

Date de dépôt : 5 février 2020

Rapport du Conseil d'Etat

au Grand Conseil sur la motion de M^{mes} et MM. Pascal Spuhler, Thierry Cerutti, Henry Rappaz, Sandra Golay, Ronald Zacharias, François Baertschi, Jean-Marie Voumard, André Python, Jean-François Girardet, Florian Gander, Danièle Magnin, Christian Flury, Francisco Valentin, Françoise Sapin, Sandro Pistis : Depuis quand les pollueurs sont-ils impunis ?

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 13 septembre 2019, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une motion qui a la teneur suivante :

*Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant :*

- qu'il est important de faire appliquer à tous le principe du pollueur-payeur;*
- que la loi sur les contributions publiques, et plus particulièrement les articles sur l'imposition des véhicules à moteur, intègre dans sa perception des émoluments de l'émission de CO₂;*
- qu'il ne serait pas juste de ne pas sanctionner une personne physique ou morale ayant aidé de manière volontaire un tiers à frauder le fisc,*

invite le Conseil d'Etat

à tout mettre en œuvre afin de récupérer les recettes fiscales qui lui auraient échappé du fait d'avoir octroyé indûment le bonus de 50% prévu pour les voitures de tourisme émettant moins de 121 g de CO₂ au km auprès des constructeurs incriminés.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

La motion votée le 13 septembre 2019 par le Grand Conseil correspond à une version amendée par la commission de l'économie de la motion 2342 déposée le 5 septembre 2016. Cette dernière faisait suite à la survenance du scandale connu sous le nom de « dieselgate » et impliquant le groupe automobile Volkswagen, représenté en Suisse par l'importateur AMAG. Ladite motion invitait le Conseil d'Etat à, soit trouver un accord, soit intenter une action en justice, afin de rembourser le préjudice subi par l'Etat du fait des démarches frauduleuses liées aux émissions de gaz des véhicules automobiles de ce constructeur.

A l'issue du traitement de cette motion par la commission de l'économie, cette dernière a modifié les invites de la motion initiale. La motion votée par le Grand Conseil invite ainsi le Conseil d'Etat à tout mettre en œuvre pour récupérer auprès des constructeurs incriminés les recettes fiscales qui auraient échappé à l'Etat du fait d'un octroi indu du bonus prévu par les dispositions sur l'imposition des véhicules à moteur.

Il résulte des développements qui suivent que le Conseil d'Etat a d'ores et déjà effectué toutes les démarches permettant de poursuivre ce but.

En effet, le groupe Volkswagen a été accusé au mois de septembre 2015 d'avoir utilisé un logiciel pour truquer les tests antipollution de certains de ses véhicules diesel. Le 15 décembre 2015 déjà, l'Etat de Genève a déposé deux plaintes pénales auprès du Ministère public de la Confédération. La première concernait les aspects fiscaux et environnementaux et visait les infractions d'escroquerie (art. 146 du code pénal suisse, CP; RS 311.0) ainsi que de mise en danger de la vie d'autrui (art. 129 CP). La seconde a été déposée par l'Etat en sa qualité d'acheteur et propriétaire de véhicules frauduleusement manipulés, pour escroquerie et actes de concurrence déloyale (art. 3 et 23 de la loi fédérale contre la concurrence déloyale, LCD; RS 241).

La procédure pénale diligentée par le Ministère public de la Confédération est toujours pendante actuellement devant cette autorité.

S'agissant plus spécifiquement de la question de l'octroi indu d'un bonus dans le cadre de l'imposition des véhicules à moteur, il convient en premier lieu de rappeler que c'est l'Office fédéral des routes (OFROU) qui est compétent pour autoriser l'importation des véhicules automobiles (« réception par type ») en s'assurant que ces derniers remplissent l'ensemble des conditions requises par la législation, notamment en termes de sécurité et de respect des exigences environnementales. L'OFROU est ainsi compétent

pour déterminer les taux d'émission de gaz, en particulier le dioxyde de carbone (CO₂) et les autres polluants, notamment les oxydes d'azote, regroupés sous la dénomination « NO_x ».

En second lieu, il faut également rappeler que la taxation à Genève des véhicules à moteur est calculée d'après la puissance effective du moteur calculée en kilowatts (kW), couplée avec une taxe environnementale appelée bonus-malus et calculée d'après les émissions de CO₂ exprimées en grammes par kilomètre (g/km) (art. 415, al. 1 de la loi générale sur les contributions publiques, LCP, rs/GE D 3 05).

De manière plus spécifique, l'article 415, alinéa 4 LCP instaure un système de bonus-malus, fondé exclusivement sur l'émission de CO₂. Selon cette disposition, seuls les véhicules émettant moins de, ou au maximum, 120 g/km de CO₂ bénéficient d'un bonus de 50% sur le montant de l'impôt. Les autres véhicules, soit ne bénéficient d'aucun bonus, soit subissent un malus. L'article 415, alinéa 4 LCP précise également que le bonus n'est pas accordé aux véhicules diesel non équipés d'un filtre à particules.

Ainsi, l'Etat subirait un préjudice fiscal si, d'une part, la valeur « frauduleuse » ne correspond pas à la valeur d'émission de CO₂ contenue dans la fiche d'homologation et si, d'autre part, cette valeur se situait au-dessous de 120 g/km de CO₂ alors que la valeur réelle se trouve au-dessus de cette limite.

Or, l'OFROU a confirmé à l'office cantonal des véhicules (OCV) que la falsification opérée par le groupe Volkswagen ne concernait pas les valeurs en CO₂ mais uniquement les NO_x, soit les émissions de polluants dans l'atmosphère.

Toujours selon les informations fournies par l'OFROU, la campagne de rappel des véhicules concernés par la fraude a permis d'aboutir à la mise en conformité des véhicules au regard de leurs émissions de NO_x, autrement dit de faire en sorte que lesdits véhicules respectent les normes en matière de NO_x afin de correspondre à leur fiche d'homologation.

De plus, l'OFROU a informé l'OCV du fait que les autorisations de modification ont été délivrées par l'Office fédéral allemand pour la circulation des véhicules à moteur (Kraftfahrt-Bundesamt, KBA) à condition que les mesures de mise en conformité n'entraînent aucune détérioration de la consommation de carburant, des émissions de CO₂, des performances du moteur, du couple maximal ni de l'acoustique des véhicules. Ainsi, en respectant ces conditions, l'homologation de type européenne est demeurée valable.

Au vu de ce qui précède, les véhicules impliqués dans le « dieselgate » n'ont pas pu bénéficier d'un bonus, au sens de l'article 415, alinéa 4 LCP, qui n'aurait en réalité pas dû leur être octroyé en l'absence de fraude de la part du groupe Volkswagen. Par conséquent, l'Etat n'a pas subi de préjudice du fait que des recettes fiscales lui auraient échappé en raison de ladite fraude.

En complément, il convient également de relever que tous les véhicules concernés par cette fraude et appartenant à l'Etat ont été modifiés aux frais de l'importateur AMAG.

En plus, dans ce cadre, ce dernier a octroyé un geste commercial à l'administration cantonale d'une valeur de 4 000 francs, qui ne vaut pas dédommagement.

Au surplus, tous les frais administratifs de l'OCV, inhérents au suivi de la campagne de mise en conformité de tous les véhicules concernés immatriculés à Genève, ont été assumés par cet importateur. Ce dernier s'était en effet engagé envers l'OFROU à prendre en charge l'intégralité de ces frais, tant pour les véhicules vendus par ses soins que pour les véhicules directement importés en Suisse par leurs propriétaires.

Les développements qui précèdent s'appliquent à tous les véhicules concernés des constructeurs faisant partie du groupe Volkswagen, qui est représenté en Suisse par le même importateur. En outre, à ce jour, aucune autre campagne de rappel n'a été ordonnée par l'OFROU s'agissant d'autres constructeurs automobiles pour des véhicules qui auraient subi des manipulations semblables à celles du « dieselgate ».

A noter encore que, dans un premier temps, l'estimation effectuée par l'OFROU du nombre de véhicules potentiellement touchés dans le canton de Genève s'élevait à plusieurs milliers d'automobiles. Toutefois, compte tenu du fait que les véhicules concernés étaient uniquement des diesel, certifiés Euro 5, construits durant une brève période, limités à certaines motorisations et cylindrées, des marques VW, Skoda et Audi, la liste des véhicules concernés établie par l'OFROU pour le canton de Genève ne comportait au final que 532 véhicules.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Michèle RIGHETTI

Le président :
Antonio HODGERS