

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

6 décembre 2022

PLF POUR 2023 - (N° 598)

Non soutenu

**AMENDEMENT**

N ° CF1

présenté par

M. Fugit

-----

**ARTICLE 8**

I. – À la fin de l’alinéa 21, substituer aux mots :

« il est inséré le mot :« renouvelable »

les mots :

« sont insérés les mots : « , sauf l’hydrogène bas-carbone produit par électrolyse utilisé dans les conditions mentionnées au c) du 2° du B du présent V. ».« .

II. – 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<sup>er</sup> du livre III du code des impositions sur les biens et services. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Le présent article propose d’élargir la taxe incitative relative à l’incorporation des énergies renouvelables dans les transports (TIRUERT) à l’hydrogène renouvelable et à l’hydrogène bas-carbone produit par électrolyse utilisés pour la mobilité et les besoins des raffineries et bioraffineries. Compte tenu des différentiels de coûts importants entre hydrogène électrolytique et carburants fossiles conventionnels pour alimenter les transports, il convient de faire bénéficier de manière indifférenciée l’hydrogène bas-carbone et l’hydrogène renouvelable du compte double octroyé à l’hydrogène au titre de la TIRUERT.

En effet, ces deux catégories d’hydrogène sont soumises au même seuil d’émission devant être défini par un arrêté du ministre chargé de l’énergie en application de l’article L. 811 1 du code de l’énergie, et contribuent ainsi de manière équivalente à la réduction des émissions de gaz à effet de serre émis par les transports. Cette incitation fiscale renforcée par le coefficient multiplicatif 2 est de nature à soutenir le

développement de la filière pour décarboner la mobilité, en permettant notamment le déploiement de la solution hydrogène auprès des flottes professionnelles et transporteurs privés présentant aujourd'hui une aversion aux coûts du passage à l'hydrogène et ralentissant de fait l'offre de véhicules.

Pour limiter les effets de bord, il est néanmoins prévu de limiter ce coefficient multiplicateur aux cas de figure et usages autres que ceux de l'hydrogène bas-carbone produit par électrolyse utilisé en France pour les besoins du raffinage de produits pétroliers ou de l'hydrotraitement de la biomasse.