

ASSEMBLÉE NATIONALE

6 octobre 2021

PLF POUR 2022 - (N° 4482)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

AMENDEMENT

N° I-1008

présenté par

Mme De Temmerman, M. Charles de Courson, M. Castellani, M. Pancher, M. Acquaviva, M. Colombani, Mme Dubié, M. Clément, Mme Frédérique Dumas, M. Falorni, M. François-Michel Lambert, M. Lassalle, M. Molac, M. Nadot, Mme Pinel et M. Simian

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 8, insérer l'article suivant:**

I. – Le 5 de l'article 266 *quinquies* du code des douanes est complété par un *e* ainsi rédigé :

« *e*) Pour l'usage carburant à condition qu'il s'agisse de biogaz d'origine renouvelable. »

II. – 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 présent amendement vise à soutenir le développement du BioGNV dans le domaine du transport en l'exonérant de TICGN. Le BioGNV a été régulièrement reconnu au cours de l'année 2021 comme un carburant adapté aux enjeux d'une mobilité faiblement carbonée. En analyse du cycle de vie, il présente des niveaux d'émissions équivalents à la mobilité électrique, même en tenant compte des émissions du mix électrique français.

Le projet de révision de la Directive européenne sur la Taxation de l'Energie (ETD) prévoit de distinguer clairement la fiscalité des carburants selon qu'ils soient fossiles ou renouvelables. L'exonération de TICGN pour le BioGNV s'inscrit alors pleinement dans les évolutions à venir au plan européen. La France pourrait ainsi se placer à l'avant-garde d'une fiscalité différenciée et incitative à la décarbonation rapide du secteur du transport.

Si la mobilité lourde ne représente que 3 % des véhicules, elle représente 25 % des émissions de CO2 liés à la route. Le BioGNV permet de réduire de 80 % les émissions de CO2 par rapport à un

moteur diesel et est 50 % moins bruyant qu'un moteur diesel. C'est donc un moyen efficace de diminuer rapidement, et sans bond technologique majeur, nos émissions de CO2 et nos émissions de particules fines.

Si l'adoption du GNV progresse dans le domaine du poids lourds et représente 4,2 % des immatriculations fin 2020, les objectifs ambitieux en matière de mobilité GNV fixés par la Programmation Pluriannuelle de l'Energie seront difficiles à atteindre sans accompagnement financier supplémentaire. En effet, la PPE fixe un objectif de 12 % en 2023 et de 21 % en 2028.

Cet amendement a été élaboré avec GRDF.