

ASSEMBLÉE NATIONALE

4 octobre 2013

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2014 - (N° 1395)

Non soutenu

AMENDEMENT

N° I-CF362

présenté par
M. de Courson

ARTICLE 20

A l'alinéa 3, après la ligne correspondant à l'indice 20, est insérée une ligne ainsi rédigée :

---- gazole B30 destiné à être utilisé comme carburant ;	20 bis	Hectolitre	24,9	24,3	23,1
--	--------	------------	------	------	------

« La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à renforcer les mesures de soutien à la filière biodiesel afin de réaliser les objectifs des directives 2009/28 et 2009/30.

En effet, il est essentiel de permettre l'amortissement de l'investissement de près de deux milliards d'euros réalisé par les filières éthanol et biodiesel, résultant directement des directives européennes 2009/28 et 2009/30, et notamment de leur objectif de 10% d'énergie renouvelable dans le domaine des transports en 2020, avec l'introduction d'un régime de taxation propre au gazole B30, comme ce fut déjà le cas dans le PLF 2009 avec l'introduction d'un régime en faveur du superéthanol E85.

La contribution notable de la filière biodiesel au commerce extérieur français permet l'économie d'un milliard d'euros d'importation de gazole et de 500 millions d'euros de protéines végétales, participant activement à l'objectif stratégique de réduire la dépendance européenne en matière de protéine végétale pour le secteur de l'élevage.

Par ailleurs, les filières biocarburants génèrent plus de 30.000 emplois directs, indirects et induits en France.

Il convient donc d'ajuster progressivement la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques afin de favoriser le gazole incorporant des esters méthyliques d'huile végétale et animale et notamment le gazole B30 qui contient 30% de biodiésel.

Le montant des tarifs proposés permet de préserver la compétitivité de la filière biodiesel en cohérence avec le dispositif identique applicable à la filière éthanol et en conformité avec le niveau minima de taxation du gazole prévu par la directive 2003/96.

Par ailleurs, cette mesure ne comporte qu'un coût limité pour les finances publiques dès lors que l'essentiel du gazole B30 est utilisé par les flottes captives et n'est pas destiné au grand public.

Le taux de biodiesel contenu dans le gazole B30 est également optimum au regard des objectifs de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre et la mesure proposée participe ainsi activement à la réalisation des objectifs prescrits par les directives 2009/28 et 2009/30.

Enfin, cet amendement permet d'assurer la pérennité du choix opéré par de nombreuses collectivités territoriales et de soutenir activement ces acteurs essentiels de la lutte contre l'effet de serre tout en offrant des services publics de transports au meilleur coût.

Tel est l'objet du présent amendement.