

*Projet présenté par les députés :*

*M<sup>mes</sup> et MM. Francisco Valentin, Françoise Sapin, Florian Gander, Ana Roch, Jean-Marie Voumard, Thierry Cerutti, Daniel Sormanni, Christian Flury*

*Date de dépôt : 8 mars 2021*

## **Projet de loi**

**modifiant la loi générale sur les contributions publiques (LCP) (D 3 05) (Pour une imposition écoresponsable et équitable des véhicules motorisés)**

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 Voitures de tourisme dont la première mise en circulation est antérieure à l'entrée en vigueur de la loi 12888, du ... (à compléter) (nouvelle teneur de la note)**

**Art. 415A Voitures de tourisme avec un moteur thermique dont la première mise en circulation est postérieure à l'entrée en vigueur de la loi 12888, du ... (à compléter) (nouveau)**

<sup>1</sup> Sont considérés comme voitures de tourisme avec moteur thermique les véhicules automobiles destinés au transport de personnes et comportant 9 places au plus (y compris celle du conducteur), qui comportent un moteur à combustion (essence, diesel, GPL, gaz naturel, carburant synthétique). Les voitures de tourisme à technologie hybride appartiennent à cette catégorie.

<sup>2</sup> Les voitures de tourisme avec moteur thermique sont taxées d'après leurs émissions de CO<sub>2</sub>, exprimées en grammes par kilomètre (g/km) selon la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure).

<sup>3</sup> Le barème est le suivant :

a) Jusqu'à 114 g/km	150 fr.
b) En sus, par tranche ou fraction de tranche de 3 g/km, jusqu'à 144 g/km	4 fr.
c) En sus, par tranche ou fraction de tranche de 3 g/km, jusqu'à 165 g/km	15 fr.
d) En sus, par tranche ou fraction de tranche de 3 g/km, jusqu'à 183 g/km	30 fr.
e) En sus, par tranche ou fraction de tranche de 3 g/km	40 fr.

<sup>4</sup> Pour les voitures de tourisme dont les émissions de CO<sub>2</sub> ne sont pas répertoriées, les émissions sont présumées corrélées à la puissance, selon un coefficient de conversion fixé par le Conseil d'Etat. Est toutefois déterminant le niveau d'émissions de CO<sub>2</sub> selon le cycle de mesures WLTP si le détenteur du véhicule en apporte la preuve.

<sup>5</sup> Au montant calculé selon le barème susmentionné s'applique un coefficient multiplicateur selon le barème suivant :

	émissions de CO <sub>2</sub>	coefficient-multiplicateur	bonus/malus
a)	≤ 114 g/km	0,5	bonus de 50%
b)	> 114 g/km et ≤ 210 g/km	1	bonus de 0%
c)	> 210 g/km	1,5	malus de 50%

#### **Art. 415B Voitures de tourisme à moteur électrique (nouveau)**

<sup>1</sup> Sont considérées comme voitures de tourisme avec moteur électrique les véhicules automobiles destinés au transport de personnes et comportant 9 places au plus (y compris celle du conducteur) qui sont mus par un ou plusieurs moteurs électriques, alimentés par une batterie ou par une pile à combustible (hydrogène).

<sup>2</sup> Les voitures de tourisme électriques sont taxées selon le poids à vide du véhicule en kg. Le barème est le suivant :

a) jusqu'à 1300 kg	50 fr.
b) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 100 kg, jusqu'à 1 600 kg	5 fr.

- |  |        |
|--|--------|
| c) en sus, par tranches ou fraction de tranches<br>de 100 kg, jusqu'à 1 800 kg | 20 fr. |
| d) en sus, par tranche ou fraction de tranche<br>de 100 kg, jusqu'à 2 200 kg   | 30 fr. |
| e) en sus, par tranche ou fraction de tranche<br>de 100 kg                     | 50 fr. |

**Art. 2      Entrée en vigueur**

La présente loi entre en vigueur le premier jour de l'année qui suit celle de sa promulgation.

## *EXPOSÉ DES MOTIFS*

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Afin de vraiment revoir les critères d'imposition des véhicules à moteur dans une réelle perspective environnementale, l'objectif est d'accélérer le renouvellement du parc automobile par une mesure incitative, qui privilégie l'achat de voitures efficaces sur le plan écologique.

Les véhicules munis d'un moteur à combustion immatriculés après l'entrée en vigueur de la loi seront imposés suivant un barème fixé en fonction des émissions de CO<sub>2</sub>, selon la nouvelle norme WLTP, référence obligatoire depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2019. Le barème tient en outre compte des nouvelles prescriptions d'émission de CO<sub>2</sub> de la Confédération, entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2020.

Aujourd'hui, l'imposition est basée sans discernement sur la puissance des véhicules. Le passage à une imposition basée sur les émissions de CO<sub>2</sub> sera une incitation aux consommateurs à choisir des véhicules à faible émission.

Les véhicules uniquement mus par une motorisation électrique seront taxés en fonction de leur poids à vide. Le poids est en effet un indicateur majeur de l'impact environnemental du véhicule (matériaux de production, gamme de véhicule, encombrement et source d'usure des revêtements, etc.). Il indique ainsi le « bilan carbone » du véhicule, ce qui revient à imposer indirectement sur le CO<sub>2</sub>. A noter que ce barème-ci s'appliquera aux véhicules concernés déjà immatriculés, comme aux futures immatriculations.

En outre, la possibilité (prévue par l'art. 426 al. 2 let. c LCP) d'exonérer les véhicules électriques durant les trois premières années de leur mise en circulation est maintenue. Dès la quatrième année, leur imposition correspondra mieux qu'aujourd'hui à leur efficacité. Les moteurs électriques n'émettent pas de dioxyde d'azote NO<sub>2</sub> et par conséquent pas d'ozone (O<sub>3</sub>) en été, l'ozone étant le principal polluant à réduire aujourd'hui, essentiellement en été.

A noter que l'imposition sur la simple puissance est anti-écologique et injuste, une analyse effectuée sur près de 2300 véhicules figurant dans le catalogue de consommation du TCS indique que, pour une puissance donnée, les émissions de CO<sub>2</sub> peuvent varier du simple au double. **Un impôt selon les émissions de CO<sub>2</sub> est donc plus en adéquation avec son impact**

**environnemental, car celles-ci participent en effet au phénomène de réchauffement climatique.**

Enfin, pour rappel, les émissions de CO<sub>2</sub> sont aussi en étroite corrélation avec la consommation des véhicules. Un véhicule qui consomme peu émet logiquement moins de CO<sub>2</sub>. Pollueur payeur, oui, mais à bon escient !

En résumé, ces modifications ont l'avantage de privilégier l'acquisition des véhicules les plus efficaces, sur le plan environnemental, ce qui aura un réel effet positif pour le climat de manière durable.

Mesdames et Messieurs les députés, merci pour votre lecture, ainsi que pour l'attention portée à ce PL.

### **Conséquences financières**

#### *Charges et couvertures financières / économies attendues*

A définir par le Conseil d'Etat, mais une grande économie pour l'environnement.