

ASSEMBLÉE NATIONALE

30 septembre 2021

PLF POUR 2022 - (N° 4482)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° I-129

présenté par

Mme Magnier, Mme Lemoine, M. Ledoux, Mme Chapelier, M. El Guerrab, Mme Firmin Le Bodo,
M. Herth et Mme Kuric

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

I. – Le *b* du 8 de l'article 266 *quinquies* du code des douanes est ainsi modifié :

1° À la seconde colonne de la deuxième ligne, le montant : « 5,23 » est remplacé par le montant : « 4,31 » ;

2° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Le tarif applicable à l'usage carburant mentionné dans le tableau du deuxième alinéa du présent *b* est minoré à hauteur du rapport entre la quantité de bioGNV distribuée en France et la consommation de gaz naturel pour véhicules en France, exprimées en mégawattheures et constatées au cours de la deuxième année précédant l'exigibilité de la taxe. Le tarif résultant de cette minoration est arrondi au centième de mégawattheure, la fraction égale à cinq millièmes étant comptée pour un centième. Ce tarif est constaté, au plus tard le 1^{er} décembre de l'année qui précède l'année de l'exigibilité de la taxe, par un arrêté conjoint des ministres chargés du budget et de l'environnement. »

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 de la mobilité gaz en atténuant chaque année le taux de TICGN pour la mobilité de la part de BioGNV consommée. A défaut d'une exonération de TICGN en faveur du BioGNV, une diminution du taux de la taxe à due proportion de la consommation de BioGNV effective est un signal fort de soutien à la filière du gaz renouvelable. La même logique a été utilisée pour la diminution de la TICGN combustible lors de l'examen des lois de finances pour 2020 et 2021.

Le BioGNV a été régulièrement reconnu au cours de l'année 2021 comme un carburant adapté aux enjeux d'une mobilité faiblement carbonée. En France, la mobilité lourde, bien que ne représentant que 3% des véhicules, génère 25 % des émissions de CO2 liées à la route. Le GNV et le BioGNV permettent de diminuer entre 15 et 80 % les émissions des véhicules en comparaison aux véhicules diesel équivalents. C'est donc un moyen efficace de diminuer rapidement, et sans bond technologique majeur, nos émissions de CO2 et nos émissions de particules fines. En analyse du cycle de vie, il présente des niveaux d'émissions équivalents à la mobilité électrique, même en tenant compte du mix électrique français.

Actuellement, la part de BioGNV représente 17,5% de la consommation annuelle de GNV en France. Si son adoption progresse, les objectifs ambitieux en matière de décarbonation du secteur du transport seront difficiles à atteindre sans mesures supplémentaires. L'ajout du présent amendement s'inscrit dans cet objectif.