

Date de dépôt : 24 avril 2017

Rapport

de la Commission fiscale chargée d'étudier le projet de loi de M^{mes} et MM. Thierry Cerutti, Pascal Spuhler, Danièle Magnin, Sandra Golay modifiant la loi générale sur les contributions publiques (LCP) (D 3 05)

Rapport de majorité de M. Christo Ivanov (page 1)

Rapport de minorité de M. Sandro Pistis (page 41)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Christo Ivanov

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission fiscale s'est réunie le 11 octobre et les 1^{er} et 8 novembre 2016, ainsi que les 21 et 28 mars 2017 pour traiter le projet de loi 11963.

Elle a siégé sous la présidence de MM. Lionel Halpérin et Thomas Wenger. Le procès-verbal a été tenu par M. Gérard Riedi. Qu'ils soient remerciés pour la qualité de leur travail.

Ont également participé aux travaux de la commission : M. Christophe Bopp, secrétaire général adjoint, DF ; M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat, DETA ; M. Didier Leibzig, directeur général du service des véhicules. Que ces personnes soient ici remerciées de leurs apports appréciés aux travaux de la commission.

Présentation du PL par M. Thierry Cerutti, auteur

M. Cerutti indique que les auteurs du PL 11963 ont déposé ce projet de loi afin de réviser l'impôt sur les véhicules. Ils ont en effet réalisé qu'il y a six types de taxation différents en Suisse basés sur des critères différents. Surtout l'impôt est cinq fois plus cher à Genève qu'ailleurs. Les auteurs du projet de loi ont ainsi fait une comparaison avec le canton du Valais, des députés valaisans ayant posé les mêmes questions pour avoir une base de comparaison, à savoir l'espace bitumineux que le canton doit entretenir ainsi que le nombre de véhicules. Il apparaît ainsi que le canton du Valais a trois fois moins de véhicules immatriculés qu'à Genève, qu'il a 12 fois plus d'espace bitumineux à entretenir (sachant que, dans un canton montagneux, il est plus difficile à entretenir) et que cet impôt est cinq fois moins cher qu'à Genève.

L'impôt est le plus élevé de Suisse à Genève parce que la taxation est basée sur la puissance des véhicules alors que, dans la majorité des cantons suisses, il est basé sur la cylindrée ou les chevaux fiscaux. Le canton de Neuchâtel taxe les véhicules sur l'émission de CO₂ et le canton de Zurich sur la cylindrée ou les chevaux fiscaux. Enfin, 6 cantons se basent sur le poids total. On voit qu'il y a une toute une série d'appréciations différentes. Il faut rappeler que le système préalable à Genève était basé sur la cylindrée ou les chevaux fiscaux jusqu'en 2001, puis il a été remplacé par un système basé sur le principe du pollueur-payeur. Aujourd'hui, on réalise que, plus les véhicules sont gros, moins ils polluent en réalité.

En effet, les constructeurs automobiles ont fait en sorte que leurs véhicules soient de moins en moins polluants. Surtout, on constate qu'il y a entre 120 000 et 150 000 pendulaires qui viennent chaque jour sur le canton de Genève et qui ne paient pas les impôts que les Genevois paient.

Il n'y a pas besoin de rappeler que le Genevois paie les primes d'assurance-maladie les plus élevées et que le canton est également celui qui contribue le plus à la RPT. La population genevoise est ainsi systématiquement tondu. A un moment donné, cela suffit et il faut qu'il y ait une règle. Dans ce cas, la règle est que chaque personne qui utilise l'espace public doit pouvoir payer le même prix quels que soient son véhicule, sa cylindrée et sa puissance. En effet, lorsque vous circulez, vous prenez la même place, vous abîmez le bitume de la même manière, etc.

On voit également que certains cantons taxent les véhicules électriques, ce qui n'est pas le cas à Genève. M. Cerutti rappelle que, lorsque ces véhicules utilisent l'espace public, ils devraient contribuer aussi au fait qu'ils circulent sur la voie publique, qu'ils ont des places de stationnement à leur

disposition, etc. Par rapport au passage à une taxation basée sur le principe du pollueur-payeur, la donne est aujourd'hui faussée. En effet, un véhicule puissant n'est pas forcément un véhicule qui pollue. Ce projet de loi demande donc de revoir le système de taxation, la base de calcul prise en compte ainsi que les tarifs. M. Cerutti précise que la proposition faite par le projet de loi s'aligne plus ou moins sur l'exemple du canton du Valais.

Un commissaire (S) relève une contradiction, M. Cerutti a pris l'exemple du canton du Valais où les impôts seraient moins élevés et où les routes nécessiteraient pourtant un fort entretien. M. Cerutti a également mentionné le fait que le canton de Genève est perdant en matière de péréquation intercantonale. Il l'est d'autant plus par rapport au Valais dans un système qui est totalement injuste. Il rappelle que l'un des aspects de la péréquation intercantonale concerne la compensation des charges excessives qui peuvent être sociodémographiques et géo-topographiques.

De nombreux rapports montrent – le DF pourra aider – que la répartition devrait être de 80% pour les charges sociodémographiques et de 20% pour les charges géo-topographiques alors qu'elles sont réparties à charges égales actuellement.

Ainsi, le canton du Valais profite de cette situation en recevant beaucoup plus d'argent que nécessaire de la part de la Confédération, ce qui lui permet d'avoir une fiscalité très basse. Le commissaire est d'accord sur le fait que les véhicules à forte cylindrée ne polluent pas forcément. Aujourd'hui, le système genevois prend en compte la puissance et la pollution émise par un coefficient multiplicateur. Il s'étonne que le projet de loi ne prenne pas en compte l'aspect polluant. Il ne se base que sur la cylindrée comme s'il faisait le constat que celle-ci n'a aucun rapport avec la pollution et il enlève, donc, la notion de pollution. Pourtant, on sait aujourd'hui que, dans une logique de responsabilité, il faut prendre en compte la pollution et imposer davantage les personnes qui polluent le plus puisque cela a un coût. Cela n'a pas forcément un coût matériel direct en termes de bitume, mais cela a un coût environnemental. Il demande s'il ne serait pas plus utile d'avoir un coefficient en matière de pollution.

M. Cerutti fait d'abord remarquer que la taxation à Genève ne se base pas sur l'émission de CO₂, mais uniquement sur la puissance du véhicule. Le seul canton qui se base sur l'émission de CO₂ est celui de Neuchâtel. Il explique que les auteurs du projet de loi ne sont pas entrés en matière sur la prise en compte de l'émission de CO₂ notamment parce qu'on peut se demander s'il est normal qu'un véhicule électrique ne paie pas d'impôts et ne contribue pas au financement des routes et des infrastructures. Tout le monde devrait participer. Il relève que c'est un discours qui est assez cher aux socialistes qui

parlent de justice sociale, d'équité et d'égalité. En tout cas, ils ont un discours clair de dire que tout le monde doit payer ce qu'il doit. Aujourd'hui, ce n'est pas le cas puisque les véhicules électriques sont exonérés au nom de la non-pollution.

Il donne l'exemple d'une voiture TESLA qui a une puissance de 386 kW. Il faut préciser qu'elle pèse 2,6 tonnes et qu'il y a sept cantons où l'impôt est basé sur le poids du véhicule.

Ensuite, il y a aussi les étiquettes énergie où la TESLA est étiquetée B et non A, même si c'est un véhicule électrique.

M. Cerutti signale que le canton de Neuchâtel est le seul qui compte le CO₂, mais c'est également un des cantons où les véhicules sont les moins taxés (de 170 F à 540 F pour les gros véhicules). Là-bas, une TESLA est imposée 173 F alors que son propriétaire ne paierait rien à Genève. Il considère qu'il ne faut pas se baser sur le CO₂ parce qu'il y a quand même 120 000 à 150 000 pendulaires venant quotidiennement sur le canton qui ne paient pas cet impôt. Ce sont uniquement les résidents genevois qui paient cet impôt qui n'est pas juste.

Un commissaire (S) fait remarquer que la taxation des véhicules à Genève prend bien en compte l'émission de CO₂ à travers le coefficient multiplicateur.

M. Cerutti précise que celui-ci s'applique sur une donnée de base qui est la puissance du véhicule.

Un commissaire (S) demande s'il ne serait pas envisageable de se baser sur l'émission de CO₂.

M. Cerutti indique que le projet de loi vise à modifier le système de taxation actuel. Par rapport à l'aspect polluant, le problème est qu'il y a 120 000 à 150 000 véhicules qui viennent chaque jour à Genève et qu'ils ne sont pas taxés de la même manière. Cela prêterait la population genevoise qui passe systématiquement à la caisse, dans ce cas avec l'impôt sur les véhicules le plus élevé de Suisse. Ensuite, il faut trouver une solution et il revient à la commission de discuter et de faire en sorte que les tarifs ne soient pas aussi élevés qu'ils sont aujourd'hui.

Un commissaire (MCG) précise que le site officiel de l'Etat de Genève dit bien que les véhicules sont taxés d'après la puissance en kW. Aujourd'hui, les véhicules sont de plus en plus lourds puisqu'ils sont de plus en plus équipés, notamment en équipements de sécurité.

Il y a donc inévitablement une augmentation de la puissance pour pallier la charge du véhicule. Il faut savoir qu'une VW Golf de 1985 pesait 800 à

900 kg pour une puissance de 110 CV. Aujourd'hui, une VW de même catégorie pèse 1,2 tonne pour 200 CV.

Ainsi, l'augmentation de la puissance est surtout basée sur le poids du véhicule et, au final, c'est la classe moyenne qu'on ponctionne.

Il demande si l'élaboration de ce projet de loi a tenu compte de l'incidence que cela aurait sur l'impôt sur les ménages et la classe moyenne. Pour sa part, il reste persuadé que ceux qui ont les moyens ne s'achètent pas forcément des gros véhicules et, s'ils le font, on peut constater de plus en plus que ces véhicules sont immatriculés dans d'autres cantons où les impôts sont moins élevés.

M. Cerutti explique que l'idée du projet de loi c'est que, pour circuler avec sa famille, on a besoin de véhicules de plus en plus performants en termes de sécurité et qui ont un certain confort. Cela veut dire que ces véhicules sont de plus en plus lourds et ont de plus en plus de chevaux. On pensait au départ pénaliser les gens qui ont les moyens de s'acheter des véhicules de sport, mais on prêterite les familles qui sont obligées d'avoir un véhicule puissant pour pouvoir circuler avec leur famille, et ce projet de loi permettrait à toutes ces familles d'avoir leur impôt qui diminue. A Genève, pour un véhicule familial, on paie en effet 1355 F d'impôts alors que le minimum en Suisse est de 384 F et que la moyenne est de 733 F. Il faut constater que cela coûte ainsi deux fois plus cher que dans n'importe quel autre canton. Il y a donc une réflexion à avoir, parce que les familles sont clairement prêteritées avec le système actuel. Les véhicules deviennent de plus en plus lourds et sont de plus en plus puissants, mais ce ne sont pas forcément des véhicules de sport, ni forcément des véhicules de riches.

Un commissaire (EAG) précise que la taxation des véhicules à Genève prend en compte la puissance et les émissions de CO₂. En effet, la taxation se base en puissance des véhicules, mais leur émission de CO₂ est prise en compte à travers un système bonus-malus. Il y a donc bien une pondération en fonction des émissions de CO₂. Il estime également qu'il faudrait avoir un comparatif sur les impôts auto dans les autres cantons.

M. Cerutti estime que ce comparatif est bien fait puisqu'il compare 6 véhicules différents et considère différents éléments comme le prix, le type de carburant, la cylindrée, le poids, l'émission de CO₂ ou l'étiquetage énergétique.

Un commissaire (EAG) estime que, si le comparatif montre que Genève est un peu supérieur au reste de la Suisse, il faut discuter des raisons à cela. Il faudrait que le DF puisse rappeler les critères ayant conduit à fixer le système

actuel d'impôt sur les véhicules, ce qui a dû faire l'objet de réflexions et d'argumentations au moment de sa mise en place.

M. Cerutti note que la loi a changé en 2001. La commission peut auditionner les personnes qu'elle juge nécessaires et elle peut accéder aux procès-verbaux de l'époque.

Un commissaire (PLR) aimerait avoir une définition claire de la cylindrée afin de comprendre la différence entre les différents systèmes de taxation existants. Il constate que l'impôt auto ne porte pas bien son nom puisque ce n'est pas un impôt, mais une taxe. L'idée est en effet de prélever une taxe, sur une substance particulière, pour couvrir les coûts qui sont engendrés par la substance qu'on a taxée. Il demande quel est l'aspect prépondérant pour les auteurs du projet de loi – il a cru comprendre que l'aspect écologique n'entrait pas en ligne de compte – donc il estime que c'est ce qui va coûter le plus à la collectivité et que c'est donc cet aspect qu'il faut taxer. Enfin, il a l'impression qu'on paie son impôt auto non pas par rapport à son lieu de résidence, mais par rapport au lieu où l'on a décidé d'immatriculer son véhicule (voire de le faire immatriculer par quelqu'un d'autre).

M. Cerutti a l'impression qu'il n'est pas possible d'immatriculer son véhicule dans un autre canton à moins d'avoir quelqu'un qui peut immatriculer le véhicule à son nom.

Il faut se rendre compte que les gens immatriculent leurs véhicules dans d'autres cantons parce que c'est meilleur marché qu'à Genève. Maintenant, si on revient à Genève à un tarif correspondant à la moyenne helvétique, il est convaincu que les gens n'auraient plus de raison d'immatriculer leurs véhicules ailleurs.

Il explique que le projet de loi se base sur le système de la cylindrée et des chevaux parce qu'il reprend le système qui prévalait avant 2001 auquel ils ont appliqué les tarifs valaisans.

Un commissaire (MCG) apporte une explication sur la cylindrée. Il faut savoir que chaque cylindre correspond à un volume de 0,5 litre.

Un commissaire (PLR) comprend que les auteurs du projet de loi, en voulant faire baisser l'imposition des véhicules, estiment que des gens qui habitent à Genève s'immatriculeraient à nouveau à Genève. Dès lors, l'éventuelle perte serait compensée par un volume supplémentaire de véhicules immatriculés à Genève.

Un commissaire (UDC) aimerait savoir pourquoi le projet de loi ne reprend pas l'article 415, alinéa 4, actuel sur le coefficient. En effet, le projet de loi prévoit que « le bonus décrit sous la lettre a n'est pas accordé aux voitures diesel » alors que la loi actuelle dit que « le bonus décrit sou la

lettre a n'est pas accordé aux voitures diesel non équipées d'un filtre à particules ou ne répondant pas aux normes EURO 5 et suivantes ».

M. Cerutti constate que le diesel a été prôné par certains comme un combustible moins polluant alors que ce n'était qu'un leurre. On voit ce qu'il se passe aujourd'hui en France avec le diesel ou avec les magouilles faites par VW. En réalité, le diesel est beaucoup plus polluant et les conséquences sur la santé sont beaucoup plus fortes que ce que l'on pensait.

Comme il n'y a pas d'études vraiment précises aujourd'hui, les auteurs du projet de loi estiment que les voitures diesel n'ont pas à bénéficier d'un bonus.

Un commissaire (UDC) fait remarquer que cela revient à pénaliser tous les véhicules diesel alors que c'est une marque qui est à l'origine de la fraude évoquée.

M. Cerutti estime que ce n'est pas seulement le fait de frauder, mais d'avoir aussi triché avec la santé des gens. Par ailleurs, ce n'est pas limité à une marque en particulier puisqu'ils ont tous triché.

Un commissaire (UDC) constate que le système existant à Neuchâtel est intéressant. Ils ont ajouté dans leur loi la notion d'énergie grise. En effet, il faut savoir que la construction et la démolition d'une voiture produisent énormément de pollution. En roulant, elle pollue également, mais dans un volume qui est inférieur à la pollution cumulée produite la construction et la destruction de la voiture. Sur la base de ce principe, les Neuchâtelois peuvent ainsi bénéficier de 8 F de rabais sur leur impôt auto par année d'ancienneté du véhicule. Il demande si les auteurs du projet de loi ont réfléchi à l'utilisation d'un tel système à Genève.

M. Cerutti souligne que la volonté du projet de loi est d'avoir une réflexion sur le mode de taxation des véhicules et sur les tarifs appliqués à Genève. Il est basé sur le modèle valaisan, mais la commission peut décider que le fait de recourir à la cylindrée et aux chevaux n'est pas adéquat. Elle peut très bien aussi décider d'utiliser un système basé sur le CO₂. L'idée du projet de loi est de lancer une réflexion par rapport au fait que les véhicules sont beaucoup trop taxés à Genève. D'ailleurs, il y a un exode de gens qui vont immatriculer leurs véhicules ailleurs parce que c'est trop cher à Genève, mais qui reviendraient certainement si les montants étaient plus raisonnables.

Un commissaire (EAG) a consulté la comparaison faite par le TCS. Il constate que cette taxe est fortement progressive. Pour une FIAT 500 ou une VW Golf, Genève est en dessous de la moyenne.

Il a l'impression que l'impôt auto genevois, toutes catégories réunies, ne doit pas être plus élevé que dans les autres cantons, mais cela reste à vérifier.

Il constate qu'un paramètre important est celui de l'emprise des véhicules sur l'espace public. Dans un canton-ville, il y a une nuisance liée à l'automobile qui n'est pas seulement la pollution, mais aussi l'emprise sur l'espace public. Les plus âgés se souviennent peut-être que les enfants pouvaient jouer dans les rues dans des conditions très différentes d'aujourd'hui.

L'espace public pris par les automobiles est pris au détriment de la population qui a choisi de ne pas avoir d'automobile.

Il y a quelque chose dans le fait que l'impôt soit élevé pour les véhicules de luxe dont les assurances sont aussi plus élevées. Si on ajoute encore les amortissements, cela fait que les charges fixes pour détenir des véhicules de ce type sont relativement élevées. Dans un canton comme Genève, cela incite ainsi des personnes à renoncer à avoir un véhicule ou à utiliser des services comme Mobility. Il y a aussi une idée à favoriser le transfert modal pour ceux qui ne sont pas de gros utilisateurs de l'automobile vers d'autres formes de transports qui sont moins polluants ou qui ont une emprise moindre sur l'espace public.

Une commissaire (Ve) estime qu'il serait intéressant de réfléchir à élaborer un impôt cohérent et logique, notamment au niveau environnemental, pour arriver à un impôt qui soit le plus juste possible. Elle se déclare prête à entrer en matière et à faire des auditions plus techniques pour trouver la solution la plus juste, tout en ayant à l'esprit que, dans un canton comme Genève qui connaît un taux de pollution très élevé, il faut avoir cet objectif environnemental en tête.

M. Cerutti indique que les auteurs du projet de loi ne sont pas fermés à une taxation basée sur le CO₂. Une fois de plus, il rappelle tous les pendulaires qui viennent sur le canton et qui ne sont pas soumis à la taxation du CO₂. Ce que les auteurs du projet de loi souhaitent c'est que le système de taxation soit revu, notamment avec une baisse des tarifs.

Le Président note qu'il est dit, dans la conclusion de l'exposé des motifs, que « Nous souhaitons diminuer le facture des Genevois en matière de taxes élevées en tout genre et récompenser nos électeurs qui aujourd'hui ont largement démontré qu'ils intégraient dans leurs déplacements différents types de mobilité en fonction de leurs besoins ». Il demande si cela ne vise que les électeurs du MCG.

M. Cerutti reconnaît que le terme est mal choisi. Il s'agit des électeurs de tous partis confondus. Il aurait fallu parler des résidents.

Le Président demande si les auteurs du projet de loi disposent de chiffres sur l'exode de véhicules immatriculés et s'il y a une évolution réelle à ce niveau.

M. Cerutti demande si les commissaires souhaitent faire des auditions.

M. Bopp fait remarquer que le DF n'est pas vraiment compétent dans ce domaine technique. L'article 30 du RDLCP (Loi générale sur les contributions publiques du 30.12.1958), au chapitre III sur l'impôt sur les véhicules à moteur et sur leurs remorques, indique d'ailleurs que « le département de l'environnement, des transports et de l'agriculture, soit pour lui la direction générale des véhicules, est compétent pour calculer, notifier et percevoir l'impôt sur les véhicules à moteur et sur leurs remorques ». Le DF est bien entendu à disposition de la commission, mais il conviendrait plutôt d'auditionner le DETA.

Un commissaire (S) demande aussi l'audition de l'ATE.

Le Président prend note qu'il y a un accord pour les auditions proposées par les commissaires.

Séance du 1^{er} novembre 2016

Audition de M. Luc Barthassat et M. Didier Leibzig

M. Leibzig a étudié la proposition du projet de loi et va présenter les enjeux.

Il indique qu'il faut savoir que tous les véhicules motorisés et remorques faisant usage de la voie publique doivent s'acquitter d'un impôt en application de la loi générale sur les contributions publiques. Depuis 1960, l'impôt était calculé sur les chevaux fiscaux (CV) en rapport avec la cylindrée, soit 1 CV correspondant à 134 cm³.

Depuis 2002, l'impôt prend le critère de calcul unique de la puissance en kilowatt (kW) pour prendre en compte la notion de pollueur-payeur. En effet, l'évolution technologique concernant les motorisations, avec entre autres l'apparition des systèmes de suralimentation et d'injections directs, a mis sur le marché grand nombre de voitures très puissantes et polluantes ayant une cylindrée réduite.

Par exemple, la Subaru Impreza développant 300 chevaux a un moteur de 1,6 litre. Il précise que c'est un système qui est clair et facile à comprendre. Plus vous êtes puissant, plus vous allez polluer. Il est également facile à appliquer.

En 2010, l'apparition de l'incitation à l'achat de véhicules moins polluants (bonus-malus) est mise en place en relation avec les émissions de CO₂ (50% de bonus si -120 gr/km et 50% de malus si +200 gr/km).

Une commissaire (Ve) aimerait savoir si le système actuel est optimal si on cherche à avoir une taxe qui allie taxation et environnement. Etant donné que d'autres cantons prennent en compte le poids, le CO₂ ou l'énergie grise, la commissaire demande si la solution actuelle s'approche de l'idéal, notamment pour inciter les gens à avoir un véhicule qui pollue moins.

M. Barthassat signale que le département travaille sur des propositions relatives à l'électromobilité pour revoir ce système de bonus et malus, mais en faisant attention qu'il n'y ait pas de pertes financières. Il faut savoir que les véhicules diesel respectant la norme EURO6 polluent peu par rapport à d'autres, mais il y a différents aspects à prendre en compte comme le CO₂ ou les particules fines. Les possibilités de revoir le système vont donc être étudiées, mais ce n'est pas simple.

M. Leibzig pense que le procédé actuel est bien fait. Concernant le poids qui peut être pris en compte, il faut que les véhicules soient considérablement lourds pour provoquer des nuisances par rapport à la réfection des routes. Ce n'est pas une voiture lourde qui va user les routes plus rapidement, mais les véhicules semi-lourds ou les camions. Il peut donc y avoir un lien entre le poids du véhicule et sa consommation, mais il faut aussi voir l'utilisation qui est faite de ce véhicule.

Il estime que le procédé mis en place en 2002 est facile à comprendre pour les gens et pour le marché de l'automobile. En tant que technicien, il indique qu'il répondrait qu'il faudrait faire quelque chose de très compliqué pour être totalement juste. Il faudrait notamment prendre en considération la manière dont le véhicule est utilisé ou la place qu'il prend, mais un tel système serait quasiment impossible à mettre en place. Le système actuel est très bon et M. Leibzig le défend. Quant au bonus, il a produit ses effets. Les gens le prennent en compte et font attention à son aspect. Il est toutefois prévu de revoir les barèmes dans quelque temps (probablement dans deux ans) parce que le marché automobile a évolué et qu'il faut en tenir compte. Pour autant, il ne faut pas non plus provoquer un tourisme fiscal avec des voitures immatriculées dans un autre canton, mais le système actuel a fait ses preuves.

Il relève que des cantons ont pris comme référence l'étiquette énergétique. Cela n'est pas forcément très logique puisque l'on se rend compte qu'elle favorise le diesel qui est bon pour faire 400 km dans la journée, mais très mauvais si la voiture va être démarrée 17 fois à froid en un

jour. Il indique que l'étiquette énergétique est un très mauvais procédé sur le plan environnemental.

Un commissaire (S) souhaite savoir quelle incitation pourrait être faite pour les véhicules électriques et hybrides. A Montréal, tous les taxis devront être hybrides ou électriques d'ici 2022. On voit que, au-delà des mesures incitatives, des mesures contraignantes sont également prises.

Cela pose la question de la politique à avoir pour encourager véritablement les véhicules les moins polluants. Il s'agit de ne pas s'en tenir à la question de l'émission de CO₂, les véhicules diesel ayant de bons résultats à ce niveau tout en étant très polluants en matière de microparticules.

M. Barthassat signale que le Conseil d'Etat est en discussion sur un projet en matière d'électromobilité. Pour que les gens prennent ce genre de véhicules, il faut en effet qu'il y ait une offre sur le domaine privé. Il poursuit en disant qu'il négocie maintenant au niveau du Conseil d'Etat pour amener des mesures, mais ce n'est pas évident. Toutefois, pour pouvoir avancer, il faut qu'il y ait des mesures incitatives pour inciter les gens à prendre des véhicules non polluants. Concernant les taxis, il faut savoir qu'au moins un tiers d'entre eux utilisent déjà des véhicules hybrides ou électriques.

Un commissaire (MCG) comprend ces questions qui tournent autour d'une optimisation de la taxe en fonction de considérations environnementales. De manière plus générale, il est toutefois difficile de comprendre pourquoi les taxes et impôts en matière automobile sont 4 à 6 fois plus élevés à Genève que dans d'autres cantons.

M. Barthassat fait remarquer qu'il y a aussi le fait qu'il y a beaucoup de véhicules dans une ville parmi les plus compactes en Europe. Il est ainsi nécessaire de mettre en place de nombreuses mesures qui coûtent passablement d'argent. Il y a, certes, du tourisme en matière d'immatriculations, mais cela reste dans des propositions qui ne sont pas catastrophiques. Le fait de baisser les taxes ne permettrait vraisemblablement pas un retour massif d'une manne financière qui compenserait le manque à gagner du fait d'être plus cher qu'ailleurs.

M. Leibzig fait savoir que, avec un coût moyen sur le véhicule de 336,58 F, le canton de Genève n'est pas de loin pas le plus cher de Suisse. Par contre, il y a un très beau parc de véhicules et les gens qui se plaignent de l'impôt sur les véhicules ont en général des voitures puissantes et ils sont donc touchés par le malus.

Cela étant, M. Leibzig avait calculé le coût moyen il y a quelques années, et Genève était parmi les cinq cantons le meilleur marché de Suisse à ce niveau.

Un commissaire (EAG) relève que la moyenne a tendance à tirer vers le haut le montant, alors que la médiane donnerait certainement un impôt inférieur à 300 F. Il est également d'accord avec la remarque de M. Leibzig puisqu'il n'entend pas, autour de lui, des remarques sur le coût élevé de l'impôt des véhicules de la part des gens qui ont des véhicules entre 50 et 110 kW. Ce n'est pas les préoccupations financières majeures des Genevois, notamment par rapport au coût pour les assurances qui peut être élevé. Par ailleurs, si on possède un véhicule de plus de 201 kW, l'impôt est alors de 1139 F par an, ce qui fait moins de 100 F par mois. Cela ne paraît donc pas très choquant. En plus, M. Leibzig dit que le canton de Genève a le plus beau parc automobile de Suisse. Cet impôt relativement plus élevé pour les véhicules dont la puissance est importante n'a donc apparemment pas d'effet dissuasif.

M. Leibzig explique que le marché genevois ne fluctue pas beaucoup en termes d'unités. Par contre, on se rend compte que le marché d'occasion des voitures de luxe est compliqué. En effet, au moment de la revente d'une telle voiture, le montant de l'impôt n'aura, lui, pas diminué. De manière générale, il est vrai que le parc automobile genevois comprend des voitures qui deviennent toujours plus lourdes, plus longues et plus larges, mais elles consomment moins et provoquent moins de nuisances.

Le Président aimerait avoir des précisions sur la corrélation entre la puissance en kW et le niveau de pollution du véhicule sur le système actuel. Il demande si, pour les véhicules électriques, c'est également la puissance en kW qui est prise en compte pour fixer le montant de l'impôt.

M. Leibzig explique que le kW a été choisi à l'époque parce que plus la voiture était puissante, plus elle polluait. En effet, plus la voiture était puissante, plus elle consommait d'essence, plus elle avait de gros freins (qui produisent des microparticules) et plus elle avait de gros pneus (qui produisent également des microparticules). Ce critère pouvait aussi être mis en place facilement au niveau fiscal et informatique. Enfin, les références étaient aisément disponibles puisque l'OFROU dispose de ces données sur les kW, ce qui n'est pas le cas pour un certain nombre d'autres paramètres.

Il estime qu'on peut en effet dire que, plus un véhicule est puissant, plus il pollue. Par ailleurs, on parle souvent de pollution aérienne, mais on peut aussi parler de pollution sonore. Concernant les véhicules électriques, la TESLA est une voiture très puissante et relativement lourde. Elle produit également des nuisances, mais cela relève d'un autre projet que celui discuté aujourd'hui.

Le Président comprend que, avec les critères, une TESLA sera considérée comme un véhicule puissant en termes de kW, même si elle produit sensiblement moins de pollution.

M. Leibzig indique qu'une personne achetant une voiture neuve est exonérée de taxe à 50% durant l'année d'achat et les deux années suivantes. Si elle peut prouver qu'elle utilise de l'énergie verte, elle sera exonérée de taxe à 100%. A partir de la 4^e année, une TESLA sera aussi imposée à environ 1600 F pour ses 450 chevaux. Il fait remarquer qu'un moteur sans cylindrée ne pourrait être taxé selon le PL 11963. Par contre, le moteur d'une voiture électrique a une puissance. D'ailleurs, aujourd'hui on parle d'électricité, mais la technologie utilisée sera peut-être différente demain.

Le Président demande s'il ne faudrait pas anticiper les évolutions technologiques en prenant en considération des systèmes de pondération permettant d'inciter les gens à passer à des systèmes moins polluants et moins bruyants et s'il n'y a pas urgence à revenir avec des solutions pour encourager une telle évolution du parc automobile.

Le Président est inquiet en entendant qu'il faudrait durcir les normes. Il comprend que le but est d'inciter de telle manière à ce que les améliorations se poursuivent, mais il faudrait aussi en tenir compte de telle sorte que ceux qui font déjà des efforts soient doublement récompensés. Sans cela, on continuera à avoir des gens qui continueront à se dire qu'ils paieront plus pour leur impôt et d'autres qui se diront qu'il ne vaut pas la peine de passer à l'électrique parce que ce n'est pas très rentable.

M. Leibzig relève que le principe du -50% est obtenu comme bonus. Pour les moteurs environnementalement propres au niveau de leur utilisation, on parle d'électricité, mais il y a le gaz, l'hydrogène, la pile à combustible, etc. Cela étant, il y aura toujours une puissance pour rendre mobile un objet, même si on ne sait pas de quelle forme elle va être. Cette puissance, on peut la calculer et on peut la taxer. Ensuite pour toutes les incitations, c'est le système du bonus. En ce moment, il est trop simple à obtenir pour avoir un effet incitatif et il faudra peut-être durcir un peu. En effet, il y a non seulement une évolution des véhicules, mais il y a aussi les mœurs qui changent.

M. Barthassat est allé au Salon de l'auto, il y a deux ans, avec les directeurs de ses services pour rencontrer les producteurs de voitures électriques. Ceux-ci disaient eux-mêmes que c'est une phase de transition puisqu'ils visent tous l'utilisation de l'hydrogène d'ici environ 30 ans. On ne sait pas encore comment on y arrivera, mais on voit que cela bouge. Il y a ainsi la mise en place des voitures en libre-service qui interviendra à Genève

à la fin de la semaine. Les essais effectués à Bâle ont montré qu'une telle voiture élimine près de 4 véhicules dans le centre et l'hypercentre. Des efforts sont donc faits puisqu'il s'agit de voitures à gaz. On prévoit également un projet de scooters électriques en libre-service, sans parler de vélo en libre-service dont on espère qu'il sortira bientôt des méandres de la justice. Enfin, des travaux sont également effectués autour du bonus-malus.

Pour les véhicules électriques, il y a la question de l'autonomie et il faut disposer de points de recharge un peu partout. Il faut savoir que le plus gros modèle de TESLA permet de s'approvisionner gratuitement en électricité aux bornes TESLA (payantes pour les autres modèles). Si on y ajoute l'absence d'usure du moteur, l'exonération de taxes durant trois ans et l'économie en termes d'essence, une voiture à 130 000 F revient à peut-être 80 000 F au bout de trois ans. D'ailleurs, on voit qu'il y a un engouement pour ces véhicules auprès de toutes les marques, y compris chez Harley Davidson.

M. Barthassat fait remarquer que, aujourd'hui, les jeunes achètent de moins en moins de véhicules et seront de moins en moins propriétaires de véhicules puisque des véhicules seront à disposition en libre-service dans la rue. Même Ferrari est déjà en négociation pour mettre des voitures en libre-service. Les choses bougent. Tout est lié (voitures en libre-service, scooters en libre-service, installations de bornes, bonus-malus), mais il faut aussi rentabiliser l'histoire. En effet, il faut se rendre compte que ce projet de loi représente 30 à 50 millions de francs de moins dans les caisses de l'Etat. Comme tout est lié, si vous voulez de l'infrastructure sur les routes, il faut aussi payer le fait d'aller sur les routes.

Un commissaire (S) a noté que le nombre global d'immatriculations est quasiment stable. Il demande si l'augmentation du nombre de deux-roues permet de déduire le nombre de voitures de tourisme diminue ou stagne.

M. Leibzig répond que le nombre de deux-roues explose effectivement, mais le nombre de voitures de tourisme continue à augmenter légèrement. Souvent les automobilistes se sont reportés sur le scooter.

M. Barthassat signale qu'il y a aussi des gens qui viennent en train à Genève, mais qui ont un scooter à Genève. Le DETA est allé voir ce qui se passe dans d'autres cantons et, à Zurich, on voit qu'il n'y a pratiquement pas de scooters. Il faut se rendre compte que Genève est un des seuls cantons où l'on voit des scooters partout.

Un commissaire (S) note que plus de 40% de ménages n'ont plus de véhicules en ville de Genève. Il demande s'il est possible de faire un calcul pour dire quel est le nombre de véhicules par Genevois de plus de 18 ans.

M. Leibzig indique que la DGV ne dispose pas de ce chiffre. De plus, on se rend compte que les jeunes ne viennent plus au bureau des autos le jour de leurs 18 ans. A cet âge, ils ont pris l'habitude de se déplacer autrement et ils viennent plutôt entre 20 et 22 ans après la fin de leurs études. Malgré cela, il y a tout de même plus de 12 000 examens théoriques et environ 13 000 examens pratiques par année.

Un commissaire (PLR) comprend la méthode de taxation sur la base du poids ainsi que les aspects de puissance et d'émission du CO₂. Par contre, il ne comprend toujours pas comment cela fonctionne par rapport à la cylindrée. Il a lu la définition de la cylindrée su Wikipédia, mais il aimerait comprendre ce qui est concrètement taxé.

M. Leibzig relève que la cylindrée était utilisée comme critère pour la taxation entre 1960 et 2002. Cela était plus simple à l'époque étant donné que tous les moteurs étaient des moteurs à combustion. En fait, la cylindrée correspond au volume existant dans un piston. En multipliant ce volume par le nombre de cylindres, cela donne le nombre de litres du moteur. A l'époque, plus les moteurs étaient gros, plus ils consommaient d'essence. Aujourd'hui, avec un moteur de 1600 cm³, il est possible d'avoir 300 à 350 chevaux. Il considère que, plus c'est puissant, plus cela va consommer, plus cela va polluer.

Un commissaire (PLR) comprend que, à l'époque, plus le moteur était gros, plus le véhicule était polluant. Il était donc logique de baser la taxation sur ce paramètre. Aujourd'hui, il est devenu possible de faire de petits moteurs, donc avec une petite cylindrée, mais très puissants. On ne peut donc pas utiliser la cylindrée comme base de taxation.

M. Leibzig confirme les propos du préopinant. Il faut voir que les voitures familiales peuvent avoir de gros moteurs, mais pas forcément puissants et peu polluants. Le fait de baser la taxation sur la cylindrée conduirait donc à taxer davantage ces véhicules, même si ce ne sont pas forcément eux qui consomment le plus.

Un commissaire (EAG) demande s'il y a un effet de seuil avec ce système de bonus-malus et s'il ne faudrait pas le lisser pour éviter cela.

M. Leibzig n'était pas à la DGV en 2010. Il pense toutefois que c'était une idée simple à mettre en place au niveau informatique et simple à comprendre pour tout le monde. Actuellement, il y a effectivement des voitures qui sont touchées par cet effet de seuil, mais c'est ce qu'il y a de plus simple au niveau de la gestion.

Un commissaire (MCG) constate que les kW sont utilisés aujourd'hui, quel que soit le type de propulsion. Il se demande si la consommation ne constituerait pas un meilleur critère.

M. Leibzig répond qu'un tel indicateur n'existe pas, si ce n'est pour des valeurs théoriques. Il faut comprendre qu'une puissance est le maximum qu'une voiture peut développer et celui-ci est rarement atteint dans le cadre d'une utilisation normale. Quant à la consommation, il s'agit d'une valeur théorique. On est d'ailleurs déçu de se rendre compte, après l'achat d'une voiture, que ces valeurs ne sont pas vraiment atteintes dans la pratique. En plus, le type de conduite va influencer la consommation. Faute de disposer de la valeur réelle, il faudrait travailler sur les valeurs théoriques qui peuvent bouger selon les critères d'études. Cela reste envisageable, mais il faut alors plutôt taxer l'essence. On pourrait ainsi avoir les mêmes impôts sur les véhicules dans toute la Suisse, mais en taxant l'essence et donc la consommation. On est toutefois encore loin de la solution.

Le Président demande s'il existe des statistiques montrant la corrélation entre la puissance et la pollution.

M. Leibzig indique qu'il ne dispose pas de cette information.

M. Barthassat ajoute que le DETA va se renseigner et transmettra la réponse à la commission.

M. Bopp précise que la taxation de l'essence relève d'un monopole de la Confédération.

Un commissaire (MCG) aimerait savoir qu'elle est la part d'impôts due aux voitures de tourisme sur les 104 millions de francs d'impôts sur les véhicules en 2015. Si elle est de 60 millions de francs, il n'y aurait que 10 millions de francs de pertes potentielles par rapport à l'estimation pour le PL 11963.

M. Leibzig estime que les pertes seraient supérieures à 10 millions de francs. Il faut comprendre que l'estimation de 49 millions de francs d'impôts pour les voitures de tourisme avec le PL 11963 ne tient pas compte du bonus. Il faudrait donc également prendre en compte les nouvelles immatriculations, soit environ 15 000 voitures, ce qui diminuerait encore le total des impôts perçus. Par ailleurs, M. Leibzig a utilisé une valeur moyenne d'impôt pour la catégorie de voitures de tourisme de plus de 3000 cm³. Le montant total d'impôts pour cette catégorie pourrait donc aussi être de 3 à 6 millions de francs.

Un commissaire (MCG) comprend que les camions ne représentent qu'une faible part de l'impôt sur les véhicules. Par ailleurs, il note que, par rapport aux taxes augmentées depuis 2010 pour dissuader les Genevois

d'avoir des voitures gourmandes, ceux-ci se sont bien comportés. Maintenant, M. Leibzig annonce qu'il est prêt à augmenter le niveau des taxes pour inciter les Genevois à acheter de nouvelles voitures. On va donc aller vers une hausse de l'impôt sur les immatriculations.

M. Leibzig indique que l'idée n'est pas d'augmenter les impôts, mais de fixer le curseur de manière à ce qu'il soit incitatif. Si le curseur n'est plus incitatif parce que tous les véhicules rentrent dans le bonus, il n'y a plus d'intérêt à avoir un curseur à ce niveau. Si le critère est que les véhicules respectent la norme EURO6 alors que tous les véhicules importés doivent déjà respecter cette norme, il n'y a plus d'effet incitatif.

Un commissaire (MCG) estime que la moyenne de l'impôt sur les véhicules va certainement être à la hausse puisque ceux qui ne disposent pas d'un nouveau véhicule subiront une augmentation pour les inciter à changer de véhicule.

M. Leibzig estime qu'il est également possible de ne taxer que les nouvelles immatriculations puisque l'incitation est faite sur les nouvelles immatriculations.

Un commissaire (MCG) relève que 130 000 pendulaires qui viennent travailler chaque jour à Genève. Il aimerait savoir combien viennent en voiture.

M. Barthassat répond qu'il y a 500 000 passages par jour à la frontière.

Un commissaire (MCG) constate que, avec cet impôt qui a dissuadé les Genevois de polluer à Genève, on n'a pas touché aux pendulaires. Par ailleurs, la taxe est également moins importante dans la plupart des autres cantons, sans parler d'autres pays où cette taxe n'existe pas. Aujourd'hui, on ne récompense pas le Genevois qui a fait un effort, ce qui est un des axes de ce projet de loi pour que les Genevois ne soient pas toujours les dindons de la farce. Aujourd'hui, beaucoup de gens viennent à Genève et polluent, notamment avec l'usage du diesel. Le commissaire a de la peine à comprendre que le coût moyen de l'entretien des routes soit plus élevé à Genève qu'en Valais.

M. Leibzig entend la première observation du préopinant. Sur le coût de la réfection des routes, il signale que cela dépend du service du génie civil.

Un commissaire (MCG) comprend que, étant donné l'évolution des véhicules, en donnant des bonus à ceux qui roulent avec des véhicules écologiques, il n'y aura bientôt plus de taxes prélevées. Dès lors, il se demande comment l'Etat va faire entrer des sous dans ses caisses et comment la pollution effective des véhicules sera calculée, notamment celle liée à la construction et à la déconstruction de ces véhicules.

M. Barthassat estime que la transition va se faire d'un système à un autre et ainsi de suite.

Si on pousse les gens à aller vers les véhicules électriques pendant 20 ans pour aller ensuite, par exemple, vers des véhicules à hydrogène, on est obligé d'avancer par étapes. A moyen et long terme, on ne sait pas comment l'évolution va se faire, mais aujourd'hui le but est de passer à des véhicules moins polluants parce qu'on a de gros problèmes de santé publique et de dépassement des normes en matière de CO₂ ou de particules fines. D'ailleurs, il faudrait peut-être revoir ces normes puisqu'elles sont bien plus sévères qu'en Suisse et dans certains pays. Si on s'attaque à ce genre de normes comme l'on a fait pour le bruit au niveau fédéral, il y aura beaucoup de voitures qui ne rouleront plus dans les 10 ou 15 prochaines années. On voit déjà certains pays européens qui évitent que les voitures de plus de dix ans ne roulent dans les centres-villes à certains moments de la journée. C'est un type d'hypothèse qui est également étudié pour le canton de Genève. Aujourd'hui, le but est de passer d'un système à un autre comme on l'a fait à l'époque avec les pots catalytiques.

Séance du 8 novembre 2016

Audition de M. François Membrez, président du TCS

M. Membrez signale qu'il y a de grandes disparités entre les cantons concernant la taxe automobile, ceux-ci ayant des façons très différentes de la calculer. Ce fait a amené le TCS à se questionner sur la pertinence des critères de choix pour calculer la taxe auto. On pourrait s'attendre à ce que la taxe favorise les voitures écologiques ou peu polluantes, mais ce n'est pas toujours le cas. Evidemment, les cantons ont une autonomie totale pour fixer le montant de l'impôt sur les véhicules. A partir de là, il existe de grandes disparités entre cantons. Il faut savoir que Genève est le seul canton à avoir choisi la puissance du véhicule comme critère. Les modèles qui ont été le plus souvent choisis par les cantons, ce sont la cylindrée ou les chevaux fiscaux.

Parmi les critères retenus, il y a également le poids total du véhicule, le rapport entre la puissance et le poids total (dans trois cantons), la cylindrée et le poids total à Zurich ou les émissions de CO₂ à Neuchâtel.

Le TCS préconise un système qui favorise les voitures produisant peu d'émissions de CO₂ et qui respecte les normes européennes d'émissions (EURO6 dès le 1^{er} janvier 2014). Un système pertinent devrait en effet tenir compte des normes EURO. Celles-ci ne comprennent pas les émissions de CO₂, mais on pourrait imaginer un système combinant le respect des normes

EURO avec un système permettant de tenir compte du CO₂ dans le cadre du bonus-malus. Le TCS est un peu dubitatif par rapport à une taxation discriminatoire des véhicules diesel modernes qui peuvent avoir de bonnes performances grâce à des filtres à particules. La commission traite d'un projet de loi proposant une taxation sur la base de la cylindrée des véhicules avec un système bonus-malus selon le respect des normes. Le TCS pense que c'est un système qui peut avoir un intérêt, mais qui n'embrasse pas toute la problématique. En effet, selon le TCS, le critère principal devrait être les émissions polluantes davantage que la cylindrée ou la puissance. Il prend l'exemple de la TESLA S70, un véhicule électrique très puissant qui ne produit pas d'émissions de CO₂.

Il n'est pas taxé à Genève bien qu'il soit très puissant. Grâce au système bonus-malus, il aura 0 F alors que, dans d'autres cantons, qui appliquent plutôt le système de la puissance, la taxe sera plus élevée. On voit que le système genevois axant tout sur la puissance ne permet peut-être pas d'embrasser la situation dans son ensemble. Le TCS préconise ainsi une réflexion autour d'une combinaison du respect des normes EURO (qui prend en compte les oxydes d'azote, le monoxyde de carbone, les hydrocarbures, les hydrocarbures non méthaniques, le HC + NOx, les particules fines et les particules PN) avec un système qui taxe les véhicules selon le respect des normes EURO et selon les émissions de CO₂ plutôt que selon la puissance du véhicule ou la cylindrée.

Un commissaire (MCG) note que M. Membrez a indiqué que la Suisse devrait se calquer sur les normes européennes. A sa connaissance, tous les véhicules importés doivent déjà respecter la norme EURO. C'est une question qui ne se pose donc pas.

M. Membrez confirme la remarque du préopinant MCG en précisant que les normes diffèrent en fonction de l'âge du véhicule.

Un commissaire (MCG) fait remarquer que les véhicules importés sont en général des véhicules neufs, sauf les cas particuliers des véhicules de collection qui sont soumis à un autre régime. En matière de comparaison européenne, on peut aussi signaler qu'il n'y a aucun impôt sur les véhicules de tourisme en France depuis un certain nombre d'années. Il aimerait donc savoir ce que pense le TCS de ce système. Il relève que le TCS met un peu en doute la problématique de la cylindrée. Il rappelle toutefois que la taxe était basée sur la cylindrée avant 2001 à Genève et que cela ne posait pas de souci. Ensuite, le canton a décidé de passer de la cylindrée à la puissance en sachant qu'un véhicule est aujourd'hui un peu plus lourd du fait des diverses options et des éléments de sécurité.

Ce poids est par exemple passé du simple au double pour une VW Golf GTI entre le modèle des années 80 environ avec 840 kg et celui d'aujourd'hui avec 1,6 tonne, ce qui nécessite d'augmenter la puissance du moteur. Ce n'est pas pour autant que le moteur actuel pollue davantage puisqu'il n'y avait par exemple pas de catalyseur durant les années 80. Un véhicule qui avait 110 chevaux va peut-être payer 250 F d'impôt aujourd'hui alors qu'il pollue davantage qu'un véhicule de 180 chevaux équipé d'un catalyseur et qui respecte les normes EURO. Il aimerait connaître la position du TCS par rapport à cet état de fait.

M. Membrez confirme que chaque véhicule importé doit respecter les normes EURO. Cependant si le parc à véhicules est plus ancien, il ne respectera pas les dernières normes et les véhicules seront plus polluants. On pourrait donc imaginer un système qui pénalise les véhicules plus polluants par rapport aux véhicules plus neufs et plus performants.

Ce que le TCS aimerait, c'est un système plus cohérent. Quant à la question de savoir s'il faut percevoir un impôt, c'est un choix qui appartient au législateur et cela dépend de la manière dont les cantons financent la construction et l'entretien des routes cantonales. Le TCS pense que c'est raisonnable pour l'entretien des routes cantonales.

Le TCS pense que c'est acceptable pour l'entretien des routes cantonales de percevoir un impôt, pour autant qu'il soit acceptable et qu'il soit fondé sur des critères compréhensibles. Par rapport à la cylindrée, elle avait une grande importance par le passé et on ne distinguait les véhicules qu'en fonction de leur cylindrée. Aujourd'hui, c'est la puissance qui est prise en compte, et même les scooters et les motos sont estimés selon leur puissance. Genève a fait le choix de la puissance comme unique critère. Le TCS préférerait un choix qui soit fonction des émissions de CO₂. La norme EURO est respectée par le fait qu'un véhicule est importé, mais le TCS pense que, au-delà de la puissance, il serait peut-être plus pertinent de distinguer les émissions de CO₂ comme critère plutôt que d'en faire uniquement un système bonus-malus.

Un commissaire (MCG) note que les voitures électriques, qui utilisent également les routes, ne paieraient alors aucun impôt puisqu'elles ne produisent aucun CO₂.

M. Membrez indique que, déjà aujourd'hui, les véhicules électriques ne paient aucun impôt à Genève et le TCS pense que ce n'est pas forcément pertinent parce que ce critère pourrait être combiné avec celui de la puissance, ce que font d'autres cantons. Il y a de petits véhicules électriques qui produisent peu de nuisances lors de leur fabrication dont on pourrait imaginer qu'ils ne paient pas d'impôts. Par opposition, la puissante TESLA

modèle S est fortement taxée dans certains cantons, par exemple 1780 F à Bâle-Ville ou 1364 F à Schwyz, parce qu'ils ont considéré la puissance également pour les véhicules électriques et le TCS pense que cela pourrait être un critère à considérer. Il faut voir que le renouvellement du parc automobile s'oriente vers davantage de véhicules électriques.

Ces derniers utilisent les routes et il ne serait pas imaginable de continuer dans le système actuel où tous les véhicules électriques seraient totalement exonérés parce que cela ne serait pas viable. On pourrait imaginer comme critère principal un système combinant les véhicules, mais dont le calcul serait différencié selon l'utilisation au kilomètre (on sait que les véhicules anciens comme les old timers, qui ont un intérêt historique évident, seraient forcément pénalisés et on pourrait prévoir pour eux un système de taxation au kilomètre).

Un commissaire (S) aimerait avoir des précisions sur les normes EURO ainsi que sur la raison pour laquelle M. Membrez dit que les véhicules diesel seraient discriminés.

M. Membrez pensait que le projet de loi prévoyait une taxation différente des véhicules diesel, mais il a peut-être mal lu celui-ci.

Un commissaire (UDC) confirme que ce projet de loi supprime la lettre c de l'article 415 (LCP). Il y a donc bien une discrimination des véhicules diesel par rapport à la loi actuelle.

M. Membrez explique que la norme européenne d'émission EURO est révisée de manière régulière. Chaque révision s'applique alors pour les nouveaux véhicules.

Il précise que les critères sont plus sévères à chaque nouvelle version de la norme. C'est pour cette raison que l'on pourrait imaginer pénaliser un peu les véhicules plus anciens, qui ont été importés il y a plus longtemps et qui émettent plus de nuisances selon les normes environnementales que les véhicules neufs. Cela pénalise toutefois ceux qui n'ont pas les moyens de changer fréquemment de voiture, ce dont il faudrait tenir compte. Les normes EURO ont toutefois l'avantage de couvrir toute l'Europe, de considérer toutes les nuisances des véhicules automobiles et de tendre à limiter celles-ci de manière de plus en plus sévère.

Un commissaire (S) comprend que le projet de loi consiste à fixer dans la loi des normes qui sont adaptées par palier. Il faudrait donc adapter régulièrement la loi. Il est d'accord que taxer uniquement sur l'émission de CO₂ est le plus pertinent. Des véhicules puissants peuvent en effet émettre peu de CO₂. Le réel enjeu est surtout environnemental.

Le canton de Genève étant un canton urbain avec une forte densité d'habitations, il demande s'il ne serait pas pertinent d'avoir une taxation en fonction de la taille du véhicule et si ce système existe déjà ailleurs.

M. Membrez répond que ce n'est pas pratiqué ailleurs. En revanche, six cantons dont Saint-Gall et Bâle-Ville prennent en compte le critère du poids, ce qui peut être en rapport avec la taille du véhicule. Cela étant, il faut voir que certaines personnes et professions ont la nécessité d'avoir des véhicules d'un certain poids et qui prennent une certaine place. Certains cantons, dont celui de Vaud et du Tessin, prennent en compte un ratio poids/taille.

Une commissaire (Ve) avait compris que l'optimisation du diesel était sur les longues distances tandis qu'il n'est pas très recommandé si on doit éteindre ou allumer son moteur régulièrement pour de courts trajets. Il semblerait qu'il y avait eu des résistances, notamment des importateurs de voitures, par rapport à l'application des normes européennes. Elle aimerait donc la confirmation qu'on ne peut plus importer des véhicules qui ne respectent pas les normes EURO.

M. Membrez confirme qu'il n'est plus possible d'importer des véhicules qui ne respectent pas cette norme.

Une commissaire (Ve) note que le TCS préconise une solution basée sur les émissions de CO₂ et la puissance. C'est un peu l'inverse du système actuel.

M. Membrez indique que le TCS préférerait que cela parte des émissions de CO₂ avant de prendre en compte la puissance.

Une commissaire (Ve) fait remarquer que l'émission de CO₂ dépend aussi du type de conduite.

M. Membrez répond qu'il y a effectivement des façons de conduire préférables à d'autres au niveau de l'émission de CO₂. Le TCS propose d'ailleurs des cours pour apprendre à conduire de manière économique. Au niveau de la cylindrée, c'est un critère qui existe encore dans le canton de Zurich. Par contre, celui-ci prend également en compte le poids.

Une commissaire (Ve) demande si un critère considérant la puissance et le poids ne serait pas efficace.

M. Membrez indique que ce système existe dans les cantons de Vaud, du Tessin et de Schwyz. Il ne tient toutefois pas compte des émissions de CO₂.

M. Membrez relève que c'est une décision qui appartiendra au Grand Conseil, mais il y a deux façons de voir les choses. On peut considérer que tous les véhicules empruntent les routes et qu'il faut entretenir celles-ci. Il faut que chaque véhicule puisse être taxé, même si c'est un véhicule

électrique, contrairement à ce qui est le cas aujourd'hui avec la TESLA modèle S. Une autre appréciation est qu'il s'agit uniquement du respect des normes strictes traduites dans les normes EURO comme point de départ de la taxation en tenant compte de la puissance et des émissions de CO₂. Il faudrait ainsi favoriser les nouveaux véhicules sans trop péjorer les autres. Le TCS a l'impression qu'il y a à Genève de fortes disparités aujourd'hui entre les véhicules. Il préconise donc de mieux équilibrer tous les critères. Il précise que le TCS n'a pas eu l'occasion d'étudier tous les impacts d'un retour à la taxation sur la cylindrée, mais il peut encore le faire.

Le Président aimerait savoir si, en termes de recettes fiscales, l'impôt prélevé permet de financer intégralement l'entretien des routes du canton, voire est même plus élevé que le coût annuel d'entretien des routes. Si on choisit des critères de base et que l'on doit faire un choix politique entre une piste et une autre, il faudrait savoir ce que l'on vise et quel est le degré de couverture de l'entretien des routes que permet l'impôt prélevé. Il comprend le souci exprimé par rapport à la perspective d'un parc automobile qui pourrait devenir entièrement électrique. Par conséquent, si l'on veut continuer à payer l'entretien des routes, il faudra en effet que d'autres méthodes soient appliquées. Par contre, le Président a le sentiment que l'incitation à aller vers davantage de véhicules électriques devrait être un objectif assez largement partagé. Il demande si le TCS a des réserves par rapport à cet objectif.

M. Membrez indique que le TCS préconise un système qui prend en compte le poids ou la puissance en combinaison avec les émissions de CO₂. Cela permettrait d'embrasser la situation de manière satisfaisante. Il faut bien évidemment tendre vers une diminution des émissions de CO₂ bien que celles-ci aient déjà baissé drastiquement. Le TCS préconise le poids ou puissance, voire la cylindrée (mais c'est peut-être moins pertinent aujourd'hui comme critère). Il y aurait également un bonus-malus en fonction des normes. Pour les véhicules plus anciens qui émettent plus de substances nocives, il y aurait alors un malus, mais qui ne soit pas trop prononcé pour ne pas favoriser ceux qui peuvent se permettre de changer de véhicules par rapport à ceux qui doivent garder leur véhicule ancien, et avec une taxation au kilomètre pour les old timers ou les young timers, c'est-à-dire les voitures qui roulent peu. Par rapport à la couverture des coûts, selon les informations à disposition du TCS, les impôts prélevés à Genève sont supérieurs aux coûts d'entretien des routes cantonales. Il demande de faire vérifier ces informations par les services de l'Etat.

Par rapport aux véhicules électriques, la piste consistant à exonérer totalement les véhicules électriques dont le détenteur apporte la preuve qu'il

a conclu un contrat avec les SIG et la gamme SIG Vitale Découverte ou analogue, le TCS n'est pas certain qu'elle soit viable à long terme avec la généralisation des véhicules électriques.

Le Président essaye de comprendre si la réserve porte sur le simple fait d'aller vers l'électrique.

M. Membrez confirme que le TCS n'a pas de réserve à inciter à aller vers les voitures électriques. Par contre, il y a des réserves à les exonérer totalement à l'avenir parce qu'il pourrait y avoir une discrimination avec les véhicules à moteur alors qu'elles utilisent et usent quand même les infrastructures.

Un commissaire (UDC) aimerait entendre M. Membrez sur l'idée d'une baisse de la taxation, quel que soit le système choisi, surtout en regard de la situation économique actuellement, notamment pour les familles qui choisissent avant tout un véhicule en fonction de leurs besoins.

M. Membrez estime que c'est une question difficile. Dans certains cas, cela serait une bonne chose, notamment pour les voitures familiales. C'est ainsi qu'à Genève c'est le propriétaire d'une SKODA Octavia Combi (diesel) qui va payer le plus. A Genève, les véhicules les plus taxés en comparaison cantonale, ce sont les véhicules puissants. Une Porsche 911 Carrera 4S est ainsi taxée au moins deux fois plus à Genève que dans les autres cantons. En d'autres termes, il y a de grandes disparités au niveau suisse et le TCS regrette cette situation. Cela étant, il comprend que cela relève totalement de l'autonomie cantonale. Le TCS aimerait favoriser un système qui soit logique et cohérent, d'où la combinaison du poids ou de la puissance avec les émissions de CO₂. Il faudrait peut-être aussi tenir compte du quotient familial.

Un commissaire (UDC) demande ce que pense M. Membrez du système neuchâtelois qui prend en compte l'énergie grise. Il permet ainsi de déduire 8 F par année d'ancienneté des véhicules en service.

M. Membrez trouve que c'est un système intéressant qui pourrait compenser le malus dû aux normes EURO.

Un commissaire (EAG) aimerait que M. Membrez réagisse sur le fait que ce qu'on va mettre dans la balance comme coûts de l'automobile se discute. On peut par exemple se demander si les véhicules électriques sont totalement non polluants, notamment au niveau de l'énergie grise. Il constate que c'est d'une grande complexité et que le système actuellement en vigueur à Genève est globalement satisfaisant.

M. Membrez répond que le TCS estime que la pollution automobile à Genève est principalement due aux encombrements, en particulier les six heures d'embouteillage par jour.

Il préconise donc une fluidification notamment des grands axes. Par rapport aux véhicules électriques, il est vrai que la construction ainsi que leurs batteries, qui doivent être recyclées, ont aussi un certain coût.

Un commissaire (S) constate qu'il faut peut-être innover pour mettre au goût du jour cet impôt sur les automobiles. Il ajoute que M. Barthassat a dit que le DETA est en train de travailler sur la question. Il aimerait savoir si le TCS a été ou souhaiterait être consulté par le département dans le cadre de cette réflexion.

M. Membrez indique que le TCS n'a pas encore été consulté, mais cela serait avec un grand plaisir, d'autant plus que le TCS a maintenant lancé une réflexion suite à l'invitation de la Commission fiscale.

Un commissaire (S) pense qu'il serait bien que le département puisse consulter les principales associations étant donné que différentes pistes doivent être mises sur la table. Il note que M. Membrez a parlé du quotient familial. Il est en effet intéressant de prendre en compte le nombre de personnes par ménage. On pourrait également se pencher sur la question du nombre de véhicules par personne et envisager un malus au-delà d'un véhicule par personne.

M. Membrez signale que le TCS préconise plutôt de tenir compte du nombre de personnes dans la famille à ce stade. Cela pourrait être un deuxième critère sous l'angle du bonus-malus.

Audition de M. Sylvain Thévoz, membre du comité de l'ATE

M. Thévoz signale en préambule qu'il a une double casquette puisqu'il est également conseiller municipal socialiste en ville de Genève. Bien entendu, il laisse sa casquette de côté pour cette audition.

Il indique que la loi actuelle fonctionne et ramène de l'argent dans les caisses de l'Etat à satisfaction.

Le système semble également globalement démocratique avec 340 F de taxe en moyenne, soit l'équivalent d'un mois de prime d'assurance-maladie. On ne peut pas dire qu'on est aujourd'hui dans le cas d'un automobiliste vache à lait qui serait lourdement imposé par la loi actuelle. Ce système de taxation, basé sur la puissance et les émissions de CO₂, semble globalement satisfaisant pour l'ATE. La loi actuelle permet aussi de rester dans un cadre incitatif.

Il y aurait également quelque chose de paradoxal à récompenser ceux qui polluent aujourd'hui le plus et ce serait délicat. L'ATE n'est pas contre les voitures, mais on a quand même une loi en vigueur qui fonctionne et qui, d'une manière démocratique, taxe ceux qui polluent le plus sur le principe du pollueur-payeur. Dès lors, on peut se demander pourquoi la supprimer. Si on veut continuer de permettre aux gens de rouler en voiture, il faut évoluer vers des modes de transport en voiture à gaz, à hydrogènes et autres. Le terme de « racket » utilisé dans l'exposé des motifs semble excessif. Il ne s'agit pas d'un racket en l'état.

L'ATE pense qu'il faut trouver des solutions alternatives pour que ces véhicules polluants n'entrent plus à Genève. On a malheureusement échoué à avoir un cofinancement des P+R en France voisine, le MCG portant une lourde responsabilité dans cet échec.

Il indique que le fait de moins taxer les véhicules genevois n'aura aucun impact sur les véhicules venant de France voisine qui entrent. Pour l'ATE, c'est un mauvais projet de loi. Il manque sa cible, il est mal construit et il est daté. On est vraiment dans une réflexion pratiquement du siècle passé sur les véhicules à moteur. Pour l'avenir qui s'ouvre à nous, les députés ne doivent pas s'engager dans ce projet de loi, mais réfléchir sur les véhicules de demain et la manière de les taxer.

Un commissaire (UDC) ne comprend pas comment M. Thévoz peut dire que la loi actuelle fonctionne.

Il se souvient de déclarations de la conseillère d'Etat de l'époque qui disaient que le but de la loi n'était pas d'accroître les recettes, mais de faire en sorte que les gens se tournent vers des véhicules moins polluants, voire vers d'autres modes de transport. On peut constater que c'est tout le contraire qui s'est passé puisque les recettes de la taxe auto n'ont fait qu'augmenter durant les dix dernières années. Cela montre que le système n'est pas incitatif. Quant au nombre de voitures, vu qu'il n'est nullement diminué, il se demande comment l'ATE fait pour dire que la loi fonctionne.

M. Thévoz répond que le fait de charger ce projet de loi ou les propos rapportés de la conseillère d'Etat d'une telle ambition est peut-être un peu démesuré. Il faut à la fois avoir des systèmes plus incitatifs et taxer plus fortement certains modes de transport désuets. Le projet de loi propose toutefois l'exact contraire de cela. Il ne va pas faire l'éloge de la loi existante, mais le projet de développer davantage les transports publics, encourager d'autres types de véhicules, avoir des parkings relais plus nombreux ou une taxation plus forte sur le principe du pollueur-payeur. Quant au nombre de véhicules à Genève, il est stable. Il n'y a pas d'augmentation non plus et, en

ville de Genève, il diminue 40% pour les ménages. Dans l'hypercentre, il y a un abandon clair des voitures et un déplacement vers un type de scooters. Cela étant, l'enjeu de la mobilité est global et on ne le réglera pas uniquement avec un projet de loi, quel qu'il soit.

Un commissaire (MCG) pense que M. Thévoz n'a pas oublié sa casquette du parti socialiste à l'entrée de la salle vu certains propos virulents qu'il a tenus à l'encontre du MCG. Concernant ce projet de loi, il fait état d'une pratique qui date de 2001. La volonté est de taxer lourdement la puissance des véhicules, mais qui dit puissance ne dit pas forcément pollution. Ce n'est pas parce que vous avez un véhicule assez puissant, que vous polluez forcément. Si vous prenez une TESLA, qui est un véhicule assez puissant, c'est un véhicule qui est exonéré de taxes à Genève.

Lors de différentes auditions, les personnes sont venues avec des idées et des comparaisons avec d'autres cantons. Il aimerait savoir ce que l'ATE propose concrètement puisqu'il dit que le projet de loi ne tient pas la route. Ce projet de loi reprend la pratique qui existait jusqu'en 2001. A ce moment, il y a la volonté d'augmenter massivement un impôt déguisé en faisant payer assez lourdement la classe moyenne. Il faut en effet savoir qu'un véhicule familial des années 80 avait un certain poids et que le même modèle a vu aujourd'hui son poids doubler. Dès lors, pour compenser ce poids supplémentaire, les moteurs ont dû devenir plus performants. Il demande ce que l'ATE propose à Genève pour qu'il puisse y avoir une certaine équité et éviter que des gens aillent systématiquement immatriculer leurs voitures dans un autre canton.

M. Thévoz s'excuse s'il a heurté le préopinant. L'ATE propose plusieurs pistes, notamment le renforcement des transports publics, le renforcement du prêt comme les voitures en libre-service ou les vélos électriques, le développement des parkings-relais et, globalement, un renforcement des modes alternatifs de mobilité.

Un commissaire (MCG) demande quel est le modèle fiscal souhaité par l'ATE pour la taxation des véhicules.

M. Thévoz indique que le projet de taxation le plus démocratique est celui d'un impôt selon les revenus sur la fortune qui permette de financer des transports publics de qualité et qui permette à chacun d'utiliser le moyen de transport qui lui convient le mieux.

Un commissaire (MCG) demande si le système français avec 0 F de taxes auto conviendrait à M. Thévoz.

M. Thévoz note que l'audition a commencé avec la notion de pollueur-payeur. On peut ainsi trouver intéressant qu'il y ait, par rapport à un véhicule

qui roule, qui pollue et qui a un impact en termes d'usure des routes, une certaine taxation des véhicules motorisés. Dans un tel cas, sa réponse à la question du préopinant est plutôt négative.

Le Président comprend que le système actuel convient bien à l'ATE parce qu'il permet de taxer celui qui pollue le plus. Pour sa part, il a le sentiment que la pollution n'est pas forcément en ligne avec la puissance du véhicule. Si l'objectif est de faire payer celui qui pollue le plus, le critère utilisé tel quel ne permet pas systématiquement de taxer davantage le véhicule le plus polluant. Le Président demande si l'ATE dispose ainsi d'informations sur la corrélation entre la puissance des véhicules et leur pollution ou si elle connaît d'autres modes de calculs qui permettraient de tenir davantage compte de la pollution comme critère.

M. Thévoz indique qu'il est globalement agréé que, plus le moteur est puissant, plus il pollue.

Le Président note qu'il y a au moins un élément qui va dans le sens inverse, mais qui est très spécifique et qui est traité autrement dans la loi actuelle, ce sont les véhicules électriques. En effet, il peut y avoir des véhicules électriques très puissants et qui n'émettent pas de CO₂. Le Président ne sait toutefois pas si, pour les véhicules à moteur à essence ou à diesel, s'il y a une corrélation systématique entre la pollution et la puissance.

M. Thévoz précise qu'il ne dit pas que la loi actuelle est l'idéal absolu.

Le Président demande si M. Thévoz a d'autres critères qui lui auraient semblé meilleurs, seuls ou en combinaison avec d'autres, pour déterminer le meilleur système de taxation pour inciter à polluer le moins possible.

M. Thévoz est un peu troublé, parce que cela va dans le sens inverse de celui du projet de loi. Il propose que la commission laisse le temps à l'ATE d'y réfléchir.

Le Président comprend bien qu'il ne soit pas forcément possible de répondre sur le moment. Cela semble toutefois un aspect intéressant étant donné que la discussion s'est un peu élargie. L'ATE peut tout à fait écrire ultérieurement à la commission pour lui faire part de sa position sur ces questions.

M. Thévoz indique que l'ATE transmet volontiers à la commission les solutions dont elle aurait connaissance.

Un commissaire (S) constate que ce projet de loi représente un retour en arrière. Avec les auditions effectuées, la commission a vu que cela n'aurait aucun sens de taxer en fonction de la cylindrée. Comme l'a dit le Président, il ressort de plus en plus que la puissance n'est pas forcément synonyme de

pollution et qu'un véhicule plus puissant n'est pas forcément plus polluant. On a aussi pu voir qu'il existe toujours un ratio dans la loi avec les émissions de CO₂, mais que d'autres facteurs peuvent apparaître utiles.

Il fait remarquer que certains cantons imposent en partie le poids du véhicule, notamment sur l'aspect de l'entretien que cela nécessite par rapport aux routes. Il y a aussi l'aspect de la dimension du véhicule. Dans un canton urbain comme Genève avec une forte densité de population, les véhicules prennent de la place. Dès lors, il demande s'il pourrait être pertinent d'ajouter au ratio puissance/émission de CO₂ et d'y adjoindre un élément de dimension ou de poids du véhicule.

M. Thévoz estime que c'est un des facteurs auxquels il faut réfléchir, notamment en raison de l'usure des routes ou de l'impact des véhicules sur l'espace public. Il y a aussi la question des nuisances sonores dont il faudrait tenir compte. Il invite à avoir une réflexion sur les scooters, les motos et les deux-roues et ce genre de nuisances très fortes que ces véhicules occasionnent dans une ville comme Genève.

Un commissaire (S) note que la commission a reçu des chiffres du DETA sur le fait qu'il y a 311 689 véhicules motorisés immatriculés aujourd'hui à Genève. Avec ce chiffre pour une population de 480 000 habitants à Genève, si on enlève les moins de 18 ans, les séniors qui ne conduisent plus, les 40% de ménages qui n'ont plus de véhicules, on peut imaginer que des personnes possèdent plusieurs voitures à Genève. Il demande si une piste pourrait être un malus par rapport au nombre de véhicules par individu, par exemple avec un malus de 30% dès le 2^e véhicule.

M. Thévoz trouve que cela semble plutôt intéressant et démocratique. On peut aussi imaginer que les personnes possédant plusieurs voitures ont aussi les moyens de s'acquitter d'une taxe plus importante. Cela va dans le bon sens de la réduction d'un parc motorisé qui a dépassé le nombre d'habitants à Genève. Cela étant, il faudra voir dans le détail à qui appartiennent ces véhicules et dans quelle mesure cela concerne par exemple des collectionneurs.

Un commissaire (S) note que M. Barthassat et le DETA réfléchissent à une modification éventuelle du calcul de l'impôt auto. Il trouverait intéressant que le TCS, l'ATE ou d'autres associations soient consultés. Il demande si l'ATE a déjà été contactée par le DETA sur ce point et le cas échéant si elle serait intéressée d'être consultée.

M. Thévoz indique que l'ATE recevra prochainement M. Barthassat pour faire le tour des enjeux de la mobilité et faire ce travail de sensibilisation et de lobbying dans le bon sens du terme. Il faut dépasser la guerre des clochers

et des fronts qui sont posés de manière trop profonde. Il indique qu'il faudra effectivement établir le dialogue et, si l'ATE peut être consultée sur ce projet DETA, elle sera présente pour y répondre.

Une commissaire (Ve) aimerait savoir si l'ATE a connaissance d'études sur la taxation des véhicules, étant donné que beaucoup de modèles existent dans ce domaine. On peut aussi se demander s'il est juste qu'une voiture électrique soit totalement exonérée de l'impôt alors qu'elle utilise aussi l'espace public.

M. Thévoz n'a pas connaissance d'une telle étude collective.

Séance du 28 mars 2017

Le Président demande si le département a quelque chose à rajouter à ce projet de loi. Il note que ce n'est pas le cas.

Il rappelle que la commission a auditionné des premiers signataires, le conseiller d'Etat Luc Barthassat, le TCS et l'ATE.

Un commissaire (UDC) présente un amendement visant à modifier la dernière phrase de l'article 415, alinéa 4 disant : « le bonus décrit sous la lettre a n'est pas accordé aux voitures diesel ». Il s'agit de revenir à la formulation actuelle prévoyant que : « Le bonus décrit sous la lettre a n'est pas accordé aux voitures diesel non équipées d'un filtre à particules ou ne répondant pas aux normes EURO6 et suivantes ».

Un commissaire (MCG) relève que le problème de l'amendement proposé par le groupe UDC est que certains véhicules sont équipés d'un filtre à particules et que cela irait à l'encontre des normes EURO3, EURO4, EURO5 et, sauf erreur, EURO6. Si on veut avoir une certaine cohérence dans la structure de ce projet de loi, il faut le laisser tel quel. Il propose de voir d'abord s'il y a une majorité pour entrer en matière avant de discuter sur les amendements. Le cas échéant, s'il faut faire une modification, il faudra peut-être vérifier la validité de certains amendements.

Un commissaire (UDC) indique que le groupe UDC refusera l'entrée en matière avec la teneur actuelle du texte.

Un commissaire (S) indique que le service cantonal des véhicules avait rappelé aux commissaires l'histoire de l'imposition des véhicules motorisés. On est ainsi passé à une imposition de la puissance avec les coefficients par rapport à l'émission de CO₂. On reviendrait donc en arrière avec l'application du projet de loi. Cela serait totalement illogique avec le type de véhicules actuels. On peut en effet avoir de grosses cylindrées qui ne produisent pas

nécessairement une pollution conséquente. Il aimerait savoir si les normes EURO4 et EURO5 prennent en compte l'émission de CO₂.

Un commissaire (MCG) répond que les normes EURO prennent en considération toutes les technologies qui permettent de diminuer la pollution des moteurs.

Plus la norme qu'ils respectent est récente, plus les moteurs vont être dépollués.

Il faut savoir qu'il n'est pas possible aujourd'hui d'homologuer un véhicule de 50 cm³ qui ne respecterait pas la norme EURO4. Plus on monte en norme, plus le véhicule est écologique. Il signale également que certaines villes, notamment en Italie, sont maintenant interdites aux véhicules ne respectant pas la norme EURO2 ou EURO3, sauf erreur.

Un commissaire (S) trouve que le système actuel, révisé il y a quelques années, est plus adéquat en se basant sur les taux d'émission de CO₂.

Un commissaire (MCG) fait remarquer que les voitures actuelles sont équipées de nombreux accessoires (climatisation, airbags, barre de renfort latéral, etc.), ce qui augmente leur poids. Dès lors, les véhicules nécessitent des moteurs un peu plus puissants pour pouvoir déplacer tout ce poids. Il prend l'exemple de la GOLF I GTI qui avait un poids de 850 kilos propulsé par 110 CV. Aujourd'hui, il n'est plus possible de mettre un moteur de 110 CV sur un véhicule de 1,6 tonne (une VW Golf actuelle pèse entre 1,4 à 1,6 tonne). Pour pouvoir compenser des éléments de sécurité et de confort intégrés aux véhicules, il a fallu augmenter la puissance des moteurs. Aujourd'hui, on arrive à des puissances moteurs qui peuvent avoisiner les 210 CV avec des taxations de 600 F à 700 F par année, ce qui touche clairement la classe moyenne. Il faut comprendre que ce n'est pas parce que le véhicule est plus puissant que le véhicule pollue forcément plus. La preuve est qu'une VW Golf des années 1983-1984 avec un moteur de 110 CV ne pourrait plus être homologuée aujourd'hui.

Il précise que le but de ce projet de loi est de donner un sens par rapport aux puissances. Le but recherché par l'augmentation de la puissance n'est pas de rouler de manière sportive et de polluer davantage. Le but est de compenser le poids de véhicule. Il ajoute qu'il ne parle pas des Ferrari, des Porsche ou autre Range Rover qui ont une tout autre approche. Il parle vraiment des véhicules utilisés par la classe moyenne. Ce projet de loi est vraiment déposé pour la classe moyenne.

Quant à la possibilité d'apporter des modifications dans le projet de loi concernant les véhicules sportifs qui pollueraient beaucoup trop, tout se discute, mais aujourd'hui c'est vraiment la classe moyenne qui est pénalisée

par rapport à ces problématiques de puissance et qui voit sa voiture taxée pour cette raison.

Un commissaire (S) note que, si on prend la moyenne, d'après ce que le département dit, on descendrait l'impôt moyen des véhicules. Du coup, l'incitation à rester sur des véhicules propres – les normes ont changé aussi – n'existerait plus ou serait différente. On aurait alors un problème. Ensuite, il faut voir si quelque chose pourrait être fait pour les véhicules professionnels et autres, mais, s'agissant de la taxation des véhicules, cela ne semble pas au point avec les normes prévues dans le projet de loi. C'est un domaine très technique et il n'est pas ressorti des auditions un engouement en faveur de ce projet de loi. De ce fait, il sera difficile pour les socialistes d'aller dans le sens de ce projet de loi.

Une commissaire (Ve) déclare que le groupe des Verts n'est pas convaincu non plus par ce projet de loi. Il semble en effet rater sa cible. Aujourd'hui à Genève une taxation des véhicules pour les rendre les moins polluants possible et encourager les gens à avoir des véhicules moins polluants, si on veut être cohérent en matière environnementale, il faudrait peut-être tenir compte davantage du poids des véhicules, ce qui a une corrélation beaucoup plus directe avec la pollution, comme cela a été expliqué à la commission. D'autres cantons prennent également en compte l'énergie grise du véhicule. On pourrait aussi avoir un projet de loi disant que les véhicules diesel sont désormais exclus de tout bonus puisqu'on sait que c'est dans cette direction qu'il faut tendre. C'est à ce type d'éléments qu'on aurait pu réfléchir, mais, tel que rédigé, ce projet de loi semble rater sa cible. Le groupe des Verts n'entrera donc pas en matière.

Un commissaire (EAG) pense que ce projet de loi n'est pas mûr. Il y a passablement d'objections auxquelles il n'a pas été répondu. Le groupe EAG n'entrera donc pas en matière bien qu'il n'est pas opposé dans l'absolu à une révision du système de taxation actuel.

Un commissaire (PLR) rappelle que, lors de son audition, le TCS a dit qu'il souhaite une modification complète du système de taxation, ce qui n'est pas le but de ce projet de loi. Il pense que ce projet de loi rate sa cible. Modifier pour modifier, en ajoutant un petit quelque chose comme le projet de loi le propose, est totalement inutile. C'est pour ces raisons que le groupe PLR s'opposera à l'entrée en matière.

Un commissaire (MCG) estime qu'il y a une taxation excessive sur un certain nombre d'automobiles. Ce projet de loi veut une modération dans la taxation automobile. Il faut agir au niveau de l'incitation fiscale si on veut une évolution vers des véhicules moins polluants et vers une amélioration

effective de l'environnement à Genève sans sacrifier la liberté individuelle et la possibilité de pouvoir aller en automobile au travers de Genève.

Un commissaire (UDC) relève que le système actuel ne fonctionne pas. Il est uniquement destiné à faire du bénéfice. On voit bien que les recettes de l'impôt automobile augmentent d'année en année pour arriver aujourd'hui à 115 millions de francs par année. Il reste convaincu que les gens ne choisissent pas un véhicule en fonction de la taxation, mais en fonction de leurs besoins. Pour le groupe UDC, le système de taxation devrait être revu de fond en comble. Le groupe UDC refusera l'entrée en matière sur ce projet de loi.

Un commissaire (MCG) fait remarquer que Genève est le seul canton à taxer uniquement sur la puissance, ce qui pose en soi un problème. Le groupe MCG propose à la place une taxation par rapport à la cylindrée qui met de côté des puissances. Il constate toutefois qu'il n'y a apparemment pas de volonté de soutenir la classe moyenne et de revoir l'impôt à la baisse.

Le Président met aux voix l'entrée en matière sur le PL 11963 :

Pour :	3 (3 MCG)
Contre :	12 (1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 1 Ve, 3 S)
Abstention :	–

L'entrée en matière du PL 11963 est refusée.

La catégorie II est préavisée.

Projet de loi (11963-A)

modifiant la loi générale sur les contributions publiques (LCP) (D 3 05)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
décrète ce qui suit :

Art. 1 **Modifications**

La loi générale sur les contributions publiques, du 9 novembre 1887, est
modifiée comme suit :

Art. 415, al. 2, lettres a, b et c (nouvelle teneur), lettre d et e (abrogées) et al. 4, lettres a, b et c (nouvelle teneur)

² Le barème est le suivant :

a)	jusqu'à 1000 cm ³ de cylindrée	125 F
	puis supplément pour chaque tranche entière ou entamée de 100 cm ³ de cylindrée jusqu'à 1300 cm ³	10 F
b)	de 1301 cm ³ à 1400 cm ³ de cylindrée	175 F
	puis supplément pour chaque tranche entière ou entamée de 100 cm ³ de cylindrée jusqu'à 2900 cm ³	10 F
c)	de 2901 cm ³ à 3000 cm ³	345 F
	puis supplément pour chaque tranche entière	10 F

⁴ Au montant calculé selon le barème susmentionné s'applique – pour les
voitures dont la date de première mise en circulation est postérieure à l'entrée
en vigueur du présent alinéa – un coefficient multiplicateur selon le barème
suivant :

	Euro	coefficient- multiplicateur	bonus/malus
a)	≥ Euro 5	0,5	bonus de 50%
b)	Euro 4	1	bonus de 0%
c)	< Euro 4	1,3	malus de 30%

Le bonus décrit sous la lettre a n'est pas accordé aux voitures diesel.

Art. 2 **Entrée en vigueur**

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la
Feuille d'avis officielle.



Injuste, l'impôt sur les véhicules

On pourrait s'attendre à ce que la taxe automobile favorise les voitures écologiques. Or, les propriétaires d'une Tesla S 70 D, 100% électrique, déboursent pas moins de 1780 francs dans certains cantons. Les écarts relatifs aux modèles essence et diesel frisent également l'indécence.

TEXTE DINO NODARI | PHOTO FELIX MAURHOFER

Le bon sens commande d'encourager les voitures peu polluantes. Et pourtant, ce principe n'est pas toujours appliqué en Suisse. Fédéralisme oblige, les cantons fixent en toute autonomie le montant de l'impôt sur les véhicules. Et comme le révèle une enquête menée par le TCS, les disparités sont considérables. Le propriétaire d'une Tesla électrique domicilié dans le canton de Bâle-Ville débourse ainsi 1780 francs pour le modèle S 70 D, 100% électrique, alors qu'il ne paie pas un centime dans six autres cantons. Toujours à Bâle, curieusement, la taxe est près de trois fois moins élevée pour une Porsche 911 que

pour une Tesla. Et les écarts sont également abyssaux pour les véhicules traditionnels. Une Fiat 500 avec un moteur de 0,9 litre est exonérée d'impôt sur les véhicules dans cinq cantons, alors qu'il en coûte 465 francs par année dans le Jura.

Lourdes, les batteries
Mais comment parvient-on à de telles disparités? Les raisons sont à chercher dans la charge fiscale propre à chaque canton, la manière de financer la construction et l'entretien des routes cantonales ainsi que dans divers paramètres de mesures, lesquels se classent en quatre catégories: la cylindrée, le poids total, la puissance et les

émissions de CO₂. La prise en compte – ou non – de chacun de ces critères et leur pondération déterminent le montant de l'impôt annuel (voir le tableau ci-contre «Bases de calcul par canton»). Les véhicules performants en termes énergétiques bénéficient en outre de rabattements dans pas moins de 19 cantons, pour un nombre restreint d'années toutefois dans 12 d'entre eux. Quant à la surimposition frappant les «gouffres à carburant», elle est illimitée dans le temps.

Comme l'atteste le tableau comparatif TCS (voir page suivante), la taxe prélevée pour une Tesla demeure relativement élevée dans l'en-

semble de la Suisse, en dépit de la prise en compte du critère environnemental. Une anomalie qui s'explique notamment par la puissance du moteur électrique souvent comparable à celle de son pendant à essence, ainsi que par le poids élevé à cause des batteries. La puissance découle d'ailleurs directement du poids, afin de mouvoir la masse de l'engin.

Différences abyssales

Il n'empêche qu'on reste dubitatif devant autant d'hétérogénéité dans le traitement d'un même véhicule; par exemple la Fiat 500 – 0 francs dans cinq cantons, 465 francs dans le canton du Jura, la VW Golf – 123 francs dans le can-

MOBILITÉ

La baraka ou la poïsse?
Le même modèle peut être taxé du simple au quintuple d'un canton à l'autre.

BASES DE CALCUL PAR CANTON

Cylindrée ou cv fiscaux	AG, BS, FR, GL, GR, LU, NW, OW, SH, SO, TG, VS, ZG
Poids total	AI, AR, BE, BL, JU, SG, UR
Puissance et poids total	SZ, TI, VD
Cylindrée et poids total	ZH
Puissance	GE
Emission de CO ₂	NE



Marque/modèle/version	Fiat 500 0.9 Twin Air Turbo 80 Lounge	VW Golf 1.4 TSI BMT H.line DSG	Skoda Octavia Combi 2.0 TDI 4x4 Style	BMW X5 xDrive 40d	Porsche 911 Carrera 4S PDK	Tesla Model S 70 D
Prix à neuf dès	16 990.-	31 550.-	35 610.-	80 600.-	146 880.-	79 600.-
Carburant	essence	essence	diesel	diesel	essence	électrique
Cylindrée (ccm)	875	1395	1968	2993	2981	0
Puissance (kW)	59	92	135	230	309	386
Poids total (kg)	1385	1780	2048	2990	1965	2600
CO ₂ (g/km)	88	116	125	157	180	0
Etiquette-énergie	A	C	C	D	G	B
Canton						
AG	180.-	228.-	300.-	420.-	420.-	444.-
AI	317.-	434.-	515.-	797.-	491.-	680.-
AR	396.-	521.-	611.-	926.-	584.-	398.-
BE	192.-	401.-	455.-	622.-	439.-	111.-
BL	180.-	467.-	710.-	1111.-	981.-	601.-
BS	180.-	180.-	190.-	610.-	610.-	1780.-
FR	0.-	414.-	492.-	718.-	718.-	813.-
GE	106.-	157.-	549.-	1355.-	2043.-	0.-
GL	0.-	305.-	407.-	583.-	758.-	0.-
GR	66.-	171.-	570.-	809.-	809.-	108.-
JU	465.-	582.-	661.-	902.-	638.-	401.-
LU	239.-	309.-	389.-	528.-	528.-	41.-
NE	173.-	285.-	321.-	449.-	541.-	173.-
NW	0.-	250.-	340.-	505.-	505.-	98.-
OW	0.-	284.-	368.-	508.-	568.-	0.-
SG	0.-	463.-	532.-	777.-	511.-	0.-
SH	132.-	192.-	264.-	384.-	384.-	984.-
SO	238.-	305.-	402.-	572.-	572.-	0.-
SZ	260.-	382.-	536.-	850.-	1132.-	1364.-
TG	84.-	216.-	288.-	408.-	612.-	72.-
TI	122.-	225.-	326.-	1455.-	1366.-	390.-
UR	250.-	356.-	451.-	658.-	394.-	381.-
VD	91.-	123.-	659.-	1227.-	1162.-	25.-
VS	145.-	200.-	269.-	400.-	400.-	160.-
ZG	201.-	260.-	326.-	444.-	443.-	255.-
ZH	28.-	218.-	338.-	1028.-	518.-	0.-
Min.	0.-	123.-	190.-	384.-	384.-	0.-
Moyenne	156.-	305.-	433.-	733.-	697.-	357.-
Max.	465.-	582.-	710.-	1455.-	2043.-	1780.-

Etat au 29 juin 2016. prix en francs suisses.

ton de Vaud, 582 francs dans le canton du Jura, ou encore la Skoda Octavia – 190 francs à Bâle-Ville et 710 francs à Bâle-Campagne. Les différences sont également significatives pour les grosses cylindrées, à l'instar de la Porsche 911, dont la taxe varie du simple au quintuple entre le nord de la Suisse et le canton de Genève.

Disparités nord-sud

Le possesseur d'une Tesla à Bâle-Ville reçoit donc une facture se chiffrant à 1780 francs. Pour un prix inférieur, soit 1574 francs, il pourrait payer les impôts sur les véhicules dans le canton du Valais pour l'ensemble des voitures testées ci-contre!

COMMISSION FISCALE

PL11963

IMPÔTS SUR VÉHICULES



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des véhicules

1.11.2018

L'IMPÔT SUR LES VÉHICULES

Didier Leibzig/ Directeur général – DGV

L'impôt sur les véhicules:

Tous les véhicules motorisés et remorques faisant usage de la voie publique doivent s'acquitter d'un impôt en application de la loi générale sur les contributions publiques.

Depuis 1960, l'impôt était calculé en chevaux fiscaux (CV) en rapport avec la cylindrée soit 1CV = 134 cm³

Depuis 2002, l'impôt prend le critère de calcul unique de la puissance en kilowatt (KW) pour prendre en compte la notion de pollueur payeur.

En effet l'évolution technologique concernant les motorisations avec entre autre l'apparition des systèmes de suralimentation et d'injections directs, a mis sur le marché grand nombres de voitures très puissantes et polluantes ayant une cylindrée réduite.

En 2010 l'apparition de l'incitation à l'achat de véhicules moins polluants "bonus-malus" est mis en place en relation avec les émissions co₂
(50% bonus, si -120g/km 50% malus, si +200g/km)



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des véhicules

1.11.2018 Page 2

EVOLUTION DE L'IMPÔT SUR VÉHICULES

Didier Leibzig/ Directeur général – DGV

ANNEE	REMARQUE	IMPOT	NOMBRE DE VEHICULES	VARIATION	IMPOT MOYEN PAR VEHICULE
		(sans impôt prescrit)	à FIN SEPT		
2002	indexation impôt + passage au kW	72'203'955.15	281'710	4'959	256.31
2003		74'282'146.97	286'247	4'537	259.50
2004		75'828'984.25	288'347	2'100	262.98
2005		77'382'629.00	289'090	743	267.88
2006		79'238'870.01	289'638	548	273.58
2007	indexation impôt	85'202'536.80	290'107	469	293.69
2008	baisse de l'impôt s/ voiture livraison	84'821'791.16	290'572	465	291.91
2009		86'413'698.95	294'256	3'684	293.67
2010	indexation impôt 1.7% + syst. Bonus/malus	90'865'742.11	296'761	2'505	306.19
2011		94'688'189.40	300'879	4'118	314.71
2012	indexation de 0.7 %	98'314'578.80	304'985	4'106	322.36
2013		100'313'691.62	306'481	1'496	327.31
2014		102'677'299.34	308'272	1'791	333.07
2015		104'996'121.25	311'689	3'417	336.86



Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun Svizra

Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des véhicules

1.11.2016 Page 3

RÉPARTITION DE L'IMPÔT ACTUEL

tranche de kW	nombre de voitures(1)	total	
		montant impôt	chiffre nettes (y compris bonus-malus)
0-31	1164	179	208'356
31-36	730	184.4	134'812
36-41	3636	189.6	688'974
41-46	7717	195.2	1'508'358
46-51	7705	200.6	1'548'823
51-56	12508	206	2'576'648
56-61	8056	211.4	1'703'038
61-66	14487	216.8	3'140'782
66-71	4841	222.2	1'075'570
71-76	13676	227.6	3'112'658
76-81	17096	249.1	4'258'614
81-86	13043	270.6	3'529'436
86-91	9647	292.1	2'817'889
91-96	10533	313.6	3'303'149
96-101	8255	335.1	2'766'291
101-106	15117	356.6	5'390'722
106-111	15501	388.6	6'023'686
111-116	3993	420.6	1'679'456
116-121	7398	452.6	3'348'335
121-126	6935	484.6	3'360'701
126-131	4413	516.6	2'279'756
131-136	5954	548.6	3'101'784
136-141	2739	580.6	1'590'263
141-146	2231	623.6	1'391'252
146-151	5392	666.6	3'594'307
151-156	2848	709.6	2'020'941
156-161	2114	752.6	1'590'996
161-166	2378	795.6	1'891'937
166-171	2404	838.6	2'015'964
171-176	1956	881.6	1'724'410
176-181	2182	924.6	2'017'477
181-186	1249	967.6	1'208'532
186-191	1414	1010.6	1'428'988
191-196	872	1053.6	918'739
196-201	1425	1096.6	1'562'655
>201	10974	1139.6	12'505'970
	232277		93'014'962

Impôt moyen par Véhicule
= 336.85 CHF
(y compris bonus-malus)

1) chiffres au 30 sept. 2014



Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun Svizra

Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des véhicules

1.11.2016 Page 4

PROPOSITION PL 11963 EN RELATION AVEC LA CYLINDRÉE

Didier Leibzig/ Directeur général – DGV

cm3	Montant annuel en F (sans bonus)	Nombre de voitures	cm3	montant tot
jusqu'à 1000	125	11364	jusqu'à 1000	fr. 1'420'500
1001-1100	135	515	1001 - 1100	fr. 69'525
1101-1200	145	12531	1101 - 1200	fr. 1'816'995
1200-1300	155	9775	1201 - 1300	fr. 1'515'125
1301-1400	175	31478	1301 - 1400	fr. 5'508'650
1401-1500	185	5696	1401 - 1500	fr. 1'053'760
1501-1600	195	33266	1501 - 1600	fr. 6'486'870
1601-1700	205	1879	1601 - 1700	fr. 385'195
1701-1800	215	14163	1701 - 1800	fr. 3'045'045
1801-1900	225	4252	1801 - 1900	fr. 956'700
1901-2000	235	47596	1901 - 2000	fr. 11'185'060
2001-2100	245	478	2001 - 2100	fr. 117'110
2101-2200	255	7388	2101 - 2200	fr. 1'883'940
2201-2300	265	2205	2201 - 2300	fr. 584'325
2301-2400	275	3612	2301 - 2400	fr. 993'300
2401-2500	285	5563	2401 - 2500	fr. 1'585'455
2501-2600	295	904	2501 - 2600	fr. 266'680
2601-2700	305	1117	2601 - 2700	fr. 340'685
2701-2800	315	1992	2701 - 2800	fr. 627'480
2801-2900	325	164	2801 - 2900	fr. 53'300
2901-3000	345	13159	2901 - 3000	fr. 4'539'855
puis suppl. pour chaque tranche entière	10	14019	Supérieur à 3000	fr. 5'000'000
Total voitures de tourisme		223116		fr. 49'435'555

Impôt moyen par
Véhicule
= 222 CHF
(sans bonus)

Bonus de 50 % pour les voitures EURO5 et supérieur à appliquer sur les montants ci-dessus
(donc pour toutes les nouvelles voitures puisque EURO6 est déjà la norme actuelle obligatoire !)



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des véhicules

1.11.2016 Page 5

ANNEXE 3

Dates d'entrée en vigueur de la norme EURO pour les voitures

Norme	Mise en service des véhicules	Homologation des nouveaux types
Euro 1	1 ^{er} janvier 1993	1 ^{er} juillet 1992
Euro 2	1 ^{er} juillet 1996	1 ^{er} janvier 1996
Euro 3	1 ^{er} janvier 2001	1 ^{er} janvier 2000
Euro 4	1 ^{er} janvier 2006	1 ^{er} janvier 2005
Euro 5	1 ^{er} janvier 2011	1 ^{er} septembre 2009
Euro 6b	1 ^{er} septembre 2015	1 ^{er} septembre 2014
Euro 6c	1 ^{er} septembre 2018	1 ^{er} septembre 2017
Euro 6d-TEMP7	1 ^{er} septembre 2019	1 ^{er} septembre 2017
Euro 6d8	1 ^{er} janvier 2021	1 ^{er} janvier 2020

Date de dépôt : 16 mai 2017

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Sandro Pistis

Mesdames et
Messieurs les députés,

Actuellement, à Genève, les impôts sur les plaques de voitures sont à un niveau tout à fait excessif. C'est pourquoi un certain nombre de personnes immatriculent leurs véhicules dans d'autres cantons, sans parler des Français qui ont aboli cette forme d'impôts et qui utilisent nos routes tous les jours sans rien payer. Il y a une différence de traitement qui n'est pas acceptable.

L'objet de ce projet de loi est de revenir à un impôt auto raisonnable, comme c'était le cas jusqu'au début des années 2000 à Genève. En plus de toutes les dépenses obligatoires comme les assurances-maladie, qui sont plus élevées à Genève, cet impôt contribue à réduire le pouvoir d'achat des habitants de notre canton. Ce n'est plus tolérable.

Dans ce projet de loi, la taxation est basée sur la cylindrée alors que les dispositions actuelles sont fondées sur la puissance du moteur. Plusieurs cantons, dont le Valais, ont une imposition juste fondée sur la cylindrée et modérée au niveau des montants. Les progrès technologiques ont permis de réduire la pollution des voitures puissantes, rendant caduques les dispositions actuelles de la taxation à la genevoise.

Nous pouvons déplorer que ce projet de loi n'ait pas été suivi par les commissaires qui devraient avoir une préoccupation sociale et penser au poids que fait peser l'actuelle taxation sur les familles et la classe moyenne. De même, ceux qui se revendiquent de la défense des automobilistes n'ont pas daigné se soucier d'une taxation injuste, excessive et, fondamentalement dans la lignée d'une philosophie anti-bagnole.

Il est grand temps d'avoir une imposition réfléchie et modérée des automobiles genevoises, ce que permet l'actuel projet de loi.

Pour toutes ces raisons, nous vous demandons, Mesdames et Messieurs les députés, d'accepter ce projet de loi.