



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>21738</b>	De <b>M. Alain Bruneel</b> ( Gauche démocrate et républicaine - Nord )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transition écologique et solidaire		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > énergie et carburants	<b>Tête d'analyse</b> >Trajectoire fiscale sur l'hydrogène	<b>Analyse</b> > Trajectoire fiscale sur l'hydrogène.
Question publiée au JO le : <b>23/07/2019</b> Réponse publiée au JO le : <b>19/10/2021</b> page : <b>7704</b> Date de changement d'attribution : <b>07/07/2020</b> Date de signalement : <b>25/05/2021</b>		

### Texte de la question

M. Alain Bruneel attire l'attention de Mme la ministre de la transition écologique et solidaire sur les questionnements de beaucoup d'acteurs économiques et politiques concernant la future fiscalité s'appliquant sur l'hydrogène. Alors que la part des taxes sur les carburants pèse lourd sur les prix à la pompe, les industriels et les élus souhaitant s'engager sur de futures commandes de véhicules à hydrogène restent dans l'incertitude concernant la trajectoire fiscale prévue pour ce vecteur énergétique. Considérant l'importance de la question sanitaire et environnementale, il l'interroge sur la possibilité d'exonérer de taxation l'hydrogène vert afin de permettre l'essor de ces techniques de production totalement décarbonées mais encore peu compétitive d'un point de vue économique.

### Texte de la réponse

Concernant la taxation l'hydrogène vert, l'hydrogène ne fait pas partie des produits énergétiques listés à l'article 2 de la directive 2003/96/CE du Conseil restructurant le cadre communautaire des produits énergétiques et de l'électricité, par conséquent, il n'est actuellement pas taxé. L'hydrogène décarboné a un rôle clé à jouer dans la transition énergétique c'est un des principaux vecteurs pour limiter les émissions de CO2 dans les transports lourds et l'industrie. La production d'hydrogène sera ainsi soutenue par la mise en œuvre de la stratégie hydrogène. La stratégie d'accélération française a été officiellement annoncée le 8 septembre dernier. Avec une dotation globale de plus de 7 md€ jusqu'à l'horizon 2030 dont 2 md€ sur la période 2021-2022 en provenance du plan de relance alimenté à 40 % par le plan européen. La stratégie française porte des ambitions très élevées pour répondre aux enjeux suivants : - des enjeux environnementaux : l'hydrogène est pourvoyeur de nombreuses solutions pour décarboner l'industrie et les transports ; - des enjeux économiques : l'hydrogène offre l'opportunité de créer une filière et un écosystème industriels créateurs d'emplois ; - des enjeux de souveraineté énergétique pour réduire notre dépendance vis-à-vis des importations d'hydrocarbures ; - des enjeux d'indépendance technologique pour valoriser les atouts dont dispose la France dans la compétition mondiale. À partir des réflexions lancées par le Conseil de l'innovation et des résultats d'un appel à manifestation d'intérêt (AMI) publié en janvier 2020 pour recenser les attentes des acteurs de l'écosystème français (industriels, centres de recherche, collectivités...), le Gouvernement français a identifié les trois priorités suivantes : - grâce à l'électrolyse, viser la décarbonation de l'industrie pour contribuer à l'atteinte de la neutralité carbone en 2050, - développer les mobilités lourdes à l'hydrogène, - soutenir les efforts de la recherche dans le domaine de l'hydrogène et préparer une offre de formation adaptée à la filière

hydrogène. Les coûts de développement et d'exploitation de l'hydrogène qu'il soit renouvelable ou bas carbone restant encore au-delà d'un niveau qui le rendrait compétitif sur les marchés il y a besoin d'une intervention de l'État sur ces développements à forte intensité technologique pour partager les risques liés à l'innovation de rupture. Aussi, la stratégie prévoit le déploiement d'une capacité installée de 6.5GW d'électrolyse d'ici 2030. L'ambition de la France est de devenir un fournisseur de premier rang et d'envergure internationale pour la fourniture d'électrolyseurs performants à rendements élevés et avec une fiabilité qui permet une exploitation industrielle. Il est par ailleurs prévu d'avoir recours au dispositif « projet important d'intérêt européen commun » (PIIEC ou « Important Project of Common European Interest » IPCEI) [1] afin de pouvoir contribuer à l'atteinte des objectifs. L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie a lancé dès le mois d'octobre 2020 : - un appel à projets pour soutenir les innovations sur les briques technologiques et les démonstrateurs sur les piles à combustible, les réservoirs haute pression et autres systèmes complexes dédiés à l'utilisation de l'hydrogène, - un appel à projets pour accompagner, dans les territoires, des projets offre – demande d'hydrogène décarboné en déployant des infrastructures de distribution d'hydrogène décarboné et les usages associés. L'Agence nationale de la recherche, avec un budget additionnel de 65 M€, sera l'opérateur d'un programme prioritaire de recherche hydrogène dont le pilotage a été confié au Centre national de la recherche scientifique et au Commissariat à l'énergie atomique. [1] IPCEI/PIIEC : Le dispositif IPCEI est un mécanisme européen de soutien de la recherche et de l'innovation publié en 2014 par la Commission européenne pour favoriser des projets d'intérêt transnational dans des domaines stratégiques comme le calcul intensif, la voiture autonome, la nanoélectronique ou bien, plus récemment, la batterie électrique. Le dispositif IPCEI offre l'avantage d'autoriser les pouvoirs publics à soutenir les participants au-delà du stade de la recherche, en finançant aussi le passage des innovations en production. Le projet doit contribuer d'une manière concrète, claire et identifiable à un ou plusieurs objectifs de l'Union et avoir une incidence notable sur la compétitivité de l'Union européenne et la croissance durable, en relevant des défis sociétaux ou en créant de la valeur dans l'Union (2014/C 188/02).