

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

1er décembre 2016

PLFR POUR 2016 - (N° 4235)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

**AMENDEMENT**

N° 388

présenté par

M. Caullet, M. Bricout, M. Cottel et M. Bardy

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 24, insérer l'article suivant:**

I. – Le 1 de l'article 265 du code des douanes est ainsi modifié :

1° La trente-neuvième ligne du tableau B est remplacée par deux lignes ainsi rédigées :

«

---- autres ;	22	Hectolitre	-	-	-	54,07
---- gazole B10.	22 bis	Hectolitre	-	-	-	52,07

».

2° Le 2° est complété par un *e* ainsi rédigé :

« *e*) Pour le gazole B10, les modalités de mise en œuvre du présent article sont précisées par arrêté fixant les spécifications relatives caractéristiques du gazole et du gazole grand froid dénommés gazole B10. L'adoption de l'arrêté autorisant la mise sur le marché du B10 est subordonnée au respect de la procédure d'information de la Commission conformément à la Directive 2003/96, et de la procédure de notification préalable conformément à la Directive 1535/2015 ».

II. – 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 projet d'amendement vise à instaurer pour le B10 une fiscalité adaptée.

Le projet d'amendement prévoit, de créer à l'article 265 du Code des douanes, une nouvelle catégorie de gazole destiné à être utilisé comme carburant (le gazole comportant jusqu'à 10 % d'esters méthyliques d'acide gras en volume). Dans le même temps, il lui applique une fiscalité adaptée sur le modèle de ce qui a été fait pour la filière essence au profit de l'E10 en loi de finances pour 2016. En conséquence, la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) serait de 2 centimes d'euros inférieure à celle appliquée au gazole classique (gazole désigné comme « autres » dans la nomenclature de l'article 265 du Code des douanes) grâce à un léger effet de ciseau par rapport aux taux actuellement appliqués au gazole (+1ct sur le gazole, -1ct sur le B10).

Dans les faits, la mesure entrera en vigueur en même temps que la norme européenne pour le B10 puisque :

- la fiscalité adaptée du B10 n'est proposée qu'à compter de 2017 ;
- la norme européenne B10 (NF EN 16734) sera définitivement publiée en janvier 2017. Cette publication est en soi un gage de conformité au droit de l'UE ;
- le projet d'amendement fait expressément référence à l'arrêté B10, conditionnant ainsi l'autorisation de mise sur le marché et donc la mise en œuvre effective de la fiscalité adaptée à la publication de l'arrêté fixant les spécifications relatives caractéristiques du gazole et du gazole grand froid dénommés gazole B10.

Cette autorisation sera soumise à la notification préalable de l'arrêté à la Commission conformément à la Directive 1535/2015. De même, la France informera la Commission au titre de la directive 2003/96 (information de la fiscalité appliquée au 1<sup>er</sup> janvier de chaque année ou après modifications de la législation nationale).

Lorsque ces procédures seront achevées, le B10 pourra être autorisé. L'adoption de l'arrêté autorisant la mise sur le marché du B10 sera ainsi subordonnée au respect de la procédure d'information de la Commission conformément à la Directive 2003/96, et de la procédure de notification préalable conformément à la Directive 1535/2015

Surtout, en dotant le B10 d'une fiscalité adaptée, ce projet d'amendement répond à des enjeux écologiques mais aussi d'indépendance énergétique et agricole. Il contribue par ailleurs à l'alignement de la fiscalité applicable aux bio-carburants puisque l'E10 bénéficie déjà d'une fiscalité adaptée dans des proportions équivalentes.

Cette mesure permettra en effet de créer de nouveaux débouchés pour la filière agro-industrielle française du biodiesel et entraînera une indépendance et une stabilité accrues des approvisionnements français.

Par ailleurs, les tourteaux destinés à l'alimentation animale étant le co-produit du biodiesel, la mesure contribuera également à renforcer l'indépendance de la France en protéines végétales.

Cette mesure contribuera également à réaliser d'ici 2020 les objectifs européens 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.