

ASSEMBLÉE NATIONALE

10 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Rejeté

AMENDEMENT

N° I-CF3016

présenté par

M. Fugit, rapporteur pour avis au nom de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 14, insérer l'article suivant:**

I. – Après l'article 266 *quindecies* du code des douanes, il est inséré un article 266 *sexdecies* ainsi rédigé :

« Art. 266 *sexdecies*. – I. – Il est institué, à compter du 1^{er} janvier 2025, une taxe incitative relative à la réduction de l'intensité d'émission de gaz à effet de serre dans les transports.

« II. – La taxe est due par les personnes qui mettent à la consommation, en France, les produits relevant des catégories fiscales des gazoles et des essences, au sens de l'article L. 312-22 du code des impositions sur les biens et services.

« III. – Le fait générateur de la taxe intervient et la taxe est exigible au moment de la mise à la consommation des produits visés au II.

« IV. – La taxe est assise sur le total des émissions résultant de l'utilisation des produits visés au II.

« V. – Le montant de la taxe est égal au produit de l'assiette définie au IV par le tarif mentionné au VI, auquel est appliqué un coefficient égal à la différence entre le pourcentage national cible de réduction de l'intensité d'émission de gaz à effet de serre dans les transports, fixé au VII, et la réduction de l'intensité d'émission de gaz à effet de serre déterminée dans les conditions prévues au VIII.

"La taxe est nulle si la réduction de l'intensité d'émission de gaz à effet de serre est supérieure ou égale au pourcentage national cible de réduction de l'intensité d'émission de gaz à effet de serre dans les transports.

« VI. – Le tarif de la taxe est défini pour chaque année. Il est, pour l'année 2025, de 100 € par tonne de CO2 non évitée.

« VII. – Le pourcentage national cible de réduction de l'intensité d'émission de gaz à effet de serre dans les transports est de 5 % en 2025.

« VIII. – Un arrêté conjoint des ministres chargés du budget, de l'écologie et de l'énergie détermine la méthodologie de calcul de la réduction de l'intensité d'émission de gaz à effet de serre mentionnée au V, ainsi que la méthodologie de calcul de la valeur de référence mentionnée au VII. La réduction de l'intensité d'émission de gaz à effet de serre dans les transports tient compte des réductions des émissions de gaz à effet de serre résultant de l'utilisation, dans les transports en France :

« 1° D'énergies renouvelables durables contenues dans les produits inclus dans l'assiette de la taxe que le redevable doit;

« 2° De biogaz renouvelable durable, non produit dans le cadre d'un contrat conclu pour l'achat de biométhane injecté dans les réseaux de gaz naturel dans des conditions fixées par voie réglementaire, et non produit dans le cadre d'un contrat conclu postérieurement au 13 décembre 2021 en application de l'article L. 446-4, L. 446-5 ou L. 446-24 du code de l'énergie,

« 3° D'électricité d'origine renouvelable utilisée pour l'alimentation, en France, de véhicules routiers au moyen d'infrastructures de recharge ouvertes au public, et

« 4° D'hydrogène renouvelable durable et d'hydrogène bas carbone durable produit par électrolyse utilisé dans les conditions prévues à l'article 266 quindecies du présent code.

« Pour l'application du présent article :

« - le biogaz renouvelable est durable lorsqu'il remplit les critères de durabilité définis par la directive (EU) 2018/2001 ;

« - les autres produits sont considérés comme durables lorsqu'ils sont éligibles à la minoration du taux de la taxe incitative relative à l'utilisation d'énergie renouvelable dans les transports, dans les conditions prévues à l'article 266 quindecies du présent code.

« Les réductions de l'intensité d'émission de gaz à effet de serre dans les transports résultant de l'utilisation, dans les transports en France, d'énergies renouvelables durables, de biogaz renouvelable durable, d'électricité d'origine renouvelable ainsi que d'hydrogène renouvelable durable et bas carbone durable produit par électrolyse, correspondant aux droits de comptabilisation acquis par le redevable conformément au IX sont ajoutées à la valeur obtenue. Celles cédées par le redevable conformément au même IX sont soustraites de la valeur obtenue. La réduction des émissions de gaz à effet de serre ne peut être comptabilisée qu'une seule fois.

« IX. – Le redevable de la taxe peut acquérir, y compris à titre onéreux, des droits de comptabilisation de réduction de l'intensité d'émission de gaz à effet de serre dans les transports auprès des autres redevables de cette taxe ou des personnes qui exploitent des infrastructures de recharge ouvertes au public qui fournissent en France de l'électricité d'origine renouvelable durable pour l'alimentation de véhicules routiers, qui fournissent du biogaz renouvelable durable dans les conditions définies au VIII ou qui fournissent de l'hydrogène renouvelable durable et de l'hydrogène bas carbone durable produit par électrolyse dans les conditions définies au VIII.

Les droits ainsi acquis sont comptabilisés pour la détermination de la réduction de l'intensité d'émission de gaz à effet de serre dans les transports selon les modalités prévues au présent article.

« X. – Un décret détermine les documents et justificatifs devant être fournis par le redevable aux fins de la prise en compte de la réduction de l'intensité d'émission de gaz à effet de serre dans les transports conformément au présent article, ainsi que les conditions de transfert des droits de comptabilisation de réduction de l'intensité carbone.

« XI. – La taxe incitative relative à la réduction de l'intensité d'émission de gaz à effet de serre dans les transports est déclarée, liquidée et, le cas échéant, payée par le redevable en une fois, au plus tard le 10 avril de l'année suivant celle sur la base de laquelle son assiette est déterminée. Toutefois, en cas de cessation définitive d'activité taxable, elle est déclarée et, le cas échéant, payée dans les trente jours qui suivent la date de cessation d'activité. Pour la détermination de l'assiette, seuls sont pris en compte les produits au titre desquels la taxe est devenue exigible avant cette date. La taxe est recouvrée et contrôlée selon les mêmes procédures et sous les mêmes sanctions, garanties, sûretés et privilèges que l'accise sur les énergies mentionnée à l'article L. 312-1 du code des impositions sur les biens et services. Les réclamations sont présentées, instruites et jugées selon les règles applicables à cette même taxe.

« XII. – Le présent article n'est pas applicable en Guadeloupe, en Guyane, en Martinique, à La Réunion et à Mayotte. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à promouvoir l'utilisation d'énergies renouvelables durables moins émettrices de gaz à effet de serre, notamment de bioGNV, en maximisant la contribution des différentes filières à la décarbonation du secteur des transports. Il s'agit d'une évolution sans rupture du dispositif existant en vue d'atteindre un pourcentage national cible de réduction de l'intensité d'émission de gaz à effet de serre dans les transports défini pour chaque année. La taxe est nulle si ce pourcentage national cible est atteint. Le mécanisme fiscal de cette taxe, qui est incitatif, participe à l'atteinte de l'objectif européen d'une réduction de l'intensité d'émission de gaz à effet de serre dans les transports d'au moins 14 % d'ici à 2030, telle qu'il résulte de la directive révisée (UE) 2018/2001.

Pour le biogaz renouvelable durable, les arrêtés correspondant aux conditions d'achat du biométhane injecté dans les réseaux de gaz naturel fixées par voie réglementaire sont :

- l'arrêté du 23 novembre 2011 fixant les conditions d'achat du biométhane injecté dans les réseaux de gaz naturel (abrogé)

- l'arrêté du 23 novembre 2020 fixant les conditions d'achat du biométhane injecté dans les réseaux de gaz naturel