

ASSEMBLÉE NATIONALE5 octobre 2022

PLF POUR 2023 - (N° 273)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° I-1067

présenté par

Mme Magnier, M. Plassard, M. Albertini, M. Favenneec-Bécot , M. Larsonneur, M. Valletoux,
Mme Le Hénanff, M. Thiébaut, M. Lamirault et Mme Violland

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 8, insérer l'article suivant:**

I. – Le code des impositions sur les biens et services est ainsi modifié :

1° Après la troisième ligne du tableau de l'article L. 312-79, est insérée la ligne suivante :

«

Gazole obtenu par hydrotraitemen dénommé gazole XTL	L. 312-82	36,102
--	-----------	--------

»

2° Après l'article L. 312-87, il est inséré un article L. 312-87 *bis* ainsi rédigé :

« *Art. L. 312-87 bis.* – Relève d'un tarif particulier de l'accise du gazole obtenu par hydrotraitemen
dénommé gazole XTL autorisé à la carburation en application du 1 de l'article 265 *ter* du code des
douanes pour l'alimentation de moteurs thermiques à allumage par compression des véhicules
routiers. »

II. – 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 de réduire de moitié l'écart de fiscalité TICPE entre le carburant XTL-HVO100 et le carburant B100.

En effet, en l'état actuel, le carburant HVO100 paraît considérablement défavorisé par rapport à d'autres types de carburants qui offrent des performances environnementales comparables, voire inférieures, en termes d'émission de gaz à effet de serre.

La TICPE pour l'XTL-HVO100 est actuellement fixée à 59,40 euros par mégawattheure. L'écart de fiscalité avec le B100 est donc d'environ 1 à 5, en rupture totale avec le principe de neutralité technologique.

C'est pourquoi cet amendement propose de résorber l'écart fiscal de moitié entre l'HVO100 et le B100, pour le fixer à 36,102 euros par mégawattheure.

Cette modification ne devrait pas représenter un coût majeur pour les pouvoirs publics, puisque les volumes commercialisés restent faibles en comparaison des autres carburants.