

ASSEMBLÉE NATIONALE

6 octobre 2022

PLF POUR 2023 - (N° 273)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° I-1893

présenté par
M. Rolland et Mme Gruet

ARTICLE 8

I. – À la fin de l’alinéa 9, substituer au taux :

« 8,9 % »

le taux :

« 10 % ».

II. – En conséquence, à la fin de l’alinéa 15, substituer au taux :

« 1,1 % »

le taux :

« 2 % ».

III. – En conséquence, à l’alinéa 18, substituer au mot :

« entre »

les mots :

« , le *ii* du *b* du 1° du I et le *iii* du *a* du 2° du I 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

Le présent amendement propose d'augmenter le pourcentage cible d'incorporation de biocarburants de type diesel de 1,4 % (de 8,6 % à 10 %) ainsi que le seuil d'énergie issue des graisses et huiles usagées (biocarburants avancés) pouvant être pris en compte dans l'incorporation d'énergie renouvelable dans les transports pour la filière gazole (Annexe B de la directive RED2) de 1 % (de 1 % à 2 %) à compter du 1^{er} janvier 2023.

En effet, l'atteinte de nos objectifs de décarbonation des transports implique de constamment augmenter ce taux afin d'inciter les opérateurs économiques, au moyen de la TIRUERT, à incorporer toujours plus de biocarburants dans les carburants d'origine fossile.

Les biocarburants de type diesel ont fait leurs preuves et sont une alternative de premier plan aux carburants fossiles, notamment parce qu'ils émettent moins de CO₂ sur l'ensemble du cycle de vie. Par ailleurs, ils peuvent être intégrés directement aux carburants selon le principe du drop-in, ils sont donc une solution immédiatement disponible (contrairement à d'autres technologies qui nécessitent beaucoup d'investissement et de recherche).

La demande pour les biocarburants de type diesel explose en France. Hélas, la part de biocarburants autorisés en France n'évolue pas depuis 2019 et quasiment pas depuis 2014 (+0,27 % en 7 ans selon la DGDDI). Or, la France n'est clairement pas sur la trajectoire de hausse fixée par la Commission Européenne.

L'Europe dispose sur son sol d'entreprises et d'agriculteurs capables de produire en quantité suffisante des biocarburants afin de répondre à la demande pour les transports, sans augmentation des surfaces de culture et dans une logique de souveraineté énergétique.

Par ailleurs, suite à la crise énergétique que connaît actuellement l'Europe et l'ensemble du monde, il est d'autant plus important d'assurer l'indépendance énergétique de la France en prenant en compte toutes les solutions énergétiques.

Enfin, cette crise énergétique ne doit pas nous inciter à revoir à la baisse nos objectifs environnementaux, mais au contraire à les rendre plus ambitieux, ce afin de continuer à progresser vers la neutralité carbone.

En 2021, le Parlement a décidé d'adopter une augmentation de ce taux de 0,2 %, le portant à 8,6 %. Dans le cadre de l'examen du PLF 2023, il est proposé de procéder à une augmentation de 0,3 % pour atteindre 8,9 % d'incorporation de biocarburant de type diesel et de relever le seuil d'énergie issue des graisses et huiles usagées (biocarburants avancés) pouvant être pris en compte dans l'incorporation d'énergie renouvelable dans les transports diesel de 0,1 % pour atteindre 1,1 % à compter du 1^{er} janvier 2024. Si cette mesure est une réelle avancée, elle n'est cependant pas suffisante. C'est pourquoi, cet amendement propose de procéder à une augmentation de 1,4 % dont 1 % pour les biocarburants dits « avancés » dès le 1^{er} janvier 2023. Ces dispositions sont en cohérence avec la politique décidée à Bruxelles, l'Union Européenne ayant justement décidé de

revoir sensiblement à la hausse ses objectifs d'incorporation d'énergie renouvelable dans les transports pour les prochaines décennies. Ainsi, la majeure partie de l'augmentation des objectifs sera concentrée sur les biocarburants de type graisses et huiles usagées, ce qui aura un effet vertueux sur l'environnement.

Cela permettrait également de compenser la cannibalisation des tickets électriques issus des bornes de charges qui bénéficient d'un facteur x4.

L'objectif de cet amendement est donc d'augmenter le pourcentage d'incorporation cible de la TIRUERT (ex-TIRIB) de 1,4 % pour l'objectif général, et de 1 % pour le sous-objectif des biocarburants avancés (graisses et huiles usagées), pour la filière diesel dès le 1^{er} janvier 2023.