

ASSEMBLÉE NATIONALE

17 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Commission	
Gouvernement	

Tombé

AMENDEMENT

N ° I-1088

présenté par

M. Rimane, Mme Bourouaha, M. Bénard, M. Castor, M. Chassaigne, Mme Faucillon,
Mme K/Bidi, Mme Lebon, M. Lecoq, M. Maillot, M. Maurel, M. Monnet, M. Nadeau, M. Peu,
Mme Reid Arbelot, M. Sansu et M. Tjibaou

ARTICLE 8

I. – Après l’alinéa 9, insérer les trois alinéas suivants :

« 3° *bis* Après l’article L. 421-65, il est inséré un article L. 421-65-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 421-65-1. – I. – Est exonéré le véhicule neuf dont la demande de certificat d’immatriculation est réalisée par l’acquéreur dont le domicile, siège social ou établissement d’affectation ou de mise à disposition dudit véhicule est situé dans une collectivité relevant de l’article 73 de la Constitution, à Saint-Barthélemy, Saint-Martin ou Saint-Pierre-et-Miquelon.*

« II. – Un arrêté du ministre chargé des transports, pris après avis du ministre de l’intérieur, fixe les conditions d’application du présent article. »

II. – Compléter cet article par l’alinéa suivant :

« III. – La perte de recettes pour les collectivités territoriales est compensée à due concurrence par la majoration de la dotation globale de fonctionnement et, corrélativement pour l’État, 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

Cet amendement vise à exonérer les territoires ultramarins de la mesure instaurant le renforcement du malus sur les émissions de CO2 applicable aux véhicules de tourisme des particuliers et des

entreprises. Une telle mesure serait des plus pénalisantes en outre-mer, où les particuliers sont généralement contraints de recourir à leurs véhicules personnels, compte tenu de l'inexistence ou de la faiblesse des transports en commun. D'autre part, le coût prohibitif des véhicules en outre-mer constitue un obstacle à la modernisation de la flotte des particuliers.

En outre, les véhicules électriques ne sont à l'heure actuelle pas forcément adaptés à l'ensemble des territoires ultramarins. De plus, il est prévu de limiter l'abattement de malus masse dont profitent aujourd'hui tous les véhicules hybrides non rechargeables, aux seuls véhicules performants sur le plan environnemental. Ainsi, alors que les outre-mer ne se trouvent pas en mesure d'effectuer une transition brutale vers le "tout électrique", les véhicules hybrides, qui peuvent constituer un compromis, pourraient se trouver en partie pénalisés. Par ailleurs, dans certains territoires, notamment la Guyane, la faiblesse du réseau routier oblige le recours à des véhicules dits "tout terrain", dont les émissions de CO2 sont généralement élevées.

Enfin, ce renforcement du malus à l'égard de la flotte des entreprises est de nature à peser sur leur activité, dans un contexte déjà difficile, en ce qu'elle pourrait induire des investissements pour le verdissement des dites automobiles.

In fine, l'évolution de cette taxe, présentée, par l'exposé des motifs comme visant à faciliter la transition vers des véhicules moins émetteurs, ne saurait s'appliquer indistinctement à l'hexagone et aux outre-mer, qui ne réunit pas, à l'heure actuelle, les conditions pour la réalisation d'un tel objectif.