

ASSEMBLÉE NATIONALE

14 décembre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1985)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° 704

présenté par
le Gouvernement

ARTICLE 16 QUATER

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

« I. – Le chapitre I^{er} du titre X du code des douanes est complété par un article 266 *sexdecies* ainsi rédigé :

« *Art. 266 sexdecies.* – I. – Il est institué 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 mentionnés au II du présent article.

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

« V. – Le montant de la taxe est égal au produit de l'assiette définie au IV par le tarif fixé 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 2026, de 100 € par tonne de dioxyde de carbone 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 2026.

« 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 en application de l'arrêté du 23 novembre 2011 fixant les conditions d'achat du biométhane injecté dans les réseaux de gaz naturel ou en application de l'arrêté du 23 novembre 2020 fixant les conditions d'achat du biométhane injecté dans les réseaux de gaz naturel et non produit dans le cadre d'un contrat conclu après le 13 décembre 2021 en application des articles 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 ;

« 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 :

« a) Le biogaz renouvelable est durable lorsqu'il remplit les critères de durabilité définis dans la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables ;

« b) 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 en application du IX du présent article sont ajoutées à la valeur obtenue. Celles cédées par le redevable en application du même IX sont soustraites de la valeur obtenue. La réduction des émissions de gaz à effet de serre ne peut être comptabilisée qu'une 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 même 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 fixe les documents et les 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, la taxe est déclarée et, le cas échéant, payée dans les trente jours qui suivent la date de la 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 ni à Mayotte.

« XIII. – Le I entre en vigueur le 1^{er} janvier 2026. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article 16 quater, adopté en première lecture à l'Assemblée nationale, instaure une taxe incitative relative à la réduction de l'intensité d'émission de gaz à effet de serre dans les transports.

La mise en place d'une incitation fiscale permettant la prise en compte « au réel » des réductions des émissions de CO₂ résultant de l'utilisation de biocarburants dans le secteur des transports est une nécessité. Elle permet, en effet, d'amorcer une dynamique conforme aux engagements européens de la France résultant de l'adoption du paquet Fit for 55.

Toutefois, il s'agit d'une évolution structurelle essentielle, qui a besoin d'être discutée avec les acteurs et améliorée sur le plan technique et juridique, notamment afin de ne pas perturber l'équilibre des filières.

S'il est important d'envoyer un signal dès maintenant, en particulier s'agissant de la filière biogaz, une mise en œuvre dans 12 mois n'est pas réaliste et aura des conséquences négatives sur l'ensemble des acteurs tout en générant un effet inflationniste inutile.

Pour ces raisons et afin de permettre au mécanisme proposé d'acquérir toute la maturité qu'il mérite, le présent amendement rétablit l'article 16 quater en reportant son entrée en vigueur au 1er janvier 2026.