

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 octobre 2022

PLF POUR 2023 - (N° 273)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° I-1240

présenté par

M. Rolland, M. Nury, Mme Gruet, Mme Bonnivard, Mme Tabarot, M. Cinieri, M. Jean-Pierre Vigier, M. Dumont et M. Portier

ARTICLE 8

I. – Après l’alinéa 11, insérer les cinq alinéas suivants :

« aa) Le 1 du B est ainsi modifié :

« i) Après le 2° , il est inséré un 3° ainsi rédigé :

« « 3° Les quantités d’énergies produites à partir de biométhane utilisé pour l’alimentation de véhicules routiers, mis à la consommation en France par le redevable. » ;

« ii) À la première phrase de l’avant-dernier alinéa, après le mot : « renouvelable », sont insérés les mots : « ou de biométhane » ;

« iii) Au dernier alinéa, la référence : « au 2° » est remplacée par les références : « aux 2° et 3° » ».

II. – En conséquence, à l’alinéa 18, après la référence :

« 1° »,

insérer les mots :

« et le aa du 2° ».

III. – En conséquence, au même alinéa, substituer au mot :

« entre »

le mot :

« entrent ».

IV. – Compléter cet article par l’alinéa suivant :

« III. – La perte de recettes pour l’État est compensée, à due concurrence, par la création d’une taxe additionnelle à l’accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Aujourd’hui, en dehors des essences et des gazoles, seule l’électricité renouvelable peut être prise en compte pour la décarbonation du transport au titre de la TIRUERT, taxe incitative à l’utilisation d’énergie renouvelable dans les transports qui vise à inciter les opérateurs à augmenter la proportion d’énergies renouvelables dans les carburants jusqu’à un niveau au-delà duquel son montant est nul pour le redevable.

Même en prenant des hypothèses très ambitieuses sur l’électrification du transport, la nouvelle version de la directive européenne qui augmente les objectifs de part des énergies renouvelables dans le mix énergétique va nécessiter le recours massif à des biocarburants avancés.

Le biométhane est aujourd’hui le seul biocarburant avancé (au sens de la directive) massivement disponible et abordable. Il est donc indispensable d’inclure le biométhane comme solution pour répondre à ces nouveaux objectifs, afin de sécuriser et de réduire le coût de la décarbonation de toute la filière mobilité routière. L’inclusion dans la TIRUERT du bio méthane comme bio carburant autorisé permettrait d’atteindre plus facilement les nouveaux objectifs de la directive. Ces bénéfices seraient atteints sans aucun coût pour l’État puisque la TIRUERT est une pénalité, et n’est donc pas censée apporter de ressources à l’État. Cette mesure permettrait de donner de la visibilité à la filière mobilité GNV, qui doit encore accélérer sa transition vers le bioGNV.

Les volumes de biométhane devraient être essentiellement couverts par la filière méthanisation française, qui repose à 80 % sur des projets agricoles et dispose du plus fort potentiel de développement en Europe. Ces volumes resteront largement minoritaires par rapport à l’ensemble de cette production nationale.