

Date de dépôt : 15 décembre 2021

Rapport du Conseil d'Etat

au Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative populaire cantonale 178 « Pour la réduction de l'impôt sur les véhicules »

- | | |
|--|-------------------------|
| 1. Arrêté du Conseil d'Etat constatant l'aboutissement de l'initiative, publié dans la Feuille d'avis officielle le | 3 septembre 2021 |
| 2. Arrêté du Conseil d'Etat au sujet de la validité de l'initiative, au plus tard le | 3 janvier 2022 |
| 3. Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative, au plus tard le | 3 janvier 2022 |
| 4. Décision du Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative et sur l'opposition éventuelle d'un contreprojet, au plus tard le | 3 septembre 2022 |
| 5. En cas d'opposition d'un contreprojet, adoption par le Grand Conseil du contreprojet, au plus tard le | 3 septembre 2023 |

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le Conseil d'Etat a constaté l'aboutissement de l'initiative populaire 178 « Pour la réduction de l'impôt sur les véhicules » (ci-après : IN 178) par un arrêté du 1^{er} septembre 2021, publié dans la Feuille d'avis officielle le 3 septembre 2021. De cette date court une série de délais successifs, qui définissent les étapes de la procédure en vue d'assurer le bon exercice des droits politiques. Le premier des délais de procédure a trait au dépôt du présent rapport au Grand Conseil en vue de son traitement par la commission *ad hoc*, dépôt qui doit intervenir dans les 4 mois suivant la publication de la constatation de l'aboutissement de l'initiative, conformément à l'article 120A, alinéa 1, de la loi portant règlement du Grand Conseil de la République et canton de Genève, du 13 septembre 1985 (LRGC; rs/GE B 1 01). En l'espèce, ce délai arrive à échéance le 3 janvier 2022.

Par arrêté séparé de ce jour, le Conseil d'Etat a estimé que l'IN 178 respectait l'ensemble des conditions de validité d'une initiative populaire cantonale. Il l'a donc déclarée valide.

En ce qui concerne la prise en considération du texte de l'initiative, le Conseil d'Etat expose au Grand Conseil, dans le présent rapport, sa position quant à la suite à donner à cette initiative.

1. Imposition des véhicules à moteur : la situation actuelle en bref

L'imposition des véhicules à moteur est réglée par les articles 411 et suivants de la loi générale sur les contributions publiques, du 9 novembre 1887 (LCP; rs/GE D 3 05), soit le titre VI de la 4^e partie de cette loi intitulé « Impôts sur les véhicules à moteur et sur leurs remorques ».

Conformément à l'article 415, alinéa 1 LCP, les voitures de tourisme sont taxées d'après la puissance effective de leur moteur calculée en kilowatts (kW) et d'après leurs émissions de CO₂ exprimées en grammes par kilomètre (g/km).

La puissance effective du moteur sert de base à l'établissement d'un barème progressif en fonction de l'augmentation de ladite puissance et les émissions de CO₂ sont utilisées dans le cadre du calcul d'un éventuel bonus, respectivement d'un éventuel malus, applicable à l'impôt calculé selon le barème susmentionné, et ce, afin de tenir compte de la notion de pollueur-payeur voulue par le peuple en 2009, le système du bonus-malus ayant été mis en vigueur en 2010.

Les motocyclettes, tricycles et quadricycles sont également taxés en fonction d'un barème établi selon la puissance effective de leur moteur calculée en kW. Le système de bonus-malus ne s'applique à pas ces véhicules.

Les véhicules automobiles destinés au transport de choses (camions, voitures de livraison, chariots à moteur) sont taxés d'après leur poids total. L'impôt ne peut toutefois pas excéder 1 780 francs. Ces véhicules ne sont également pas soumis au système du bonus-malus.

Par ailleurs, les véhicules automobiles destinés au transport des personnes (par exemple les autocars) comportant 10 places et plus (y compris celle du conducteur) sont frappés d'un impôt de 28 francs par place (non compris celle du conducteur), et ce, sans que le système du bonus-malus ne leur soit applicable.

Il convient également de relever que l'article 458, alinéa 1 LCP prévoit que le Conseil d'Etat peut, par règlement, adapter périodiquement au coût de la vie les montants des contributions nominales prévues dans le chapitre relatif à l'impôt sur les véhicules à moteur.

Les montants relatifs à ces impôts ont ainsi fait l'objet d'adaptations par le biais du règlement concernant l'adaptation de certaines contributions au coût de la vie, du 13 octobre 1993 (RACV; rs/GE D 3 05.16). Dès lors, les montants des impôts relatifs aux véhicules à moteur mentionnés dans la LCP doivent être mis en relation avec ceux fixés par le RACV, ces derniers étant appliqués lors du calcul de la taxation.

Si les critères utilisés dans la LCP (puissance effective et émissions de CO₂) conservent leur pertinence, il n'en demeure pas moins qu'au vu de l'évolution technologique des moteurs et de la nécessité de procéder à la transition énergétique, le système global résultant de la LCP actuelle est devenu obsolète.

C'est ainsi le lieu de rappeler que le Plan de mesures OPair 2018-2023, que le Conseil d'Etat a validé le 17 janvier 2018, prévoit notamment l'élaboration d'un projet de loi modifiant la LCP redéfinissant les critères du bonus/malus pour les véhicules immatriculés à Genève en prenant en compte les normes EURO et en étendant le système du bonus/malus aux véhicules immatriculés avant 2010.

Le contenu de cette mesure du Plan de mesures OPair 2018-2023 démontre également que le Conseil d'Etat était conscient du fait que le système de taxation des véhicules à moteur, tel que prévu actuellement par la LCP, était devenu obsolète et qu'il souhaitait pallier cette obsolescence en

revisitant les critères de taxation à la lumière de l'évolution technologique et des notions environnementales.

A noter également que le Plan climat cantonal 2030 table sur une diminution de 40% à 50% des déplacements en transports individuels motorisés (TIM) qui devront se reporter sur d'autres modes de transport moins émissifs ou être supprimés.

2. La motion 2539 intitulée « Réforme de l'imposition des véhicules à moteur »

A l'instar du Conseil d'Etat, le Grand Conseil a également fait le constat de l'obsolescence du système d'imposition actuel des véhicules à moteur, et ce, en adoptant la motion 2539 (ci-après : M 2539) le 10 avril 2019.

Il convient de souligner que la proposition de M 2539 avait été présentée par la commission fiscale du Grand Conseil et a été signée par des députés de l'ensemble des partis représentés au parlement et, par conséquent, également par des députés membres des partis qui soutiennent l'initiative 178 « Pour la réduction de l'impôt sur les véhicules ».

Cette motion invitait le Conseil d'Etat à proposer une réforme de l'imposition des véhicules à moteur tendant à être neutre sur le plan fiscal et devant prendre en considération notamment des aspects environnementaux, ainsi que les grandes évolutions technologiques de ces dernières années.

Les considérants de cette motion sont particulièrement intéressants puisqu'ils démontrent que le Grand Conseil, dans une approche globale, a souhaité une réforme de l'imposition des véhicules à moteur, non pas uniquement basée sur les chiffres, mais sur une vision de la société actuelle et de ses enjeux, tenant compte tant des développements de la technologie que de la nécessaire transition énergétique. Les invites de la motion se fondent ainsi sur la volonté du Grand Conseil exprimée dans lesdits considérants et selon lesquels la réforme souhaitée devra tenir compte de l'évolution technologique des véhicules à moteur de ces dernières années, de la nécessité de continuer à lutter contre la pollution de l'air et le réchauffement climatique, de la mise en service de nouveaux véhicules dont les performances environnementales sont bien supérieures à ce qui pouvait être imaginé en 2010 ainsi que de l'article 19 de la Constitution genevoise instituant le droit à un environnement sain.

Le parlement a également indiqué dans cette motion qu'il invitait le Conseil d'Etat à « proposer une réforme de l'imposition des véhicules à moteur tendant à être neutre fiscalement ».

3. Le projet de loi 12873

Afin de mettre en œuvre la mesure prévue par le plan de mesures OPair 2018-2023 susmentionné et de répondre aux invites de la M 2539, le Conseil d'Etat a adopté, le 10 février 2021, un projet de loi modifiant la LCP (PL 12873).

En adoptant ce projet, le Conseil d'Etat était pleinement conscient de sa relative complexité. Celle-ci résulte toutefois du fait que la réforme proposée tient compte des diverses invites de la motion, lesquelles sollicitent la prise en considération de multiples critères (évolution technologique, prise en compte des normes EURO et nécessité de lutter contre la pollution de l'air et le réchauffement climatique, notamment).

Ainsi, l'analyse effectuée par l'office cantonal des véhicules (OCV), en collaboration avec l'office cantonal de l'environnement (OCEV), dans le but d'élaborer ce projet de loi, a été réalisée dans l'optique de conserver une approche similaire à celle régissant le principe du pollueur-payeur, ainsi que de trouver une cohérence globale pour l'ensemble du parc genevois, et ce malgré les différentes taxations selon le type de véhicule et le genre de motorisation.

Pour ce faire, le PL 12873 proposait les modifications suivantes de la LCP :

Pour les voitures de tourisme

Appliquer le système du bonus/malus pour les voitures avec première mise en circulation dès le 1^{er} janvier 2000

Actuellement, le système du bonus/malus ne s'applique qu'aux voitures dont la première mise en circulation est postérieure au 1^{er} janvier 2010. Le Conseil d'Etat a estimé qu'il fallait abaisser cette limite au 1^{er} janvier 2000, car les voitures les plus vieilles sont les plus gourmandes en carburant ainsi que les plus polluantes et, par voie de conséquence, les plus nocives tant pour l'environnement que pour la santé publique.

Antérieurement à l'an 2000, les données n'étant pas suffisamment connues pour que la taxation soit équitable entre les différents détenteurs, le PL proposait de ne pas appliquer le système du bonus-malus aux véhicules immatriculés avant le 1^{er} janvier 2000.

Eliminer la dernière augmentation de taxation à partir du seuil de 141 kW pour les voitures de tourisme

Actuellement, les voitures de plus de 141 kW sont taxées à raison de 44 francs par tranche de 5 kW (art. 415, al. 2, lettre e LCP et art. 2, lettre c RACV), ce qui conduit à une augmentation exponentielle du barème. Cette

augmentation exponentielle a été renforcée par le système du malus introduit en 2010, de telle sorte que Genève est le canton de loin le plus cher de Suisse pour les voitures puissantes, favorisant ainsi une tendance à l'évasion, voire à la fraude fiscale. De plus, l'introduction d'une nouvelle taxe sur le poids proposée dans le PL 12873 renforcerait encore cet effet.

Il était ainsi proposé de supprimer le dernier seuil à partir de 141 kW afin que ce dernier seuil soit fixé à 106 kW. Au-delà de ce seuil, chaque tranche de 5 kW supplémentaire entraînerait une taxe supplémentaire d'un montant de 33 francs, et non plus de 44 francs à partir de 141 kW.

Abaisser le seuil du bonus à 95 grammes de CO₂

Au vu de l'évolution technologique des moteurs, le seuil actuel de 120 g/km de CO₂ pour pouvoir bénéficier d'un bonus n'est plus pertinent. L'Union européenne a ainsi décidé que la moyenne des voitures nouvellement mises en circulation ne devrait pas dépasser les 95 grammes de CO₂/km (objectif 2020). Au vu de la gamme de motorisations proposées et disponibles, le Conseil d'Etat a estimé également que seules les voitures inférieures à cette moyenne méritaient de bénéficier du bonus.

Introduire un malus intermédiaire de 25% entre 191 g/km et 200 g/km

Cette modification constituait également une adaptation à l'évolution technologique dans la mesure où de nombreux modèles présentent des valeurs d'émissions moindres que 200 g/km de CO₂ mais demeurent insuffisamment respectueux de l'environnement, et ce, malgré les progrès techniques réalisés ces dernières années dans ce domaine. Le PL 12873 proposait dès lors d'introduire un malus intermédiaire de 25%, à partir d'un seuil supérieur à 190 g/km de CO₂, afin de prendre en compte les progrès technologiques en matière de nuisances environnementales développés par les constructeurs et de maintenir un malus de 50% au-dessus de 200 g/km de CO₂.

Surtaxer les grosses voitures de tourisme type SUV

Cette mesure visait à combattre la tendance actuelle selon laquelle les véhicules deviennent toujours plus lourds et volumineux. Genève est en effet envahi par des « sport utility vehicles » (SUV), roulant généralement avec une seule personne à bord, soit des véhicules prenant un volume important de l'espace public et nécessitant des places de parking plus grandes. Il était ainsi proposé de fixer 3 seuils de poids entraînant l'obligation de payer une taxe annuelle supplémentaire calculée sur la base de 3 montants exponentiels :

- dès 2 500 kilos : 200 francs,

- dès 2 750 kilos : 400 francs,
- dès 3 100 kilos : 800 francs.

Surtaxer les voitures de tourisme inférieures à la norme EURO 3

Dans un souci environnemental et en application du principe du pollueur-payeur, il était proposé d'imposer une taxe annuelle de 200 francs pour les voitures les plus polluantes, soit celles qui sont inférieures à la norme EURO 3. Cela concerne les voitures homologuées avant le 1^{er} janvier 2001. En 2019, 20 000 voitures sur 220 000 étaient concernées par la mesure proposée.

Pour les camions, voitures de livraison et chariots à moteur

Supprimer le plafond de 1 837 francs

L'article 416, alinéa 3 LCP, complété par le RACV, prévoit que l'impôt frappant les véhicules automobiles destinés au transport de choses ne peut pas excéder 1 837 francs. Il était ainsi proposé de supprimer ce montant maximum, applicable dès le poids de 13 001 kilos, afin d'adapter le barème à la moyenne suisse, étant souligné que le montant prévu par le canton de Genève est inférieur à cette dernière.

Introduire un bonus de 50% pour les motorisations électriques ou à hydrogène

Cette mesure constituait une incitation à un choix de motorisations favorables à l'environnement et visait à récompenser les entreprises qui utilisent des véhicules n'émettant pas de CO₂.

Introduire un malus de 50% pour les camions et voitures de livraison inférieurs à la norme EURO 3

Dans un souci environnemental et en application du principe du pollueur-payeur, il était proposé de surtaxer les camions et voitures de livraison les plus polluants, soit ceux qui sont inférieurs à la norme EURO 3. En 2019, 179 camions et 1 350 voitures de livraison étaient concernés.

Pour les motocycles et véhicules assimilés

Augmenter le seuil de base pour tous les deux-roues motorisés

L'article 418 LCP, complété par le RACV, prévoit que le montant de base de l'impôt pour les deux-roues motorisés est de 27,50 francs. Il était proposé de doubler ce montant, soit 55 francs, pour atteindre la moyenne des cantons latins.

Introduire un bonus de 50% pour les motorisations électriques ou à hydrogène

Cette mesure constituait une incitation à un choix de motorisations favorables à l'environnement et visait à récompenser les détenteurs utilisant des véhicules n'émettant pas de CO₂.

Introduire un malus de 50% pour les motos inférieures à la norme EURO 3

Dans un souci environnemental et en application du principe du pollueur-payeur, il était proposé d'introduire un malus pour les motocycles les plus polluants, soit ceux qui sont inférieurs à la norme EURO 3. En 2019, 12 915 motos étaient concernées, étant précisé que, entre la norme EURO 0 et la norme EURO 3 pour les motocycles, la technologie a permis de réduire par 6 les émissions au kilomètre pour le monoxyde de carbone (CO), respectivement, par 5 pour les hydrocarbures imbrûlés (HC) et par 2 pour les oxydes d'azote (NOx).

Il résulte de l'exposé ci-dessus des modifications proposées dans le PL 12873 que ce dernier permettrait de procéder à une réforme globale de l'imposition des véhicules à moteur, réforme qui tiendrait compte de l'ensemble des paramètres technologiques et environnementaux pertinents sur l'ensemble des véhicules du parc genevois.

Au surplus, le Conseil d'Etat a également voulu que le projet de loi proposé au parlement respecte la volonté du Grand Conseil exprimée dans la M 2539 et selon laquelle la réforme proposée devait tendre à la neutralité fiscale.

C'est le lieu de souligner que le PL 12873, pour qu'il puisse atteindre les objectifs environnementaux voulus tant par le Grand Conseil aux termes de la M 2539 que par le Conseil d'Etat dans le plan de mesures OPair 2018-2023, se devait d'être incitatif, et ce, en vue d'aboutir à un renouvellement du parc des véhicules à moteur genevois qui soit plus respectueux pour l'environnement, en lien avec la transition énergétique qu'il est nécessaire d'accomplir.

Afin que le PL 12873 revête ce caractère incitatif, les modifications proposées devaient donc alourdir la charge fiscale des véhicules les plus polluants et alléger celle des véhicules les plus respectueux de l'environnement. Toutefois, compte tenu de la composition actuelle du parc de véhicules et du fait qu'il faudra nécessairement un temps relativement long pour que s'opère un changement notable de cette composition, l'incitation voulue dans le PL 12873 aurait inévitablement pour conséquence, tout d'abord, une augmentation des recettes fiscales puis une diminution de

celles-ci, diminution progressive jusqu'à une disparition complète des recettes fiscales supplémentaires à un horizon d'environ 6 ans après l'entrée en vigueur du nouveau système d'imposition.

Ainsi et sous cet angle déjà, le PL 12873 tend effectivement à la neutralité fiscale conformément au texte de la M 2539.

Mais il y a plus : toujours dans l'optique, d'une part, d'inciter les détenteurs et détenteurs d'un véhicule à moteur à combustion à opter pour un moteur plus respectueux de l'environnement et, d'autre part, à tendre vers la neutralité fiscale, le Conseil d'Etat a inclus dans le PL 12873 un mécanisme de subventions permettant de soutenir financièrement les personnes renonçant à une motorisation à combustion en faveur d'une motorisation électrique, subventions dont les montants proviendraient des recettes supplémentaires générées par la nouvelle imposition des véhicules à moteur proposée dans ce projet de loi.

Subvention à la transition énergétique

L'abandon d'une motorisation à combustion pour un moteur électrique constitue en effet un élément important dans la réalisation des objectifs poursuivis.

Le Conseil d'Etat était néanmoins conscient du fait qu'une telle modification du parc de véhicules représentait, et représente encore à ce jour, un coût spécifique pour les particuliers et les entreprises.

Par conséquent, le Conseil d'Etat a souhaité offrir un soutien financier à l'achat d'un véhicule doté d'un moteur propre, qu'il soit électrique ou à hydrogène, en mettant sur pied un dispositif prévoyant le versement d'une subvention lors de l'achat d'un tel véhicule. A cet égard, il convient de relever que les propositions de modification de l'impôt sur les véhicules à moteur contenues dans le PL 12873 devaient permettre, durant les premières années, de financer un tel dispositif, qui serait géré par la création d'un fonds de promotion de l'électromobilité en application des nouveaux articles 8A et 8B de la loi d'application de la loi fédérale sur la protection de l'environnement, du 2 octobre 1997 (LaLPE; rs/GE K 1 70). Les critères de gouvernance, de gestion et d'attribution des subventions seraient réglés par le Conseil d'Etat dans un règlement ad hoc.

Dans un souci de cohérence avec les critères de taxation prévus par la LCP ainsi que par le PL 12873, il a ainsi été envisagé que le montant de la prime versée pour l'achat de véhicules de tourisme soit fixé de manière inversement proportionnelle à la puissance effective du moteur. Cette solution visait également à apporter une aide pécuniaire plus importante aux personnes devant opter pour l'achat d'un véhicule électrique d'entrée de

gamme peu puissante en raison de leur situation financière, et ce, en offrant un soutien financier proportionnellement plus important à l'achat de véhicules électriques encore plus écologiques (peu puissants, moins encombrants, moins lourds), dont le prix est par conséquent moins élevé, qu'à l'achat de voitures électriques très puissantes et encombrantes.

Le dispositif tel qu'envisagé lors de l'adoption par le Conseil d'Etat du PL 12873 prévoyait ainsi le versement des montants suivants lors du remplacement d'un véhicule muni d'un moteur à combustion par un véhicule à moteur électrique ou à hydrogène de même catégorie :

- Pour les voitures de tourisme :
 - puissance du moteur inférieure à 200 kW : 5 000 francs,
 - puissance du moteur de 201 à 400 kW : 4 000 francs,
 - puissance du moteur dès 401 kW : 3 000 francs;
- Pour les voitures de livraison : 10 000 francs;
- Pour les camions : 15 000 francs;
- Pour les motocycles : 1 500 francs.

Comme mentionné précédemment, ce système de primes permettrait également de tendre vers la neutralité fiscale, dans la mesure où les recettes fiscales supplémentaires seraient reversées en totalité aux contribuables sous forme de primes, déduction faite des coûts de traitement internes à l'administration.

A cet effet, l'OCV avait effectué une estimation des recettes fiscales supplémentaires devant résulter du PL 12873 sur une durée de 6 ans à compter de l'entrée en vigueur potentielle de ce projet de loi.

Il convient toutefois de souligner que l'estimation effectuée par l'OCV comportait une part relativement importante d'incertitude, puisqu'elle devait prendre en considération le comportement futur d'acheteurs de véhicules à moteur en fonction d'un changement de la loi fiscale. Par conséquent, une certaine prudence était de mise dans la fixation des montants qui seraient versés annuellement dans le fonds de promotion de l'électromobilité.

Plus précisément, les montants fixés dans le PL 12873 pour le nouvel article 8B LaLPE correspondaient aux montants estimés par l'OCV, mais avaient été légèrement diminués afin de tenir compte de l'incertitude susmentionnée (-10%).

Le PL 12873 déposé par le Conseil d'Etat prévoyait néanmoins qu'en fonction des besoins, les montants prévus à l'article 8B, alinéa 2 LaLPE pourraient être dépassés. En effet, au vu des objectifs du Plan climat

cantonal, la transition de la motorisation thermique vers la motorisation électrique allait devoir encore être accélérée dans les prochaines années. Les montants fixés par l'article 8B, alinéa 2 LaLPE ne permettaient cependant que d'amorcer le mécanisme. Pour atteindre les objectifs climatiques, il apparaissait dès lors qu'il serait probablement nécessaire de rajouter de l'argent dans ce fonds tant que les véhicules électriques seraient un peu plus chers à l'achat que les véhicules thermiques. Le PL 12873 prévoyait ainsi la possibilité d'augmenter la dotation de ce fonds via les mécanismes budgétaires usuels, selon les priorités décidées par le Conseil d'Etat et le Grand Conseil.

Au vu de ce qui précède, le PL 12873 constitue un moyen de participer à la transition énergétique, tant par l'incitation constituée par une augmentation des impôts sur les véhicules les plus polluants que par celle résultant de la création d'une subvention à l'achat de véhicules à moteur électrique en lieu et place de moteur à combustion.

4. L'IN 178 : une initiative qui ne résoud rien

L'initiative « Pour la réduction de l'impôt sur les véhicules » vise à ce que les montants des impôts sur les véhicules à moteur prévus actuellement par le titre VI de la 4^e partie de la LCP soient réduits de moitié, d'une part, et que le Conseil d'Etat ne puisse plus adapter lesdits montants au coût de la vie, d'autre part.

Ainsi, l'IN 178 vise à conserver le même système d'imposition des véhicules à moteur que celui existant à l'heure actuelle quand bien même il résulte de la M 2539 et du plan de mesures OPair 2018-2023 que tant le Grand Conseil que le Conseil d'Etat considèrent qu'il convient de réformer ce système afin de prendre en considération les évolutions technologiques ainsi que l'urgence climatique, la transition énergétique et l'obsolescence du système actuel.

En réalité, l'IN 178 va exactement à l'encontre des buts poursuivis par la M 2539 puisque la réduction par moitié des impôts proposée aboutirait à ne tenir aucun compte des nouvelles motorisations, ni des nouvelles pratiques de mobilité. Au surplus et, plus grave encore, elle constituerait une incitation, non pas à lutter contre la pollution de l'air et le réchauffement climatique comme le souhaite la M 2539, mais à continuer à adopter des comportements individuels portant atteinte à la santé publique en permettant aux détentrices et détenteurs de véhicules polluants de bénéficier d'un cadeau fiscal.

En outre, alors que le Plan climat cantonal 2030 table sur une réduction de 40% des déplacements en transport individuel motorisé et qu'il convient

dès lors de proposer à la population des solutions l'aidant à modifier son comportement dans ce domaine, par exemple en offrant des subventions à l'achat de véhicules à moteur électrique, l'IN 178 incite les détentrices et détenteurs de véhicules à moteur à combustion à ne surtout rien changer puisque le montant de l'impôt diminuerait. Elles et ils n'auraient donc aucun intérêt à envisager de changer de motorisation avec l'inévitable coût qui en découle alors qu'il n'y aurait pas la moindre incitation financière à le faire.

A l'heure où le monde entier se soucie du réchauffement climatique et des nécessaires changements que cela implique, notamment au niveau de la mobilité individuelle, le message de l'IN 178 est de ne surtout rien changer et de se voir récompensé fiscalement pour cela. Il est difficile de faire plus rétrograde.

Par ailleurs, il convient de rappeler que l'impôt sur les véhicules à moteur ne constitue pas une taxe affectée à un but particulier mais bien un impôt général, en ce sens que les recettes qu'il génère entrent dans la caisse générale de l'Etat et ne sont pas nécessairement utilisées pour les aménagements routiers.

Ainsi, une diminution par moitié des montants taxés à ce titre représenterait une diminution d'un montant annuel de 58 millions de francs. Cette diminution n'affecterait ainsi pas uniquement les aménagements routiers mais toutes les politiques publiques, telles que santé, social, culture, sécurité, éducation, etc.

Au surplus, à suivre le comité d'initiative, la réduction des impôts sur les véhicules à moteur se justifierait par la réduction régulière des infrastructures dévolues aux transports individuels motorisés, alors même qu'elles seraient déjà dépassées et ne permettraient plus de répondre à la demande en déplacements d'une population qui croît d'année en année. Dès lors et dans l'hypothèse où cette argumentation serait exacte, ce qui est contesté, il conviendrait d'affecter plus d'argent à la création de telles infrastructures. Or, l'IN 178 aboutirait à une diminution annuelle des recettes fiscales d'environ 58 millions de francs, ce qui, toutes choses étant égales par ailleurs, rendrait d'autant plus difficile le financement du renouvellement des infrastructures que le comité d'initiative qualifie de « dépassées », voire la construction de nouvelles infrastructures.

Il convient enfin de relever que le comité d'initiative affirme que l'impôt auto à Genève est parmi les plus élevés de Suisse. Cette affirmation est inexacte. En effet, en se basant sur la moyenne des taxations suisses, Genève

se situe dans le milieu des moyennes cantonales, comme le montre le tableau suivant¹ :

CANTON	MOYENNE	INDEX
AI	207.67	60.13%
SH	214.26	62.03%
VS	214.90	62.22%
TG	237.11	68.65%
AG	251.83	72.91%
NW	275.77	79.84%
OW	308.33	89.27%
ZG	323.59	93.69%
SO	326.47	64.52%
BE	329.80	95.49%
GL	331.79	96.06%
ZH	332.92	96.39%
UR	340.91	98.70%
LU	343.64	99.49%
NE	345.45	100.02%
FL	345.78	100.11%
GE	347.35	100.57%
BS	377.46	109.29%
SZ	392.36	113.60%
FR	403.89	116.94%
SG	407.60	118.01%
TI	421.68	122.09%
VD	425.91	123.31%
GR	437.52	126.67%
BL	442.18	128.02%
AR	459.36	133.00%
JU	468.32	135.59%
	345.39	100.00%

¹ Source : association des services des automobiles (asa)

5. Conclusion

En résumé, le Conseil d'Etat considère que le PL 12873 répond à la M 2539, laquelle invite le Conseil d'Etat à proposer une réforme globale du système d'imposition des véhicules à moteur en prenant en considération des critères pertinents au regard de l'évolution technologique, d'une part, et de l'urgence climatique, d'autre part. Le PL 12873 permettrait au surplus d'offrir à la population des subventions en faveur de la transition énergétique, lesquelles permettent également de tendre vers la neutralité fiscale.

L'IN 178 aboutit à un résultat parfaitement contraire à la M 2539, et par conséquent au PL 12873, en incitant les détentrices et détenteurs de véhicules polluants à ne rien changer et en les récompensant sur le plan fiscal.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à refuser l'IN 178 en lui opposant un contreprojet fondé sur le PL 12873.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Michèle RIGHETTI

Le président :
Serge DAL BUSCO