

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

13 octobre 2016

PLF 2017 - (N° 4061)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

**AMENDEMENT**

N° I-338

présenté par

M. François-Michel Lambert, Mme Massonneau, M. de Rugy, M. Molac, M. Cavard, M. Plisson,  
M. Bleunven, Mme Fioraso, Mme Laurence Dumont, Mme Alaux, M. Galut, M. Aylagas,  
M. Burroni, M. Kalinowski et M. Lesage

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 11, insérer l'article suivant:**

I. – Le III de l'article 266 *quindecies* du code des douanes est ainsi modifié :

1° Le premier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée :

« À partir du 1<sup>er</sup> juillet 2017, son taux est fixé à 7,18 % dans la filière essence et à 7,88 % dans la filière gazole et en cohérence avec l'objectif mentionné à l'article L. 661-1-1 du code de l'énergie. » ;

2° Au deuxième alinéa, les mots : « incorporée aux » sont remplacés par les mots : « contenue dans les » ;

3° Au troisième alinéa, le mot : « incorporées » est remplacé par le mot : « contenues » et, après la référence : « 11 *ter* », sont insérées les références : « , 36, 38 *bis* » ;

4° Au quatrième alinéa, le mot : « incorporées » est remplacé par le mot : « contenues » et la référence : « et 22 » est remplacée par les références : « , 22, 36 et 38 *bis* » ;

5° Après le quatrième alinéa, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

« Les quantités de biocarburants contenues dans les produit repris aux indices 36 et 38 *bis* du même tableau sont comptabilisées à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2017 et seulement si elles sont produites à partir de matières premières listées dans la partie A de l'annexe IX de la directive 2015/1513 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 modifiant la directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la directive 2009/28/CE relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables.

---

« La même quantité de biocarburant ne peut être comptabilisée à la fois pour la filière essence et pour la filière gazole. »

6° Le 1° est complété par les mots et une phrase ainsi rédigée : « en 2016 et 7,18 % à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2017. Cette part est de 0,18 % pour les biocarburants contenus dans les produits repris aux indices d'identification 36 et 38 *bis* du tableau B du 1 de l'article 265 du présent code. » ;

7° La seconde phrase du 2° est ainsi modifiée :

a) Après le taux : « 0,7 % », sont insérés les mots : « en 2016 et au moins 0,88 % à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2017 » ;

b) Sont ajoutés les mots : « , dont un maximum de 0,18 % pour les biocarburants contenus dans les produits repris aux indices d'identification 36 et 38 *bis* du tableau B du 1 de l'article 265 du présent code » ;

8° Au neuvième alinéa, après la référence : « 22 », sont insérées les références : « , 36, 38 *bis* » et le mot : « incorporent » est remplacé par le mot : « contiennent ».

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

## EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement a pour objectif de soutenir le développement des énergies renouvelables dans les transports en facilitant le développement du biométhane carburant (bioGNV). Il propose de reconnaître le bioGNV comme biocarburant avancé dans le mécanisme de taxe général sur les activités polluantes (TGAP) qui a permis de développer les biocarburants liquides en incitant les distributeurs de carburants traditionnels.

Le bioGNV est un biocarburant gazeux produit à partir de déchets (ménagers, agricoles etc.). C'est ainsi un carburant renouvelable dont le déploiement et la généralisation permettrait de lutter contre la pollution de l'air comme le confirment les tests en conditions réelles de roulage réalisés avec l'Ademe.

L'utilisation du bioGNV commence à se développer, notamment, au sein des flottes des collectivités territoriales, aboutissement de la mise en place d'une filière de production de ce carburant renouvelable largement portée par les agriculteurs français qui valorisent ainsi par méthanisation leurs déchets et effluents d'élevage. Le secteur du transport routier de marchandises soutient aussi le bioGNV comme une alternative disponible à court terme et qui lui permet de réduire ses émissions de gaz à effet de serre et de répondre aux exigences toujours plus fortes des collectivités en matière de qualité de l'air.

Cependant le bioGNV ne bénéficie pas des mêmes mécanismes de soutien que les autres biocarburants liquides alors même que les surcoûts à l'utilisation sont encore significatifs comme pour toute filière en démarrage.

Le présent amendement a ainsi pour objectif d'inciter au développement du bioGNV en le faisant bénéficier du mécanisme d'obligation d'incorporation de biocarburant à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2017, délais choisis pour permettre une adaptation dans les meilleures conditions. Une étude d'impact réalisée par le cabinet E-CUBE Strategy Consultants en mai 2016 a permis de démontrer que cette mesure permettra d'atteindre les objectifs bioGNV fixés par la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) sans déséquilibrer les autres filières de la mobilité durable.

La disposition ne génèrera pas de dépense fiscale supplémentaire et permettra de développer des emplois dans la filière industrielle d'avenir du GNV/bioGNV qui représente, à ce jour, 1 000 emplois et 6 usines en France : Gretz Amainvilliers, Sarcelles, Annonay, Bourbon Lancy, Alby-sur-chéran et Aix les Bains. L'association française du GNV estime qu'à horizon 2020 ce sont plus de 1 800 emplois nets qui pourraient être créés en France dans la filière.