

ASSEMBLÉE NATIONALE

18 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Commission	
Gouvernement	

RETIRÉ AVANT DISCUSSION**AMENDEMENT****N ° I-1746**

présenté par

M. Panifous, Mme Froger, M. Taupiac, M. Castellani, M. Colombani et M. Lenormand

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 16, insérer l'article suivant:**

Le sous-paragraphe 3 du paragraphe 2 de la sous-section 3 de la section 2 du chapitre I^{er} du titre II du livre IV du code des impositions sur les biens et services est ainsi modifié :

1° L'article L. 421-49 est abrogé ;

2° Au début du premier alinéa de l'article L. 421-50, les mots : « Pour le véhicule autre que celui mentionné à l'article L. 421-49 et » sont remplacés par les mots : « Pour tout véhicule ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Après avoir été la seule catégorie de collectivités à ne pas avoir retrouvé en 2021 et 2022 le niveau d'épargne brute constaté en 2019, la Cour des comptes a constaté « une situation financière en repli » pour les Régions « qui s'est dégradée en 2023 sous l'effet du ralentissement des produits et d'une accélération des charges de fonctionnement ». Les Régions ont ainsi vu leur épargne brute baisser de - 5,9 % en 2023, soit une diminution de - 400 M€, et leur capacité de désendettement atteindre 6,1 ans, soit un niveau plus dégradé que celui constaté lors de la crise sanitaire.

En effet, les recettes des collectivités régionales ont augmenté de seulement + 2,9 % en 2023, soit une progression largement inférieure au taux d'inflation constaté (+ 4,9 %). Une part importante des recettes régionales dites carbonées - les parts variables de TICPE et le produit issu des cartes grises

- est confrontée à une baisse structurelle sensible depuis 2020, liée notamment à la transformation des modes de déplacement.

[1] Montant estimé à partir d'un niveau de vente de 301 703 véhicules 100% électriques en 2023, d'une moyenne de 5 CV par véhicule et d'un montant moyen du CV de 45 €.

Malgré une hausse du tarif du cheval-vapeur associée à une suppression ou à une réduction des exonérations du tarif de cartes grises pour les véhicules hybrides dans la plupart des Régions, le produit de la taxe sur les certificats d'immatriculation perçu par ces dernières en 2023, soit 2 Md€, reste nettement inférieur à celui des années précédant la crise sanitaire et qui avait atteint 2,3 Md€ en 2019. Cette situation résulte principalement de la non-compensation aux Régions de l'exonération de droit de cartes grises pour les véhicules 100 % électriques et/ou à l'hydrogène mise en œuvre depuis 1er janvier 2020.

La part des véhicules électriques dans la vente de véhicules neufs est passée de 2 % en 2019 à 17 % en 2023, soit une moindre recette pour les Régions de l'ordre de - 70 M€ en 2023[1].

Le produit de cette taxe est appelé à décroître inexorablement au cours des prochaines années (la LFI 2024 prévoyant une baisse de - 5,6 % en 2024).

Aussi, dans l'attente d'une substitution des recettes régionales carbonées et alors que le PLF 2025 prévoit une baisse massive inédite des ressources régionales de l'ordre de 1,15 Md€, cet amendement vise à accorder aux Régions la possibilité, au même titre que pour les véhicules hybrides, de prévoir pour les véhicules 100 % électriques et/ou à l'hydrogène une exonération du tarif de carte grises de 100 %, 50 % ou 0 %.