

ASSEMBLÉE NATIONALE

10 décembre 2020

PLF POUR 2021 - (N° 3642)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 50

présenté par

Mme Louwagie, Mme Audibert, M. Emmanuel Maquet, Mme Guion-Firmin, M. Pierre-Henri Dumont, M. Jean-Claude Bouchet, M. Brun, M. Descoeur, M. Kamardine, Mme Beauvais, Mme Corneloup, Mme Boëlle, Mme Marianne Dubois, M. Hetzel, Mme Meunier, M. Meyer, M. Ramadier, M. Gosselin, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, Mme Dalloz, M. Schellenberger, M. Rémi Delatte, M. Forissier, M. Perrut, Mme Genevard, M. Jean-Pierre Vigier, M. Le Fur, M. Vatin, M. Nury et M. Viala

ARTICLE 15

I – Après l’alinéa 59, insérer l’alinéa suivant :

« 4° Les quantités de biogaz que le redevable a fournies en France pour l’alimentation de véhicules routiers au moyen d’infrastructures d’avitaillement ouvertes au public. »

II – En conséquence, à l’alinéa 60, après le mot :

« mots : « »

insérer les mots :

« , les quantités de biogaz, ».

III. – En conséquence, à la fin de l’alinéa 61, substituer à la référence :

« et 3° »

les références :

« , 3° et 4° ».

IV. – En conséquence, à la fin de l’alinéa 66, substituer à la référence :

« 3° »

la référence :

« 4° ».

V. – En conséquence, à la fin de l’alinéa 67, substituer à la référence :

« 3° »

la référence :

« 4° ».

VI. – En conséquence, compléter le tableau de l’alinéa 69 par la ligne suivante :

«

Biogaz	2	aucun	aucun	(sans objet)
--------	---	-------	-------	--------------

».

VII. – Compléter cet article par l'alinéa suivant :

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

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le secteur des transports est le premier émetteur de gaz à effet de serre avec 30 % des émissions de CO₂, le principal émetteur d’oxyde d’azote (plus de 60 %) et une importante source d’émissions de particules fines (20 à 25 %).

L’utilisation du biogaz ou bioGNV offre une solution vertueuse, complémentaire de la filière électrique et hydrogène, pour accélérer la décarbonation du transport. Produit essentiellement à partir d’effluents agricoles, de boues de station d’épuration et de biodéchets, le bioGNV permet de réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre et de polluants (oxydes d’azote, émissions de particules fines), notamment pour les flottes de véhicules lourds : camions, utilitaires, bennes à ordures, bus...

Dans une étude de septembre 2019, l’IFP Énergies nouvelles (Ifpen) a analysé l’empreinte carbone en cycle de vie complet des véhicules bioGNV comparativement aux véhicules diesel, essence et électrique. Les résultats sont sans appel : dans tous les cas examinés, les véhicules bioGNV

émettent, en ACV, moins de CO₂ que les véhicules électriques. L'étude démontre qu'un véhicule moyenne gamme roulant exclusivement au bioGNV, toute motorisation confondue, affiche un gain de 36 % en termes d'impact environnemental, en comparaison à un véhicule électrique dotée d'une électricité faiblement carbonée, comme c'est le cas en France.

Afin que l'offre d'avitaillement en bioGNV et les flottes de véhicules poursuivent leur développement, le présent amendement propose d'étendre les dispositions prévues à l'article 15 pour l'électricité en bornes publiques et l'hydrogène en raffinage au bioGNV distribué en station d'avitaillement publique. Il s'inscrit ainsi dans la logique souhaitée par le Gouvernement de s'appuyer sur les dispositions existantes en matière d'obligation d'incorporation dans les essences et gazoles pour développer les solutions les plus vertueuses en matière de mobilité.