne 1 % (soit un doublement en deux ans). Néanmoins, ce chiffre est inférieur à la valeur de référence, fixée à 2 %. Seules l'Allemagne (3,8 %) et la Suède (2,2 %) ont atteint la valeur de référence. De plus, si le biodiesel a atteint une part d'environ 1,6 % du marché des carburants diesel, l'éthanol ne compte que pour 0,4 % du marché de l'essence. La Commission estime qu'il est peu probable que les États membres atteignent l'objectif de 5,75 % fixé pour 2010 par la directive sur les biocarburants. Elle envisage déjà une modification de cette directive, par la fixation d'un objectif contraignant de 10% pour 2010 applicable à l'ensemble de l'Union européenne ainsi que par l'encouragement des biocarburants de haute qualité.

2.2 LES AXES STRATEGIQUES DE LA POLITIQUE DE L'UNION EUROPEENNE

Par cette stratégie, la Commission définit le rôle que pourraient jouer les biocarburants issus de la biomasse, en tant que source d'énergie renouvelable, alternative aux sources d'énergie fossile utilisées par le secteur des transports.

Triple objectif

La stratégie complète le plan d'action sur la biomasse adopté fin 2005 et répond à un triple objectif :

- le renforcement de la promotion des biocarburants dans l'Union européenne et les pays en développement
- la préparation à l'utilisation à grande échelle des biocarburants
- le développement de la coopération avec les pays en développement pour la production durable de biocarburants.

Ce triple objectif se décline en sept axes, dans lesquels sont regroupées les mesures prioritaires envisagées par la Commission.

- ◆ Stimulation de la demande de biocarburants

La Commission européenne portera une attention particulière aux avantages fiscaux prévus par la directive¹ du 27 octobre 2003 sur la taxation de l'énergie ainsi qu'à l'établissement éventuel d'un cadre réglementaire en matière d'incitants liés aux résultats environnementaux des carburants. Elle a ainsi proposé, le 21 décembre 2005, une directive sur la promotion des véhicules propres pour le transport routier.

- ◆ Action en faveur de l'environnement

La Commission envisage, par ailleurs, de mettre en valeur les avantages procurés par les biocarburants en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Elle

prend aussi en compte la compatibilité des règles techniques et environnementales, notamment en ce qui concerne les quantités maximums de biocarburants dans l'essence et le diesel.

- ◆ Développement de la production et de la distribution de biocarburants

Les États membres et les régions sont invités à prendre en compte les opportunités offertes par les biocarburants en termes d'activités économiques et de création d'emplois dans le cadre des politiques de cohésion et de développement rural. La Commission demandera aux industries concernées de justifier le recours à des pratiques qui font obstacle à l'introduction des biocarburants et contrôlera le comportement de ces industries pour s'assurer qu'il n'y a aucune discrimination à l'encontre des biocarburants.

- ◆ Extension du champ d'approvisionnement en matières premières

La Commission va inclure la production de sucre en vue de la fabrication de bioéthanol dans les régimes d'aide au titre de la Politique Agricole Commune.

- ◆ Renforcement des possibilités commerciales des biocarburants

La Commission envisage d'établir des codes douaniers distincts pour les biocarburants. Elle prévoit aussi de présenter une modification de la norme applicable au biodiesel.

- ◆ L'aide aux pays en développement

La Commission souhaite prendre des mesures d'accompagnement, en faveur des pays touchés par la réforme du régime du sucre, à un programme spécifique d'aide aux biocarburants.

- ◆ La promotion de la recherche et de l'innovation

¹ Directive 2003/96/CE du Conseil, du 27 octobre 2003, restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité.

Cette promotion vise notamment à améliorer les procédés de production et à diminuer les coûts. Le développement de plateformes technologiques européennes, menées par l'industrie, comme celle relative aux biocarburants, devrait permettre de mettre en œuvre une vision et une stratégie européenne commune pour la production et l'utilisation des biocarburants.

3. LA REGLEMENTATION FRANCAISE EN MATIERE DE BIOCARBURANTS

3.1 LA TRANSPOSITION DE LA LEGISLATION COMMUNAUTAIRE

En février 2005, la Commission européenne a envoyé des lettres de mise en demeure à 19 Etats membres, dont la France, qui ne l'avaient pas informée sur les mesures de transposition de la directive à l'expiration du délai imparti par le texte communautaire, à savoir, le 31 décembre 2004. Le 16 mars 2005, la Commission européenne a également envoyé des lettres de mise en demeure à l'Etat français ainsi qu'à 8 autres Etats membres qui ne lui avaient pas encore communiqué leurs objectifs concernant le part de marché des biocarburants en 2005, comme le prévoit la législation européenne en la matière. A cette date, les objectifs mentionnés dans le rapport français n'étaient pas définitifs. Le 12 septembre, la France a transmis à la Commission européenne le rapport annuel exigé en application de l'article 4 de la directive 2003/30/CE. Ce rapport, à nouveau jugé insatisfaisant, a donné lieu à l'émission d'une nouvelle mise en demeure à la France

le 13 décembre 2005. La France a donc adressé un nouveau rapport mis à jour le 27 janvier 2006.

L'ensemble des mesures prises pour promouvoir l'utilisation des biocarburants au plan national résulte du rapport adressé par la France à la Commission européenne.

◆ L'encouragement de l'utilisation des biocarburants

La France a encouragé, depuis plus de 10 ans, une utilisation des biocarburants sous une forme banalisée, en les incorporant dans les carburants ou le fioul domestique, sans que l'utilisateur ait besoin de modifier le réglage de son moteur. Pour cela, les deux filières, éthanol agricole pour les essences et huiles végétales pour le gazole, ont développé des produits élaborés dont les caractéristiques se rapprochent de celles des carburants ou du fioul domestique auquel ils peuvent être incorporés (ETBE, Ethanol pur, EMHV).

Consommation de carburants et de biocarburants en France en 2004

- 161.172 tonnes d'ETBE, à partir d'une production de 80.183 tonnes d'éthanol
- 323.720 tonnes d'EMVH
- 704 tonnes d'éthanol, destinées à une incorporation directe.

Obligations des Etats membres de l'Union européenne :

- transposer la directive en droit national
- transmettre à la Commission européenne un rapport prévoyant un objectif indicatif sur la part du marché du pétrole et du gazole qu'occuperont les biocarburants fin 2005
- fournir des explications pour tout écart entre cet objectif et la valeur de référence fixée à 2% par la directive.

◆ La défiscalisation partielle des biocarburants depuis 1992

Le dispositif fiscal est composé de deux instruments :

- des agréments d'unités de production ouvrant droit à une défiscalisation partielle de TIPP lors de la mise à la consommation de biocarburants
- l'institution d'une TGAP portant sur les distributeurs de carburants les incitant à incorporer des volumes de biocarburants dans les carburants fossiles.

Agréments accordés en France

EMVH : 70 000 tonnes
Ethanol : 12 000 tonnes

◆ La mise en place du plan biocarburants

La France adopte, le 7 septembre 2004, un plan pour le développement de la production de biocarburants en France. L'objectif alors fixé était d'atteindre, à l'horizon 2007, une production de l'ordre de 128.000 tonnes. La première phase du plan biocarburants s'est achevée le 18 mai 2005. Elle couvre la période 2005 à 2012. Le gouvernement a annoncé, le 19 mai 2005, la mise en oeuvre effective de la deuxième phase de ce plan, qui va porter sur la période 2008 à 2013. Pour ce faire, un nouvel appel à candidature, pour l'attribution en 2008 de 700.000 tonnes pour la filière esters d'huiles végétales et 250.000 tonnes pour la filière bioéthanol, a été engagé fin 2005.

◆ L'adoption par la France des objectifs d'incorporation des carburants

La loi n°2005-781 de programme du 13 juillet 2005, fixant les orientations de la politique énergétique, a fixé comme axe de développement des biocarburants les objectifs indi-

catifs de pénétration pour l'utilisation dans les transports prévus par la directive 2003/30/CE. Toutefois, ces objectifs ont, depuis l'envoi de ce rapport, été réévalués par la loi n°2006-11 du 5 janvier 2006 d'orientation agricole.

◆ Les ressources nationales affectées à la production de biomasse à des fins énergétiques autres que les transports

La valorisation énergétique de la biomasse doit permettre de contribuer aux objectifs ambitieux fixés par la loi de programme fixant les orientations de la politique énergétique en matière de développement des énergies renouvelables d'ici 2010, à savoir, outre les carburants pour le transport :

- une augmentation de la part de la production d'électricité d'origine renouvelable à hauteur de 21% de la consommation intérieure d'électricité
- une augmentation de 50% de la production de la chaleur renouvelable.

3.2 LA POLITIQUE FRANÇAISE DE SOUTIEN DES BIOCARBURANTS

La politique française de soutien au développement des biocarburants poursuit des objectifs ambitieux et repose sur plusieurs dispositifs fiscaux.

La directive 2003/30/CE du 8 mai 2003, visant à promouvoir l'utilisation de biocarburants ou autres carburants renouvelables dans les transports, établit un objectif de développement de ces carburants : porter leur part dans la teneur énergétique de la quantité totale d'essence et de gazole mise en vente à 2% au 31 décembre 2005 et à 5,75% au 31 décembre 2010.

L'article 4 de la loi de programme fixant les orientations de la politique énergétique du 13 juillet 2005¹, dont la rédaction résulte de sa modification par l'article 48 de la loi du 5 janvier 2006 d'orientation agricole², fixe

¹ Loi n°2005-781 du 13 juillet 2005 de programme fixant les orientations de la politique énergétique

² Loi n°2006-11 du 5 janvier 2006 d'orientation agricole

des objectifs plus ambitieux que ceux établis par la directive 2003/30/CE, en portant la part des biocarburants dans la teneur énergétique de la quantité totale d'essence et de gazole mise en vente.

lorsqu'elle est autorisée.

◆ La réduction de la Taxe Intérieure sur la consommation des Produits Pétroliers

OBJECTIFS	2005	2006	2007	2008	2009	2010
France	1,20%	1,75%	3,50%	5,75%	6,25%	7,00%
Europe	2,00%	2,75%	3,50%	4,25%	5,00%	5,75%

Deux dispositifs fiscaux principaux concourent au développement des biocarburants :

- une réduction de la taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers (TIPP) à leur profit ;
- une taxation des distributeurs de carburants n'atteignant pas les objectifs d'incorporation.

Par ailleurs, un régime spécifique encadre l'utilisation des huiles végétales pures qui bénéficient d'une exonération fiscale totale

En application de l'article 265 du Code des douanes, un additif à un carburant est soumis à la même taxation que le carburant auquel il s'incorpore. Un biocarburant incorporé à un carburant traditionnel devrait donc, en principe, être soumis à la même fiscalité que lui. Les biocarburants bénéficient toutefois, par dérogation, d'une réduction de TIPP prévue par l'article 265 bis A du Code des douanes.

En application de cet article, la réduction « doit permettre d'assurer la compétitivité des bio-

Réduction de TIPP (Article 265 bis A Code des douanes)

Pour 2006, cette réduction est égale à :

- 25 euros par hectolitre pour les esters méthyliques d'huile végétale (EMHV) incorporés au gazole ou au fioul domestique
- 33 euros par hectolitre pour le contenu en alcool des dérivés de l'alcool éthylique incorporés aux supercarburants dont la composante alcool est d'origine agricole (ETBE)
- 33 euros par hectolitre pour l'alcool éthylique d'origine agricole (éthanol) incorporé directement aux supercarburants.

carburants par rapport aux carburants fossiles sans toutefois aboutir à une surcompensation de l'écart de prix de revient entre ces produits. » Plusieurs facteurs permettent de déterminer cet écart de prix de revient : le prix du pétrole lui-même, le prix d'achat de la matière première agricole, le prix de valorisation des coproduits des biocarburants (tourteaux, glycérine par exemple). L'association de ces paramètres rend le calcul de l'écart de prix de revient complexe et le seuil de compétitivité des biocarburants avec les carburants fossiles ne peut être apprécié en comparant simplement le prix de revient des biocarburants à un instant donné à une projection du prix de revient des carburants fossiles sur la base d'une estimation du prix futur du baril de pétrole. Le principal paramètre étant le prix du pétrole, plus celui-ci augmente, plus les biocarburants deviennent compétitifs et, par conséquent, moins une défiscalisation forte est nécessaire. C'est ce phénomène qui aurait expliqué la baisse de la défiscalisation proposée par la loi de finances pour 2006, et non un recul de l'engagement des pouvoirs publics en faveur du développement des biocarburants. Cette défiscalisation partielle n'est ouverte que pour des quantités limitées. Le système repose, en effet, sur l'agrément fiscal des capacités de production. Ces agréments sont accordés par les pouvoirs publics au terme d'appel d'offres.

◆ La Taxe Générale sur les Activités Polluantes (TGAP biocarburants)

La loi de finances pour 2005 a créé un prélèvement supplémentaire de la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) organisé par l'article 266 quinquies du Code des douanes sur certains carburants d'origine fossile (supercarburants et gazole), dont sont redevables les personnes qui mettent à la consommation ces carburants.

L'incorporation des biocarburants dans l'essence et dans le gazole permet de réduire le taux de la taxe due à proportion du pou-

Progressivité de la Taxe Générale sur les Activités Polluantes (TGAP Biocarburants)

En 2005 : taux de 1,2 %

En 2006 : taux de 1,75 %

En 2007 : taux de 3,5 %

En 2008 : taux de 5,75 %

En 2009 : taux de 6,25%

En 2010 : taux de 7%

voir énergétique des quantités incorporées. Cette taxe constitue donc, de fait, une sanction financière à l'encontre des distributeurs de carburants n'incorporant pas de biocarburants.

L'incorporation des biocarburants permettant de réduire le taux de la taxe est apprécié par type de carburant additionnel ajouté. Pour ne pas payer de taxe du fait de l'absence de compensation entre différentes catégories de carburants, le distributeur doit atteindre l'objectif d'incorporation aussi bien sur le gazole que sur les essences. L'assiette de la taxe est la quantité de carburants distribuée valorisée au prix du « précompte » pétrolier c'est-à-dire de l'assiette de la TVA perçue sur les produits pétroliers (soit la valeur constatée du prix du carburant fossile au cours du précédent quadrimestre, majorée de la TIPP et de la redevance au profit des stocks stratégiques pétroliers).

◆ Le régime juridique spécifique applicable aux huiles végétales pures

L'article 265 ter du Code des douanes dispose que « sont interdites l'utilisation à la carburation, la vente ou la mise en vente pour la carburation de produits dont l'utilisation et la vente pour cet usage n'ont pas spécialement été autorisées par des arrêtés du ministre chargé du budget et du ministre chargé de l'industrie. » Les huiles végétales pures ne figurant pas parmi les produits autorisés par les arrêtés pris en application de cet article, leur utilisation à la carburation est, en principe, interdite.

Toutefois, la loi d'orientation agricole du 5 janvier 2006 a autorisé l'utilisation, comme carburant agricole, d'huile végétale pure par les exploitants ayant produit les plantes dont

l'huile est issue. Elle prévoit, en outre, une exonération totale de la TIPP pour ces huiles. Cette exonération constitue un régime très favorable puisque les autres biocarburants n'en bénéficient pas. Ce régime se justifie par l'impossibilité pratique de prélever la taxe pour un carburant utilisé en autoconsommation.

La loi d'orientation agricole a également introduit, au sein du Code des douanes, un nouvel article 265 quater autorisant la vente d'huile végétale pure en vue de son utilisation comme carburant agricole à compter du 1^{er} janvier 2007.



Me Didier Gazagne

Directeur du Département Industrie & Utilities

Didier Gazagne, Avocat, ALAIN BENSOUSSAN-AVOCATS

Le cabinet Alain Bensoussan intervient sur tous les aspects liés au droit de l'environnement et ce, en conseil, en précontentieux et en contentieux, auprès de clients des secteurs privé et public.

Dans ce cadre, il apporte son savoir faire dans le domaine complexe de la conformité à la réglementation, de la prise en charge de l'expertise technique, et du suivi des contentieux administratifs, civils et pénaux. Le cabinet privilégie une approche concrète des dossiers, grâce à une connaissance approfondie des techniques et des métiers.