

ASSEMBLÉE NATIONALE

12 octobre 2016

PLF 2017 - (N° 4061)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N° I-87

présenté par

M. Caultet, M. Bricout, M. Caresche et M. Chanteguet

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

La seconde phrase du II de l'article 266 quinquies du code des douanes est supprimée.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement a pour objet d'aligner totalement le taux d'incorporation des biocarburants du gazole routier (B8) et non routier (« GNR »).

Cette mesure participe à la consolidation de l'incitation à l'incorporation de biocarburants déjà existante dans le GNR. En effet, du biodiesel est déjà incorporé depuis plusieurs années au sein du GNR, au titre de l'objectif d'incorporation applicable au gazole routier. Dans un souci de cohérence, il est donc essentiel d'aligner ces deux régimes afin que l'objectif d'incorporation de biocarburants soit le même pour l'ensemble du gazole à compter de 2017, à l'instar de ce qui existe déjà dans plusieurs autres États membres de l'Union Européenne.

Le GNR a fait son entrée dans le dispositif TGAP en 2016 (dans la limite de 4 % d'incorporation) et l'expérience s'avère concluante. Dès lors, cette extension au GNR du régime actuellement applicable au gazole routier est la suite logique et ne se heurte à aucun obstacle particulier. Bien plus, il s'agit d'une mesure en tout point positive.

En premier lieu, la demande supplémentaire de biocarburants générée par l'alignement de l'objectif d'incorporation du GNR sur celui actuellement prévu pour le gazole routier (7,7 %), ne nécessitera pas d'importation massive d'huiles hydrogénées (« HVO »).

En effet, ceux des distributeurs de GNR qui recourent actuellement aux HVO le font dans la mesure où, du fait de leur spécialisation et de leur faible (voire inexistante) distribution de gazole, ils ne

sont pas habitués à gérer le dispositif TGAP et donc peu enclin à recourir à du gazole du type B7/B8 (i.e incorporant un certain volume d'esters méthyliques d'acide gras). Désormais, avec l'alignement de l'objectif d'incorporation du GNR sur celui actuellement prévu pour le gazole routier (7,7 %), il sera économiquement plus intéressant pour eux d'abandonner le recours aux HVO et d'utiliser du B7/B8 en quantités plus importantes. Par conséquent, la fixation d'un même objectif d'incorporation pour le GNR et le gazole routier ne devrait entraîner aucune importation de HVO.

Bien plus, la distribution du B8 qui devrait continuer à s'améliorer pourrait même permettre de réduire la quantité de HVO actuellement utilisés, tout en respectant le plafond TGAP de 7.7 % prévu pour l'ensemble de la filière diesel.

En deuxième lieu, la filière française (graines et carburants) dispose des capacités suffisantes pour répondre à la demande d'esters méthyliques d'huile végétale (« EMHV ») qui devront être incorporés à la fois dans le gazole routier et le GNR :

1. les capacités d'estérification françaises (EMHV) sont déjà très conséquentes puisqu'elles s'élèvent à plus de 3 millions de tonnes de biodiesel ;
2. les importations d'EMHV sont des importations de proximité en provenance de l'Union Européenne essentiellement issues de graines françaises exportées pour des raisons de proximité géographique de l'outil industriel. En d'autres termes, les EMHV importés sont d'origine filière française ;
3. s'agissant des graines utilisées (graines de colza), les importations sont inférieures de moitié aux exportations et constituent essentiellement un complément saisonnier pour le remplissage des capacités de trituration françaises, ce qui signifie que la filière française reste excédentaire.

Ces éléments montrent que la filière française sera en mesure de répondre à la demande d'EMHV créée par l'alignement de l'objectif d'incorporation du GNR sur celui actuellement prévu pour le gazole routier. D'ailleurs les craintes relatives à d'éventuelles insuffisances de production parfois émises lors de l'augmentation des taux d'incorporation de biocarburants se sont toujours avérées infondées en pratique, qu'il s'agisse de l'objectif initial de 5 %, du basculement de 5 à 7 % en 2007, du passage de 7 à 8 % en 2014 ou encore de la création du GNR-B4 en 2016.

En troisième lieu, l'alignement de l'objectif d'incorporation du GNR sur celui actuellement prévu pour le gazole routier (7,7 %) ne comporte aucun coût budgétaire pour l'État. En effet, soit les opérateurs respecteront l'objectif d'incorporation de biocarburants dans le GNR et ne seront donc redevables d'aucun prélèvement supplémentaire, soit les opérateurs ne respecteront pas cet objectif d'incorporation et ils devront alors s'acquitter du prélèvement supplémentaire. Ainsi, la mesure proposée est neutre pour le budget de l'État.

En quatrième lieu, cet alignement vise également à réaliser d'ici 2020 les objectifs européens contraignants de 10 % d'utilisation d'énergie renouvelable dans le secteur des transports et de 23 % d'énergie renouvelable dans le bouquet énergétique total, conformément à la directive révisée 2009/28/CE. La France doit en effet intensifier ses efforts si elle souhaite remplir ces objectifs, ainsi que rappelé par le rapport de la Commission de 2015 sur les progrès accomplis dans le secteur des énergies renouvelables.

Enfin, l'alignement de l'objectif d'incorporation du GNR sur celui actuellement prévu pour le gazole routier au GNR permettra de créer de nouveaux débouchés et accompagnera ainsi efficacement la filière biodiesel dans la période à risque qui suivra la fin de la défiscalisation. Par ailleurs, l'augmentation de la part de biodiesel français incorporé sera autant d'importation de pétrole en moins et entraînera, par conséquent, une stabilité accrue des approvisionnements français qui seront ainsi moins dépendants de la fluctuation permanente des flux pétroliers.

Dans ce contexte, l'alignement de l'objectif d'incorporation du GNR sur celui actuellement prévu pour le gazole routier au GNR est une mesure en tout point positive.