

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 juin 2026

-CADRE RELATIF AU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS - (N° 2740)

RETIRÉ AVANT DISCUSSION

N° CD283

AMENDEMENT

présenté par
M. Eskenazi

APRÈS L'ARTICLE 18, insérer la division et l'intitulé suivants:

Après l'article 18, insérer un titre IV *bis* ainsi rédigé :

« *TITRE V*

« ***DISPOSITIONS RELATIVES À LA DÉCARBONATION DE L'ÉNERGIE UTILISÉE DANS LES TRANSPORTS***

« *Chapitre I^{er}*

« ***Réduction de l'intensité carbone de l'énergie utilisée dans les transports***

« *Article 19*

« I. – Le titre VIII du livre II du code de l'énergie est complété par un chapitre VII ainsi rédigé :

« *Chapitre VI*

« ***Dispositif de réduction de l'intensité carbone de l'énergie utilisée dans les transports terrestres et maritimes***

« *Section 1*

« ***Définitions***

« *Art. L. 287-I.* – Le dispositif de réduction de l'intensité carbone de l'énergie utilisée dans les transports terrestres et maritimes contribue à l'atteinte des objectifs fixés par la directive (UE) 2023/2413 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 modifiant la directive (UE) 2018/2001, le règlement (UE) 2018/1999 et la directive 98/70/CE en ce qui concerne la promotion de l'énergie produite à partir de sources renouvelables, et abrogeant la directive (UE) 2015/652 du Conseil.

« Pour 2030, ces objectifs sont fixés à :

« 1° 14,5 % de réduction de l'intensité carbone de l'énergie utilisée dans le secteur des transports, par rapport à la valeur de référence définie au 8° de l'article L. 287-2 ;

« 2° Une part de biocarburants avancés, de biogaz avancé et de carburants renouvelables d'origine non biologique d'au moins 5,5 % dans la quantité d'énergie fournie au secteur des transports, dont une part de carburants renouvelables d'origine non biologique d'au moins un 1 % ;

« 3° Une part de carburants renouvelables d'origine non biologique d'au moins 1,2 % dans la quantité totale d'énergie fournie au secteur du transport maritime.

« Art. L. 287-2. – Pour l'application du présent chapitre :

« 1° Les carburants s'entendent des produits relevant des catégories fiscales mentionnées à l'article L. 312-22 du code des impositions sur les biens et services, à l'exception :

« a) Des carburéacteurs et des essences d'aviation ;

« b) Des essences et gazoles utilisées pour les besoins de :

« – la pêche maritime et l'aquaculture définies à l'article L. 911-1 du code rural et de la pêche maritime ;

« – la pêche mentionnée à l'article L. 431-1 du code de l'environnement ;

« 2° La mise à la consommation d'un carburant s'entend des événements définis à l'article L. 311-12 du code des impositions sur les biens et services ou, s'agissant des gaz naturels, du 1° de l'article L. 312-89 du même code ;

« 3° Les obligés s'entendent des redevables de l'accise sur les carburants, y compris ceux destinés aux besoins de la navigation internationale ;

« 4° Les carburants gazeux s'entendent des gaz de pétrole liquéfiés carburants et des gaz naturels carburants mentionnés à l'article L. 312-22 du code des impositions sur les biens et services ;

« 5° Les essences s'entendent :

« a) Des produits relevant de la catégorie fiscale des essences, au sens de l'article L. 312-22 du code des impositions sur les biens et services ;

« b) De l'éthanol diesel mentionné à l'article L. 312-80 du même code ;

« 6° Les gazoles s'entendent des produits relevant de la catégorie fiscale des gazoles mentionnée à l'article L. 312-22 du code des impositions sur les biens et services, à l'exception de l'éthanol diesel mentionné au b du 5° ;

« 7° L'intensité carbone s'entend de la quantité de gaz à effet de serre émis par un carburant liquide

ou gazeux sur l'ensemble de son cycle de vie. Son calcul est défini par un arrêté du ministre chargé de l'énergie et du ministre chargé des douanes ;

« 8° La valeur de référence s'entend du produit de la quantité d'énergie fournie au secteur des transports par la valeur du combustible fossile de référence correspondante à l'annexe V de 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 ;

« 9° Les biocarburants et biogaz avancés s'entendent des biocarburants et biogaz produits à partir des matières premières énumérées à la partie A de l'annexe IX de la directive (UE) 2018/2001 du 11 décembre 2018 ;

« 10° L'hydrogène renouvelable et l'hydrogène bas carbone s'entendent de ceux définis, respectivement, aux deuxième et troisième alinéas de l'article L. 811-1, dès lors qu'il est non fossile ;

« 11° Un poids lourd s'entend d'un véhicule répondant aux conditions prévues à l'article L. 421-189 du code des impositions sur les biens et services et dont la masse techniquement admissible est supérieure à 7,5 tonnes.

« Section 2

« **Obligation de réduction de l'intensité carbone et d'utilisation d'énergies renouvelables**

« Sous-section 1

« **Dispositions générales**

« Art. L. 287-3. – Les obligés :

« 1° Réduisent l'intensité carbone des carburants qu'ils fournissent dans une proportion au moins égale à celles fixées dans le tableau suivant :

«

	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Niveau minimal de réduction de l'intensité carbone	7,3%	8,5%	9,6%	10,7%	12,2%	13,7%	15,2%	16,6%	18,1%

« 2° Mettent à la consommation une part minimale de biocarburants ou de biogaz, directement ou par incorporation à d'autres carburants, dans des proportions fixées par un arrêté du ministre en charge de l'énergie et du ministre chargé des douanes pour chaque catégorie de carburant. Cette part minimale ne peut excéder l'objectif annuel de réduction de l'intensité carbone auquel l'obligé est soumis et tient compte du taux de réduction minimal des émissions de gaz à effet de serre des carburants éligibles défini aux chapitres I^{er} et II du présent titre ;

« 3° Mettent à la consommation des parts minimales de biocarburants et biogaz avancés, de carburants renouvelables d'origine non biologique ou de carburants bas-carbone, directement ou par

incorporation à d'autres carburants, dans des proportions fixées par un arrêté du ministre en charge de l'énergie et du ministre des douanes.

« *Art. L. 287-4.* – Pour l'application de l'article L. 287-3, sont pris en compte :

« 1° Les biocarburants ou le biogaz contenus dans les carburants et répondant aux critères de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre mentionnés au chapitre I^{er} du présent titre.

« Les biocarburants issus de la biomasse à haut risque indirect de changement d'affectation des terres ne sont pas éligibles à l'atteinte des objectifs mentionnés à l'article L. 287-3. Les biocarburants issus d'huile de soja et d'huile de palme, y compris les distillats d'acide gras de palme, sont présumés à haut risque de changement d'affectation des sols.

« Un arrêté du ministre chargé de l'énergie et du ministre chargé des douanes définit des règles d'éligibilité et de traçabilité spécifiques aux biocarburants ou au biogaz issus de matières premières présentant des risques environnementaux. Cet arrêté définit les conditions dans lesquelles les biocarburants présentant un faible risque de changement d'affectation des sols peuvent être pris en compte ;

« 2° L'électricité d'origine renouvelable utilisée pour l'alimentation, en France, de véhicules routiers électriques au moyen d'infrastructures de recharge ouvertes au public ou de poids lourds électriques au moyen d'infrastructures privées de recharge.

« Pour la comptabilisation des quantités d'électricité alimentant des poids lourds électriques, un arrêté du ministre chargé de l'énergie fixe des valeurs des quantités d'électricité estimées. Ces valeurs sont calculées forfaitairement selon la masse techniquement admissible du poids du poids lourd électrique, sa catégorie et son activité. Elles sont déterminées à partir des consommations moyennes des poids lourds électriques en France.

« Les modalités de calcul de la part renouvelable de l'électricité sont définies par un arrêté du ministre chargé de l'énergie et du ministre chargé des douanes.

« Cet arrêté prévoit, à partir du 1^{er} janvier 2031, une diminution progressive de la prise en compte des quantités d'électricité renouvelable comptabilisées au titre de l'atteinte des objectifs de l'article L. 287-3, dans la limite de 50 % des quantités réelles d'électricité renouvelable fournie. Cet arrêté peut fixer une trajectoire de baisse moins élevée pour certains types d'usages, en fonction de critères géographiques, de la typologie de véhicules électriques alimentés, ou du type de borne concerné et en préciser les conditions d'éligibilité, les catégories de bénéficiaires, les types d'énergie ou d'équipements concernés, ainsi que les modalités de calcul et de plafonnement ;

« 3° L'hydrogène renouvelable ou bas-carbone non fossile, consommé dans le secteur des transports et répondant à l'une des conditions suivantes :

« a) Il est fourni, en France, pour l'alimentation des piles à combustible des moteurs électriques ou des moteurs à combustion interne à hydrogène servant à la propulsion des véhicules ;

« b) Il est utilisé par les raffineurs, en France, pour les besoins du raffinage de produits pétroliers ou

de l'hydrotraitement de la biomasse ;

« 4° Le biogaz consommé dans le secteur des transports et obtenu auprès d'un opérateur ayant produit du biogaz qui ne bénéficie ni d'un contrat mentionné aux articles L. 311-12, L. 314-1, L. 314-18, L. 314-31, L. 446-4, L. 446-5, L. – 446-7, L. 446-14, L. 446-15 ou L. 446-26, ni d'un certificat de production mentionné à l'article L. 446-31, ni de dispositifs équivalents en France ou dans un autre État ;

« 5° Les carburants renouvelables d'origine non biologique et les carburants bas-carbone, au sens de l'article L. 282-1, répondant aux critères de réduction de gaz à effet de serre mentionnés au chapitre II du présent titre ;

« 6° Les carburants à base de carbone recyclé, au sens de l'article L. 282-1, à partir du 1^{er} janvier 2032, dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'énergie.

« Les énergies mentionnées aux 1° à 6° respectent des conditions de traçabilité spécifiques, fixées par un arrêté du ministre chargé de l'énergie et du ministre chargé des douanes.

« *Sous-section 2*

« ***Dispositions spécifiques à la réduction de l'intensité carbone***

« *Art. L. 287-5.* – Au titre de chaque année civile, l'objectif de réduction de l'intensité carbone pour chaque obligé est égal au produit des termes suivants :

« 1° Le taux fixé au 1° de l'article L. 287-3 ;

« 2° La quantité totale d'énergie contenue dans les carburants fournis par l'obligé ;

« 3° La valeur du combustible fossile de référence correspondante, fixée à l'annexe V de la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018.

« *Art. L. 287-6.* – Pour l'atteinte de l'objectif fixé à chaque obligé, les réductions de l'intensité carbone sont ainsi calculées :

« 1° Pour les biocarburants et le biogaz, en multipliant leur quantité d'énergie par leurs réductions d'émissions de gaz à effet de serre conformément à l'article 31 de la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 ;

« 2° Pour les carburants renouvelables d'origine non biologique, les carburants bas carbone et les carburants à base de carbone recyclé, en multipliant la quantité d'énergie par leurs réductions effectives d'émissions de gaz à effet de serre, selon la méthodologie prévue à l'article L. 282-2 ;

« 3° Pour l'électricité produite à partir de sources renouvelables, en multipliant la quantité d'électricité renouvelable fournie par la valeur de référence définie par arrêté du ministre chargé de l'énergie et du ministre chargé des douanes.

« *Art. L. 287-7.* – Pour le calcul de la proportion de réduction d'intensité du carbone prévue au 1°

de l'article L. 287-3, un arrêté du ministre en charge de l'énergie et du ministre des douanes fixe :

« 1° Des coefficients de prise en compte des énergies utilisées dans les secteurs des transports maritime et fluvial ainsi que pour les carburants gazeux, dont les valeurs sont comprises entre 0,2 et 1 et croissent entre 2027 et 2035 ;

« 2° Un taux maximal de prise en compte de certains carburants renouvelables au regard de leurs conséquences négatives sur l'environnement, compris entre 0 % et 10 % de l'énergie totale contenue dans les carburants soumis à l'obligation ;

« 3° Des valeurs d'émission de gaz à effet de serre de référence liées à l'extraction ou à de la culture, au transport et à la distribution des matières premières ainsi qu'à leur transformation en carburant.

« *Art. L. 287-8.* – Par décision conjointe, le ministre chargé de l'énergie et le ministre chargé des douanes peuvent, pour une période ne pouvant excéder trente jours, renouvelable, exclure du champ de l'obligation de réduction de l'intensité carbone, les volumes pour lesquels cette obligation est calculée pendant cette période, lorsque les conditions suivantes sont réunies :

« 1° Des difficultés exceptionnelles d'approvisionnement entraînent, au niveau national ou local, une pénurie d'un ou plusieurs carburants mentionnés à l'article L. 287-2 et nécessitent la mise à disposition de stocks stratégiques pétroliers dans un bref délai ;

« 2° L'incorporation d'énergie renouvelable dans les carburants est de nature à aggraver les difficultés d'approvisionnement.

« Les ministres chargés de l'énergie et des douanes peuvent limiter l'exclusion à ceux des produits ou des zones géographiques pour lesquels les difficultés d'approvisionnement sont les plus importantes.

« *Section 3*

« *Modalités de mise en œuvre du dispositif de réduction de l'intensité carbone de l'énergie utilisée dans les transports*

« *Sous-section 1*

« *Obligations déclaratives*

« *Art. L. 287-9.* – Les obligés justifient l'atteinte des objectifs fixés à l'article L. 287-3 par le biais de certificats de réduction de l'intensité carbone, à raison des quantités d'énergies contenues dans les carburants mis à la consommation, au sens de l'article L. 287-2.

« Les certificats de réduction d'intensité carbone ne peuvent être établis qu'à partir de l'énergie incorporée ou consommée l'année de l'obligation ou l'année précédant celle-ci.

« La création et l'utilisation des certificats de réduction de l'intensité carbone sont validées par les administrations désignées par un arrêté conjoint du ministre chargé de l'énergie et du ministre

chargé des douanes.

« *Art. L. 287-10.* – Peuvent céder des certificats à des obligés pour contribuer à l’atteinte de leurs objectifs :

« 1° Les autres obligés ;

« 2° Les opérateurs incorporant des carburants renouvelables aux carburants fossiles ou produisant des carburants renouvelables, destinés à une mise à la consommation en France et faisant l’objet des mesures de suivi et de gestion prévues au 3° de l’article L. 311-39 du code des impositions sur les biens et services ;

« 3° Les fournisseurs d’hydrogène renouvelable ou bas carbone ;

« 4° Les aménageurs d’infrastructures de recharge ouvertes au public qui fournissent, en France, de l’électricité pour l’alimentation de véhicules routiers ;

« 5° Les titulaires principaux de l’immatriculation des poids lourds électriques situés dans des dépôts équipés d’une infrastructure privée de recharge.

« Un arrêté conjoint du ministre chargé de l’énergie et du ministre chargé des douanes précise les mentions figurant sur ces certificats et les conditions de validité des certificats.

« *Art. L. 287-11.* – Les certificats sont dématérialisés dans une base de données mise en place sous la responsabilité du ministère chargé de l’énergie.

« Cette base de données nationale est reliée à la base de données de l’Union européenne conformément à l’article 31 *bis* de la directive (UE) 2018/2001 du 11 décembre 2018. Tout opérateur de la chaîne d’approvisionnement en énergie utilisée dans le secteur des transports peut ouvrir un compte dans la base de données nationale.

« Les personnes mentionnées à l’article L. 287-10 saisissent dans la base de données nationale les informations relatives aux opérations effectuées ainsi qu’aux caractéristiques de durabilité des carburants faisant l’objet de ces transactions, notamment leurs émissions de gaz à effet de serre au cours de leur cycle de vie, depuis leur lieu de production jusqu’au moment de leur mise sur le marché dans l’Union européenne. Ces données sont transférées à la base de données de l’Union européenne. Ces personnes saisissent également les prix des transactions des certificats mentionnés à l’article L. 287-10. Les comptabilités tenues par ces personnes dans la base de données nationale ne peuvent aboutir à un solde négatif à l’issue des périodes de déclarations. Un arrêté conjoint du ministre chargé de l’énergie et du ministre chargé des douanes détermine les modalités de communication des données des opérateurs.

« *Art. L. 287-12.* – Au plus tard le 31 mars de l’année suivant celle au titre de laquelle les dispositions prévues à l’article L. 287-3 s’appliquent, un rapport sur l’atteinte de l’obligation de réduction de l’intensité carbone est établi pour chaque obligé à partir de la base de données prévue à l’article L. 287-11, en prenant en compte les certificats de réduction de l’intensité carbone déclarés par l’obligé.

« A compter de la date de mise à disposition du rapport, l'obligé dispose d'un délai de trente jours pour le valider.

« Dans ce délai, l'obligé peut solliciter un échange contradictoire dans les conditions prévues aux articles 67 B à 67 D-1 du code des douanes.

« A défaut de validation à l'issue du délai de trente jours, le rapport est réputé validé.

« Toutefois, en cas de cessation définitive d'activité, le rapport prévu au premier alinéa du présent article est établi dans les dix jours qui suivent la date de

cessation d'activité. A défaut de validation à l'issue de ce délai, le rapport est réputé validé. Pour la détermination de l'assiette, seuls sont pris en compte les produits au titre desquels l'obligation est devenue exigible avant cette date.

« Un arrêté conjoint du ministre chargé de l'énergie et du ministre chargé des douanes détermine les conditions dans lesquelles les obligés établissent le bilan annuel de l'atteinte de leurs objectifs et déclarent les niveaux de réduction de l'intensité carbone à l'administration.

« *Sous-section 2*

« ***Sanction***

« *Art. L. 287-13.* – L'obligé qui ne satisfait pas à l'une des obligations prévues à l'article L. 287-3 est sanctionné dans les conditions prévues à la présente sous-section.

« *Art. L. 287-14.* – Le montant de la sanction est égal à la somme des termes suivants :

« 1° En cas de non-respect de l'obligation prévue au 1° de l'article L. 287-3, le produit des termes suivants :

« *a)* La différence entre l'objectif de réduction d'intensité carbone prévue à l'article L. 287-5 et la réduction effective d'intensité carbone réalisée par l'obligé ;

« *b)* Le montant unitaire de la sanction administrative ;

« 2° En cas de non-respect des obligations prévues aux 2° et 3° de l'article L. 287-3, la sanction mentionnée à l'article L. 287-13 est égale au produit des termes suivants :

« *a)* La différence entre l'obligation et le niveau d'atteinte de cette obligation ;

« *b)* Le montant unitaire de la sanction administrative.

« *Art. L. 287-15.* – Les montants unitaires mentionnés à l'article L. 287-14 sont fixés par décret, dans la limite des plafonds suivants :

«

	Obligations	Unité	Montant en euros
Réduction de l'intensité carbone	Article L. 287-5	Euro par tonnes de CO ₂ équivalent non évitées	950
Part de carburants renouvelables ou bas carbone dans les filières soumises à sous-objectifs	2° de l'article L. 287-3	Euro par gigajoules d'énergie manquant	55
Part de biocarburants avancés, hydrogène renouvelable ou bas carbone	2° de l'article L. 287-3	Euro par gigajoules d'énergie manquant	110

« *Art. L. 287-16.* – Le fait générateur et l'exigibilité de la sanction interviennent le lendemain du terme du délai mentionné à l'article L. 287-12.

« Le montant est constaté par le rapport prévu à cet article.

« *Art. L. 287-17.* – La sanction est recouvrée comme en matière de créances de l'État étrangères à l'impôt et au domaine par les comptables publics désignés par arrêté du ministre chargé du budget.

« Pour l'application du premier alinéa, le ministre chargé du budget émet un titre de recette.

« Une pénalité de 10 % du montant est due pour chaque mois de retard du paiement du titre de recettes.

« *Art. L. 287-18.* – Le fait de se faire délivrer indûment, par quelque moyen frauduleux que ce soit, un certificat d'intensité carbone est puni des peines prévues aux articles 441-6 et 441-10 du code pénal.

« La tentative de commission du délit prévu au premier alinéa est punie des mêmes peines.

« Les peines encourues par les personnes morales responsables de l'infraction définie au présent article sont celles prévues à l'article 441-12 du code pénal.

« *Section 4*

« **Contrôles**

« *Art. L. 287-19.* – Sauf disposition contraire, pour la mise en œuvre des obligations prévues au présent chapitre et par les textes pris pour son application, les règles applicables en matière de droit de douane régissent l'exercice des missions suivantes :

« 1° Le contrôle du respect des obligations ;

« 2° Les procédures d'établissement de la sanction, en cas de méconnaissance par l'obligé de ses obligations ;

« 3° L'application des sanctions et les contentieux.

« *Art. L. 287-20.* – Les agents de la direction générale des douanes et droits indirects exercent les missions énumérées à l'article L. 287-19.

« *Art. L. 287-21.* – Sans préjudice des pouvoirs de l'administration des douanes et droits indirects qui demeure seule compétente pour l'établissement et l'application des sanctions, ainsi que pour le contentieux, les agents de l'administration chargée de l'énergie peuvent également, à leur initiative, vérifier le respect des obligations prévues à l'article L. 287-3.

« Pour l'application du premier alinéa, les infractions sont constatées dans les conditions prévues au présent titre.

« Le fait de faire obstacle à l'exercice des fonctions confiées par le premier alinéa aux fonctionnaires et agents qui y sont mentionnés est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 € d'amende. Les peines encourues par les personnes morales responsables de l'infraction définie au présent alinéa sont celles prévues à l'article L. 173-8 du code de l'environnement.

« *Art. L. 287-22.* – Pour vérifier le respect des obligations prévues à l'article L. 287-3, les agents du ministère chargé de l'énergie peuvent constater, sur pièces et sur place, l'existence de déclarations inexactes, trompeuses ou frauduleuses, consistant à fournir ou à valider des informations erronées ou à dissimuler des informations substantielles relatives à l'éligibilité, à l'identité des opérateurs ou titulaires, aux véhicules, périodes, volumes ou mesures, incluant :

« 1° La présentation de pièces fausses ou falsifiées ;

« 2° L'usurpation d'identifiants ou l'accès frauduleux aux comptes applicatifs ;

« 3° L'altération des dispositifs de mesure ou des données ;

« 4° La double valorisation d'une même quantité d'énergie au titre d'un même véhicule ou d'une même période.

« *Art. L. 287-23.* – Lorsqu'un contrôle requiert des connaissances techniques particulières, les agents de l'administration des douanes peuvent faire appel aux agents des services désignés par arrêté du ministre chargé de l'énergie. Les agents ainsi désignés sont soumis au secret professionnel.

« *Art. L. 287-24.* – Les fonctionnaires et agents des services mentionnés à l'article L. 287-23 et les services de l'État chargés de la répression des fraudes peuvent échanger, spontanément ou sur demande, tous documents et renseignements détenus ou recueillis dans le cadre de l'ensemble de leurs missions respectives.

« Les informations ainsi obtenues ont la même valeur que les données détenues en propre.

« *Section 5*

« ***Application dans les territoires mentionnés aux articles 73 et 74 de la Constitution***

« Art. L. 287-25. – Les dispositions du présent chapitre ne sont applicables ni dans les départements et régions d’outre-mer de l’article 73 de la Constitution, ni dans les collectivités territoriales de Saint-Pierre-et-Miquelon et de Wallis-et-Futuna. »

« I. – Les droits à comptabilisation mentionnés au VI de l’article 266 *quindecies* du code des douanes, dans sa rédaction en vigueur au 31 décembre 2026, n’ayant pas été utilisés à cette même date au titre de la taxe incitative relative à l’utilisation d’énergie renouvelable dans les transports permettent de générer des certificats de réduction de l’intensité carbone et des certificats répondant aux obligations de l’article L. 287-3 du code de l’énergie. Ces droits à comptabilisation peuvent être utilisés pendant une durée maximale de douze mois à compter du 1^{er} janvier 2027.

« Un arrêté du ministre chargé de l’énergie et du ministre chargé des douanes détermine les modalités selon lesquelles sont générés des certificats pour l’application du présent article. »

II. – Au 21° du I de l’article L. 330-2 du code de la route, les mots : « à l’article L. 222-9 » sont remplacés par les mots : « aux articles L. 222-9 et L. – 287-22 ».

III. – L’article L. 641-6 du code de l’énergie est abrogé.

IV. – Les dispositions du présent article entrent en vigueur au 1^{er} janvier 2027.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à introduire dans le projet de loi-cadre relatif au développement des transports le dispositif d’Incitation à la Réduction de l’Intensité Carbone des Carburants (IRICC), destiné à mettre en œuvre les objectifs européens de décarbonation du secteur des transports.

Successeur de la TIRUERT, l’IRICC repose sur une trajectoire pluriannuelle de réduction de l’intensité carbone de l’énergie utilisée dans les transports jusqu’en 2035. Cette visibilité de long terme constitue une condition essentielle à l’investissement dans les infrastructures et les capacités de production nécessaires à la transition énergétique des mobilités. Alors que la France est déjà en retard sur la transposition des objectifs transport de la 3^{ème} directive sur les énergies renouvelables, une non-adoption de l’IRICC en 2026 – pour entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2027 – compromettrait lourdement des investissements déjà consentis, et bloquerait la réalisation de nouveaux investissements massifs, aujourd’hui prévus sur le territoire national.

Le dispositif présente un caractère transversal. Il contribue au développement des infrastructures de recharge électrique et d’avitaillement en hydrogène, à la production de biocarburants, de biométhane et de carburants renouvelables ou bas-carbone destinés notamment aux secteurs maritime et routier. Il participe ainsi à l’atteinte des objectifs nationaux et européens de décarbonation des transports.

En permettant notamment aux opérateurs d’infrastructures de recharge de valoriser l’électricité distribuée aux véhicules, l’IRICC contribue à réduire les coûts d’exploitation de ces infrastructures et à accompagner le déploiement d’une mobilité électrique accessible sur l’ensemble du territoire.

Enfin, en favorisant la substitution progressive d'énergies produites sur le territoire national aux carburants fossiles importés, le dispositif participe au renforcement de la souveraineté énergétique du pays et à l'amélioration durable de la balance commerciale française.