

Date de dépôt : 18 février 2020

Rapport

de la commission fiscale chargée d'étudier la proposition de motion de M^{mes} et MM. Romain de Sainte Marie, Salima Moyard, Nicole Valiquier Grecuccio, Grégoire Carasso : Stop à l'évasion fiscale des véhicules !

Rapport de majorité de M. Sandro Pistis (page 1)

Rapport de minorité de M. Romain de Sainte Marie (page 21)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Sandro Pistis

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission fiscale a étudié cette motion intitulée « Stop à l'évasion fiscale des véhicules ! » durant trois séances, soit les 12 et 26 février ainsi que le 26 mars 2019.

La présidence a été assurée par M. Christo Ivanov, les procès-verbaux ont été tenus par Gérard Riedi et le suivi a été assuré avec dévouement par M^{me} Tina Rodriguez, secrétaire scientifique (SGGC) et M. Christophe Bopp, secrétaire général adjoint (DF). Nous les remercions pour leur excellent travail.

Séance du 12 février 2019

Présentation par M. Romain de Sainte Marie, premier signataire

M. de Sainte Marie indique que cette motion fait suite aux travaux de la commission sur la taxation des véhicules, notamment l'audition du directeur du service des automobiles, M. Didier Leibzig.

Ce dernier a informé la commission sur les principes en matière d'immatriculation des véhicules. La règle pour l'immatriculation des véhicules est celle prévue à l'article 77 de l'ordonnance réglant l'admission des personnes et véhicules à la circulation routière :

« Lieu de stationnement

¹ Par lieu de stationnement, il faut entendre en règle générale le lieu où le véhicule est garé pour la nuit.

² Le domicile du détenteur est considéré comme lieu de stationnement :

- a. pour les véhicules qui sont utilisés pendant la semaine hors du canton de domicile du détenteur et qui y sont ramenés à la fin de la semaine, en moyenne au moins deux fois par mois ;
- b. pour les véhicules qui sont utilisés alternativement pendant moins de neuf mois consécutifs dans plusieurs cantons ;
- c. pour les véhicules dont la durée de stationnement est la même à l'extérieur qu'à l'intérieur du canton de domicile du détenteur. »

M. de Sainte Marie note que M. Leibzig a également déclaré qu'il estimait qu'il y avait une fraude à l'immatriculation qui devait toucher environ 3000 véhicules sur le canton de Genève, c'est-à-dire des véhicules qui passent en réalité la plus grande partie de leur temps stationnés dans le canton de Genève alors qu'ils sont immatriculés dans d'autres cantons.

Selon lui, le manque à gagner avoisinerait les 3 millions de francs. Suite aux questions posées en commission, M. de Sainte Marie constate que rien n'a été effectué de manière proactive par rapport au contrôle de ces véhicules et au manque à gagner qu'il occasionne et qu'ils agissent uniquement de façon passive suite à des dénonciations.

Dès lors, M. de Sainte Marie se réjouit de pouvoir auditionner M. Leibzig plus précisément sur l'idée de créer une unité chargée du contrôle de l'immatriculation des véhicules motorisés.

La motion invite le Conseil d'Etat à mettre en place une mesure qui devrait être faiblement coûteuse pour pouvoir effectuer davantage de contrôles et ne pas attendre uniquement des dénonciations. Suite au dépôt de cette motion, M. de Sainte Marie a reçu des courriels de personnes qui étaient choquées par cette pratique, ce qui a conduit certaines personnes à faire des

dénonciations, et qui ne comprenaient pas qu'il n'y ait pas davantage de contrôles qui soient effectués.

Un député PLR estime qu'il est possible de partager la problématique évoquée par la motion. Si quelqu'un ne respecte pas la loi, il faut faire en sorte qu'elle soit appliquée, surtout si c'est un manque à gagner pour l'Etat.

A partir de là, on peut agir comme le demande la motion ou envisager que, si les personnes immatriculent leur voiture ailleurs, c'est qu'ils sont peut-être plus taxés à Genève qu'ailleurs pour un même véhicule. Finalement, si on revoit cette taxation, sans devenir le canton le plus attractif – ce député n'est pas favorable à la proposition de prendre le montant le plus bas partout et pense qu'il faut trouver un mode de taxation qui tienne compte des éléments environnementaux évoqués par l'OFEV la semaine dernière –, la problématique se réglera peut-être d'elle-même.

Avec la motion, on ne règle pas vraiment la problématique de fond. On va taper sur ceux qui trichent, ce qui n'est pas forcément faux, mais on va engager du personnel supplémentaire. Les contrôles ainsi effectués permettront peut-être de récupérer 3 millions de francs la première année. Ensuite, les montants récupérés vont diminuer et, au fur et à mesure, les gens vont arrêter de tricher.

A la fin, on a engagé du personnel qui coûte toujours de l'argent et on ne sait pas ce qu'on va en faire. On a compris avec le débat précédent que l'Etat sait toujours quoi en faire. Il est ainsi clair qu'on ne fait pas d'économies puisqu'on remet ces personnes ailleurs.

Ce député PLR ne sait pas si solution proposée par la motion est la meilleure. Il souhaite que la proposition soit couplée avec les études de la commission sur l'imposition des véhicules. Si on trouve un mode d'imposition qui à la fois est respectueux de l'environnement et reste une fiscalité correcte, un certain nombre de gens arrêteront d'aller s'immatriculer ailleurs et la problématique se réglera d'elle-même sans que l'on ait à engager du personnel supplémentaire dans un des cantons qui a déjà le plus de fonctionnaires en fonction de sa population.

M. de Sainte Marie rejoint le député PLR sur le fait qu'il faut lier cette motion aux travaux sur les autres projets de lois. Sur l'aspect environnemental, M. de Sainte Marie note que la commission a vu, la semaine passée, que les véhicules polluent aujourd'hui moins en matière de microparticules dangereuses pour la santé, mais polluent toujours beaucoup en matière de CO₂, ce qui a un impact sur l'environnement au niveau de l'effet de serre.

En plus, l'émission de CO₂ est liée à la puissance des véhicules. Donc, très clairement, l'actuel mode de taxation genevois cible parfaitement l'enjeu lié au climat avec notamment le coefficient lié au nombre de grammes de CO₂ émis.

C'est là où les projets de lois sont faux en voulant changer ce système de taxation qui est plutôt juste. Sur l'aspect du montant de l'impôt qui serait élevé, Genève est un canton qui, par ses besoins géo-topographiques, n'est pas un canton alpin et il n'y a pas le besoin de véhicules de grosses cylindrées pour y circuler. Si vous voulez un véhicule avec une très forte cylindrée uniquement parce que vous estimez que cela fera bien d'être vu avec celui-ci, vous assumez, mais il faut payer plus cher.

M. de Sainte Marie note que la motion demande simplement de faire appliquer la loi. On voit qu'il y a une évasion fiscale. On a également vu récemment que l'embauche de taxateurs supplémentaires rapporte une manne fiscale supplémentaire. Ici, l'enjeu est peut-être moins de taille, parce que l'évasion est plus facilement contrôlable et est plus voyante. Elle s'arrêtera peut-être plus facilement si on fait des contrôles. M. de Sainte Marie relève que la remarque du député PLR consiste à dire que, si on embauche des contrôleurs pour les plaques d'immatriculation, on n'aura plus de fraude fiscale au bout d'un moment, et cela pose la question de savoir ce qu'on fera alors des gens chargés des contrôles. M. de Sainte Marie estime qu'ils seront peut-être affectés ailleurs. Ensuite, l'évasion fiscale reviendra et il faudra alors les remettre à faire des contrôles. En attendant, on a une évasion fiscale qui est bel et bien présente.

Ce député PLR a compris qu'il y avait deux choses différentes. Il y a toute d'abord la pollution qui touche la santé à court terme. Dans ce sens, les voitures neuves, qui sont en général plus puissantes, sont plutôt mieux équipées, mais elles pèsent plus sur le climat avec les gaz à effet de serre. A partir de là, il serait intéressant de mettre cela en corrélation pour voir ce qui est le plus important, les deux étant importants. Le député PLR relève que la commission a appris beaucoup de choses avec la présentation de la semaine dernière. Maintenant, il est intéressant de garder une taxation, mais il n'est pas encore convaincu que la taxation actuelle est juste. Il pense qu'elle peut être améliorée en tenant compte de ces effets. Cela ne répond toutefois pas à la motion, mais plutôt à la problématique de la taxation.

Un député PDC note que la définition du lieu de stationnement donnée par l'ordonnance citée par M. de Sainte Marie est qu'« il faut entendre en règle générale », ce qui paraît déjà passablement flou et difficile à contrôler. A cela, il s'ajoute l'alinéa 2, lettre a, disant que le domicile du détenteur est considéré comme lieu de stationnement « pour les véhicules qui sont utilisés

pendant la semaine hors du canton de domicile du détenteur et qui y sont ramenés à la fin de la semaine en moyenne au moins deux fois par mois ».

Ce député PDC pense que les utilisateurs de 4×4 à plaque valaisanne vont en Valais au moins deux fois par mois, ce qui leur simplifie les choses. Par ailleurs, il suffit de prouver au service des automobiles valaisan que vous avez une case ou une place de parc quelque part en Valais pour qu'on vous octroie automatiquement une plaque valaisanne. Ce député PDC aimerait savoir si les auteurs de la motion ont bien pesé ces incertitudes. Par ailleurs, M. de Sainte Marie a dit que le Conseil d'Etat pouvait mettre cela en vigueur rapidement et à peu de frais. Le député PDC demande si M. de Sainte Marie a évalué les coûts que cela représente d'engager du personnel en sachant que les contrôles ne seront pas simples à réaliser.

M. de Sainte Marie fait remarquer que, au niveau de l'application de la motion, M. Leibzig avait dit que la règle prise en compte pour le stationnement était cet aspect que le véhicule doit passer au moins la moitié des nuits sur l'année dans son canton d'immatriculation. Il serait intéressant d'interroger M. Leibzig sur cette question et, plus précisément, sur la disposition mentionnée par le député PDC. Concernant l'aspect du coût, le département pourra apporter une réponse à ce sujet. En tout cas, le coût semble peu onéreux parce qu'il ne faudra pas embaucher une armée pour effectuer ces contrôles. Au niveau de la faisabilité, M. de Sainte Marie a notamment pensé à la taxe sur les sacs poubelles. Les contrôles effectués à ce niveau dans les cantons suisses semblent plus difficiles, mais ils fonctionnent visiblement. Au niveau de l'immatriculation des véhicules, il y a un registre et une visibilité. La plaque d'immatriculation est visible en tout temps et cela paraît quelque chose de plus évident au niveau du contrôle que, par exemple, pour les sacs poubelles, mais c'est à voir. Il serait intéressant d'ailleurs d'avoir une coopération « transcantonale ».

Un député MCG pense qu'il faut lier la motion aux autres projets de lois traités. Il faut se rappeler qu'il y a eu, à l'entrée en vigueur de la loi en 2001, sauf erreur, une explosion de la taxation de certains véhicules en lien avec leur puissance. Ce député MCG pense que c'est ce qui a dû pousser des propriétaires à immatriculer leur véhicule dans un autre canton. C'est d'ailleurs un peu dommage, parce qu'on devrait pouvoir trouver d'autres solutions.

En termes d'application, cette motion pose beaucoup de problèmes et demande beaucoup de moyens humains pour effectuer les vérifications nécessaires. Sur le fond, on doit pouvoir revoir la taxation actuelle des véhicules qui est injustifiée. En relisant le projet de loi déposé en 1999, sauf erreur, on se rend compte qu'aucune étude sérieuse n'avait été faite par la

commission. Grâce à l'audition de la semaine dernière, la commission fiscale a pu se rendre compte que ce n'est pas parce qu'un véhicule est puissant qu'il pollue forcément davantage.

Concernant le CO₂, il a été dit qu'il est provoqué par la quantité de véhicules et M. de Sainte Marie a fait état de la différence de traitement entre un résident et une personne qui immatricule son véhicule dans un autre canton. La différence de traitement est aussi due aux 100 000 véhicules de frontaliers qui font l'aller-retour chaque jour, ce qui a un impact non négligeable sur le CO₂.

Ce député MCG estime que, aujourd'hui, on devrait vraiment travailler sur cette problématique de taxation de ces véhicules frontaliers qui ne paient aucun impôt de plaque.

Le groupe MCG est favorable à lier ces deux textes parlementaires. Il espère qu'il aura l'appui des autres groupes pour avoir quelque chose de plus raisonnable au niveau de l'imposition des véhicules à moteur, tout en sachant que les personnes qui sont aujourd'hui propriétaires de véhicules puissants sont injustement taxées.

En effet, il a été dit qu'un véhicule construit en 1984 pollue autant que 1000 véhicules immatriculés aujourd'hui. Pourtant, ces derniers sont assez puissants et paient beaucoup d'impôts de plaque alors qu'une VW Golf GTI de 100 CV serait taxée à 250 francs à l'année.

En comparaison, un véhicule de plus de 200 CV sera taxé à presque 600 francs alors qu'il pollue 1000 fois moins que la VW Golf des années 80. Il y a ainsi vraiment un problème au niveau de la taxation.

Une personne qui aurait une résidence secondaire dans un autre canton aurait le droit d'immatriculer son véhicule dans un autre canton. Le député MCG n'imagine pas qu'il s'amuserait à louer une place de parking pour économiser 250 à 300 francs d'impôts de plaque par année puisque c'est ce que représente environ la différence entre un véhicule immatriculé à Genève et un véhicule immatriculé dans un autre canton.

Pour toutes ces raisons, le député MCG invite la commission à lier ces objets et à trouver un consensus au niveau de la taxation, mais aussi à trouver une solution pour taxer tous ces pendulaires qui favorisent aussi la production de CO₂ de manière non négligeable.

M. de Sainte Marie note que la commission va avoir un débat important sur la question de l'impôt des véhicules. Cela étant, si la réponse à apporter aux dizaines de milliers de jeunes qui ont manifesté dans les rues des différents cantons et dans le monde consiste à baisser l'imposition sur les

véhicules, notamment sur leurs émissions de CO₂, on est totalement à contre-courant de ce qu'attend une nouvelle génération par rapport au climat.

Concernant la taxation des frontaliers, ces derniers, notamment par le fait que la France est encore dans le modèle du tout-voiture, polluent énormément par ce trafic pendulaire.

Il y avait une possibilité de développer des P+R en France voisine et d'éviter ce trafic, mais le parti qui s'y est opposé, et qui l'a malheureusement emporté, c'est le MCG. M. de Sainte Marie n'arrive donc pas à comprendre quelles sont les réponses amenées par le MCG, sauf à vouloir fermer les frontières du canton, ce qui serait sa faillite.

Concernant la facilité du contrôle, M. de Sainte Marie n'est pas spécialiste du domaine et il se réjouit que la commission fasse des auditions sur le sujet. Il se dit toutefois qu'il n'y a rien de plus simple que de contrôler le nombre de nuits que passe un véhicule dans le canton de Genève.

Le député MCG pense qu'il n'y a pas de monopole sur le climat. Ce n'est pas en taxant de manière exagérée et injuste que cela va régler les choses. La preuve en est que le nombre de véhicules immatriculés est en croissance année après année parce qu'il y a aussi des nécessités. Ce député MCG rappelle également que, sur vingt ans, le taux de pollution a passablement diminué. Il précise qu'il ne parle pas du CO₂. Ce député MCG a cru comprendre que certains véhicules récents respectant des normes particulièrement sévères participaient même à la dépollution de l'air d'après l'expert qui s'est exprimé la semaine dernière.

Ce député MCG estime qu'il faut être raisonnable et cela veut dire revoir une taxation qui n'est pas aujourd'hui raisonnable.

Un député PLR rejoint les propos du député MCG et du député PDC. Il y a une problématique de mise en œuvre par rapport à l'ordonnance qui a été mentionnée. Cela va rendre la motion compliquée à mettre en œuvre, mais il serait intéressant de faire quelques auditions dans un cadre plus global.

Maintenant, ce député PLR s'interroge sur ce montant de 3 millions de francs évoqué dans les considérants. Au regard de ce montant, il y a un travail administratif qui est effectué. A priori, ce qui est prélevé par le bureau des autos devrait être une taxe. On sait que ce n'est plus vraiment le cas et que cela procède en partie de l'impôt, mais 3000 nouveaux véhicules qui viendraient s'immatriculer au bureau des autos, cela a évidemment une charge et des coûts. Ce député PLR a de la peine à imaginer que, avec une telle motion, on fasse de substantiels gains fiscaux, mais il faut étudier la motion.

M. de Sainte Marie rappelle qu'on est dans un Etat de droit. Le but de cette motion n'est pas que d'avoir des recettes fiscales supplémentaires. C'est aussi de faire en sorte que la règle soit la même pour tout le monde.

Ce député PLR note qu'il y a évidemment des règles, des ordonnances, des codes pénaux, etc., qui sont à appliquer. Ensuite, il y a une question de proportionnalité. Le procureur général applique le code avec mesure sur certaines choses. On ne peut évidemment pas mettre un policier derrière chaque personne.

Un député S revient sur la possibilité de lier la motion avec les autres objets concernant la taxation des véhicules. Il n'est pas d'accord avec cette proposition.

La motion parle de l'évasion fiscale par rapport à l'immatriculation des véhicules. Parler de la taxation de ces véhicules est une question totalement différente. On ne va pas commencer à défendre une évasion fiscale, qu'elle soit des véhicules ou des contribuables personnes physiques ou personnes morales, parce que des cieux fiscaux sont plus cléments dans d'autres cantons.

Avec ce genre de justification, on justifie également l'évasion fiscale des personnes physiques qui ne déclarent pas tout, qui déclarent une partie dans d'autres cantons ou dans d'autres pays ou qui montent d'autres astuces fiscales pour pouvoir échapper à l'impôt.

Ce député S pense que ce n'est pas du tout la même chose. Il faut lutter contre l'évasion fiscale. S'il faut revoir la fiscalité, c'est dans le cadre d'autres débats qu'il faudra le faire.

Un député PLR note que M. de Sainte Marie a cité l'exemple des jeunes manifestants pour le climat à Genève. A ce niveau, il y a eu de l'évasion scolaire puisque la moitié des 10 000 étudiants évoqués n'étaient pas en train de manifester. Cela étant, au niveau du retour sur investissement, il faut relever que les autres cantons appliquent aussi la loi et Genève n'est pas toujours plus intelligent que les autres cantons qui ne vont pas se laisser faire. Il y aura par ailleurs une nuée de recours. Quelqu'un qui a son Hummer immatriculé en Valais, et qui répond aux conditions de l'ordonnance, fera recours contre la taxation genevoise et cela va encombrer le service, la justice, etc. Le retour sur investissement sera nul, selon ce député PLR. Il partage d'ailleurs les préoccupations du MCG sur le montant de la taxation.

M. de Sainte Marie fait remarquer que c'est l'aspect de l'Etat de droit. On a une loi à faire appliquer. Il ne pense pas qu'il s'agit de fliquer les gens et d'avoir un flic par place de stationnement. En plus, il y a un certain principe de justice fiscale. On ne dispose pas de cette statistique, mais M. Leibzig

disait que c'est en général plutôt des grosses cylindrées qui sont immatriculées dans d'autres cantons. C'est vraiment un principe d'évasion fiscale et de personnes qui vraisemblablement peuvent se payer une grosse cylindrée, mais la déclarent dans un canton voisin pour diminuer leur déclaration d'impôts à la fin. Si on n'accepte pas cela à Genève, on développe une unité pour essayer d'y mettre fin. Cela prendra peut-être du temps et un peu d'argent, mais le retour sur investissement en vaudra la peine. Au moins, on essaiera de faire fonctionner l'Etat de droit.

Un député PLR précise que sa question portait sur les recours qui vont engorger les tribunaux.

M. de Sainte Marie se réjouit que les titulaires de plaques fassent recours. Cela permettra de mettre en avant cette thématique et rendra visible qu'il y a un réel problème d'évasion fiscale entre cantons et que le système est problématique.

Un député Ve estime que la loi doit être respectée, et il faut se donner les moyens de la faire respecter. Quant à savoir si la motion propose le meilleur moyen, il reste à voir si on est dans une situation d'évasion critique au point où il faille développer une bureaucratie spécifique à ce sujet. C'est une question ouverte selon ce député Ve.

Il estime également qu'il n'est pas inutile de lier cette question aux deux autres projets de lois sur la révision de la taxation. Il rappelle que, quand on révisé une telle taxation sur les véhicules à moteur, on touche également à des questions environnementales.

D'ailleurs, la commission de l'environnement n'est pas saisie de cet aspect, mais elle pourrait très bien l'être également parce qu'un certain nombre de plans ont été émis par le Conseil d'Etat, notamment sur la question de l'environnement, mais également sur celle de la santé publique.

Ce député Ve pense qu'on devrait réussir à trouver une sortie de ce débat par le haut en se posant la question de savoir si un travail de fond ne peut pas être mené en tenant compte des évolutions technologiques qui ont eu lieu sur les véhicules à moteur et qui ont permis un certain nombre d'améliorations du point de vue d'un certain type de pollution, mais qui ne résolvent pas la problématique d'autres types de pollution également créés par ces véhicules à moteur.

Ce député Ve n'est pas sûr que la commission fiscale soit bien calibrée pour pouvoir donner une réponse pertinente à de telles questions. Il pense qu'une réflexion plus large menée par le Conseil d'Etat par le biais d'une motion pourrait être intéressante et pourrait faire l'objet d'un aboutissement de ce débat.

Un député Ve trouve que cette motion est sympathique, mais est un peu à côté de la plaque. La situation à Genève au niveau du trafic est catastrophique. Il faut diminuer le nombre de véhicules au sein de la population, d'une part parce que tous les véhicules ne roulent pas, ce qui est un gaspillage énorme en matière de carbone et, d'autre part, les véhicules qui roulent sont trop nombreux. Il faut simplement prendre en compte qu'il y a un problème lié à la mobilité, un problème lié au climat et un problème lié à la santé publique. Il faut simplement diminuer le nombre de voitures. Ce député Ve aimerait savoir en quoi cette motion répond au fait qu'il y a trop de véhicules à Genève.

M. de Sainte Marie pense que cela n'aura aucun impact sur le nombre de véhicules, mais cela aura peut-être un aspect dissuasif sur la puissance des véhicules puisque, selon les propos de M. Leibzig, il s'agirait surtout de grosses cylindrées qui sont immatriculées dans d'autres cantons. Cela pourrait peut-être faire réfléchir leurs propriétaires, s'ils souhaitent véritablement payer un peu moins d'impôts, à plutôt investir dans des cylindrées plus modestes et donc moins polluantes.

Le président met aux voix la proposition d'auditionner M. Leibzig :

Oui : 7 (3 S, 1 Ve, 1 UDC, 2 MCG)

Non : 4 (2 PDC, 2 PLR)

Abstentions : 3 (1 Ve, 2 PLR)

La proposition est acceptée.

Séance du 26 février 2019

Audition de M. Didier Leibzig, directeur général de l'office cantonal des véhicules

M. Leibzig constate que la motion 2515 est très émotionnelle. Selon lui, elle a été l'occasion de converser avec le DF pour savoir qui devait être le département rapporteur. S'agissant d'une évasion fiscale, cela ne concerne pas le bureau des autos puisque celui-ci s'occupe de tout ce qui est immatriculé sur le canton. D'un autre côté, c'est quand même M. Leibzig qui est aujourd'hui devant la commission fiscale puisqu'il connaît davantage le domaine que le DF.

M. Leibzig a apporté deux tableaux. Le premier concerne les impôts sur les véhicules de 2002 à 2018. Dans le deuxième tableau, sur le nombre de véhicules immatriculés, on se rend compte que ce nombre est en légère diminution depuis deux ans. Cela représente entre 2017 et 2018 une

diminution de 600 véhicules. Cela ne va pas être une révolution, mais la tendance est quand même là. Au niveau de l'évolution de l'impôt, on voit que, malgré la diminution du nombre de véhicules, l'impôt augmente. L'année passée, l'augmentation a ainsi été de 1,5 million de francs.

La motion, qui tend à faire une certaine police pour rapatrier un petit nombre de véhicules pour les immatriculer à Genève, a tout son sens, mais au vu des chiffres et de la volumétrie, le comité de direction a surtout réfléchi pour savoir quels seraient les gains par rapport aux efforts à développer. Prouver les faits est très compliqué. Le service des autos délivre les permis pour les véhicules et il se base sur le lieu de stationnement.

Le domicile du détenteur est ainsi considéré comme le lieu de stationnement pour certains véhicules, c'est-à-dire en gros ceux qui dorment au lieu de stationnement. Par contre, pour les véhicules utilisés durant la semaine hors du canton de domicile du détenteur et qui sont ramenés à la fin de la semaine au minimum deux fois par mois, ils peuvent être immatriculés dans un lieu de stationnement dans un autre canton. Si vous utilisez un véhicule immatriculé en Valais durant trois mois à Genève et neuf mois ailleurs, vous avez le droit. Autrement dit, pour établir les faits de manière à ce que cela tienne devant un tribunal, cela va être très compliqué.

M. Leibzig prend l'hypothèse où il y aurait un service d'enquête. Cela permettra de trouver la voiture aux plaques valaisannes qui dort dans la rue, plus ou moins devant l'habitation. Toutefois, ce qui est apparemment recherché à travers cette motion, ce sont plutôt les voitures puissantes. On peut imaginer une volonté de frauder le fisc genevois en allant immatriculer les véhicules ailleurs, mais il faut constater qu'on ne trouve généralement pas ces voitures puissantes, telle une McLaren, dans la rue. Il va également être compliqué d'entrer dans des propriétés privées pour identifier les faits. Il va être encore plus compliqué d'entrer dans les propriétés privées, par exemple d'entreprises, avec des sous-sols remplis de belles voitures. Etablir des faits tenant devant un tribunal va donc être très compliqué.

M. Leibzig note qu'il y a ceux qui fraudent le fisc volontairement. On connaît en effet les disparités d'imposition actuelle entre Genève et, par exemple, le canton du Valais. Par contre, il y a aussi de petites voitures qui seraient moins imposées à Genève, mais qui sont tout de même immatriculées en Valais. Il y a un aspect émotionnel qui entre en compte. Cela peut être les anciennes plaques de grand-papa, par exemple. Il peut aussi y avoir de l'émotion lorsque l'on va en week-end avec des plaques genevoises. Il peut en effet y avoir de petits soucis, par exemple dans des parkings, parce qu'on n'a pas des plaques valaisannes. Cela va donc dans les deux sens.

Aujourd'hui, on parle du Valais, parce que ce sont les plaques qu'on remarque le plus. Ces derniers temps, il y a toutefois un peu plus de plaques fribourgeoises à Genève, étant donné que ce canton a changé son imposition et a favorisé certains véhicules pour leurs caractéristiques environnementales. On peut en effet constater que chaque canton bouge un peu.

M. Leibzig fait remarquer que les grandes remorques de poids lourds sont souvent immatriculées au Tessin. En effet, dans ce canton, une remorque, qu'elle fasse 20 tonnes ou que ce soit une remorque de camping, paie 15 francs d'impôts. Ainsi, les grands transporteurs ont une succursale dans le Tessin et ont évidemment des remorques avec des plaques tessinoises. Concernant les véhicules de location, ils sont immatriculés AI.

Cela étant, le canton de Genève, sans rien faire, touche environ 700 000 francs par an de rétribution pour ces voitures qui couchent sur Genève parce que c'est en lien avec le lieu de stationnement qui est souvent en lien avec les aéroports de Zurich et Genève. C'est lié à une convention entre l'OFROU, l'association suisse des services des autos et les cantons.

C'est effectivement quelque chose d'émotionnel et il serait juste qu'on puisse rapatrier les vrais fraudeurs. Toutefois, les personnes malhonnêtes auront toutes les solutions pour continuer à l'être. Ce qui est fait, c'est un travail en amont. M. Leibzig explique qu'il y a différentes raisons pour lesquelles les gens partent. C'est lié soit à l'émotionnel, soit à un manque d'information, soit à la volonté de dépenser un peu moins d'argent. La newsletter du DF va ainsi être utilisée pour faire de l'information aux Genevois qui la reçoivent et leur expliquer quelles sont les obligations et ce qu'ils peuvent faire. Il faut par exemple savoir que, si vous avez un mariage avec séparation de biens, vous avez le droit d'avoir deux domiciles fixes.

M. Leibzig va aussi travailler en essayant de sensibiliser les garagistes des marques premium pour qu'ils n'incitent pas les citoyens genevois à aller immatriculer leurs véhicules dans un autre canton.

M. Leibzig explique que, concernant les dénonciations qu'il reçoit en tout temps, le bureau des autos écrit au détenteur du véhicule. Parfois, celui-ci revient sur le canton. Parfois, il ne le fait pas en donnant une raison qui tient la route et qui est incontrôlable. En effet, un service d'enquête ne consiste pas seulement à aller contrôler cinq soirs par semaine où dort le véhicule. Il faudrait quasiment le faire sur plusieurs mois et les belles voitures ne sont souvent pas stationnées dans la rue.

M. Leibzig estime que l'idée de la motion est pertinente, mais il craint que cela ne soit pas réalisable ou, en tout cas, que les coûts investis ne soient

largement pas rentables par rapport aux retombées financières, car les enquêtes vont être très longues et compliquées.

Un député S comprend les éléments mentionnés par M. Leibzig sur la difficulté de la faisabilité. Il demande combien d'ETP seraient nécessaires selon M. Leibzig pour effectuer des contrôles. Par ailleurs, ce député a toujours été très étonné par la faisabilité de contrôle de la taxe au sac, notamment dans le canton de Vaud. Cela fonctionne en effet très bien et il est difficile de tricher. Au niveau du contrôle des véhicules, la faisabilité semblait toutefois plus évidente, selon ce député, que contrôler les sacs à ordures.

M. Leibzig répond, concernant la question du nombre d'ETP, que cela dépend du nombre d'ETP qu'on a envie d'investir à perte. Il n'a pas réfléchi à la question. En termes d'efficacité, au fil des années, M. Leibzig a réduit le volume de personnel et augmenté les prestations en ligne. Il est possible d'aller dans le sens souhaité par la motion, même s'il ne croit pas à l'efficacité d'une telle mesure, mais cela ne sera pas de l'efficacité, ni de la rentabilité. Pour contrôler un sac poubelle, il faut l'ouvrir et on peut tomber sur un ticket de caisse, un courrier ou une facture. On a alors tout de suite des faits. Si on constate qu'une voiture immatriculée dans un autre canton est stationnée devant une propriété et qu'elle y est présente plusieurs jours voire plusieurs mois, on peut écrire à son propriétaire.

Celui-ci pourrait toutefois répondre qu'il utilise ce véhicule durant trois mois et que, dès le mois d'avril, il utilisera un deux-roues immatriculé à Genève. M. Leibzig ne peut rien faire dans un tel cas. Tout cela est donc du temps perdu. Souvent, ce sont les voisins qui avertissent le bureau des autos par civisme ou par jalousie. Cela étant, l'idée est vraiment de pouvoir obtenir des faits sur lesquels on pourra baser un retrait d'immatriculation et c'est quelque chose de compliqué. En effet, il y a énormément d'occasions d'écrire au bureau des autos pour donner de mauvaises raisons, mais qui sont crédibles. Ensuite, M. Leibzig ne peut rien faire. Il ne croit pas que des enquêteurs pourraient prouver la fraude à ce niveau.

Le député S note que M. Leibzig a parlé d'une l'information qui serait faite par le biais de la newsletter de l'administration fiscale. Il aimerait savoir quelle serait la faisabilité de mener une campagne d'information plus étendue.

M. Leibzig ne représente que l'OCV et, si on parle de fraude fiscale, c'est le fisc qui doit communiquer à ce sujet. L'OCV va ainsi travailler avec le fisc pour éviter l'ignorance. Il s'agit d'informer les gens pour qu'ils sachent qu'ils sont dans l'illégalité, mais on est encore dans la bonne foi des gens.

M. Leibzig fait remarquer que différentes lois en Suisse sont faites pour ceux qui respectent la loi. Si vous décidez de flouer le système, il y a toute une panoplie de réponses possibles, et M. Leibzig ne pourra pas prouver le contraire. Au niveau du nombre d'ETP nécessaires, M. Leibzig pourrait trouver super d'avoir 10 ETP, mais s'il veut être efficace, il les utilisera pour autre chose que pour faire cela. Pour autant, M. Leibzig ne comptait pas augmenter ses effectifs.

Le président relève qu'il existe maintenant des véhicules spécifiques qui permettent de contrôler le stationnement des véhicules en scannant leurs plaques. Il demande si l'OCV est en lien avec la Fondation des parkings qui utilise ce type de véhicules et si c'est une problématique qui pourrait être résolue à travers la Fondation des parkings.

M. Leibzig répond que l'OCV n'est pas en lien avec la Fondation des parkings. Cette dernière a des missions déléguées en lien avec la police tandis que l'OCV fait de la LCR. Par ailleurs, la LIPAD est là pour éviter le transfert de certaines données. M. Leibzig précise que les données des véhicules ne sont pas publiques, ce qui constitue déjà une petite complication. Par ailleurs, le problème reste le même pour la Fondation des parkings. Elle pourra voir des plaques de véhicules stationnés dans la rue, mais M. Leibzig ne croit pas que ce sont ceux visés par la motion. Ils ne vont en effet, pour ainsi dire, rien rapporter et ils peuvent être là pour de bonnes raisons. M. Leibzig estime que toutes les nouvelles technologies sont bonnes à prendre, mais il faut voir que cela représente en termes de coûts investis et de montants récupérés.

Le député S demande quel est le nombre de véhicules fraudeurs qui sont détectés chaque année et pour lesquels il y a un retrait d'immatriculation. Il aimerait également savoir quelle est l'estimation, selon M. Leibzig, du nombre de véhicules qui passeraient sous le radar de l'imposition genevoise et pour quel manque à gagner.

M. Leibzig fait remarquer qu'on peut aussi se demander combien de personnes roulent sans permis à Genève. A vue de nez, pour répondre, M. Leibzig dirait qu'il s'agit de 1000 à 2000 véhicules et de 2 à 3 millions de francs. Cela étant, si on fait la chasse à ce genre de cas pour des raisons d'équité, il faudrait faire la même chose pour les véhicules immatriculés à Genève et qui vont dormir sur le canton de Vaud ou en France.

Dans ce cas, on parle plutôt de 20 000 à 40 000 véhicules et de 15 à 30 millions de francs. Si on fait la démarche pour une question éthique, il faudrait le faire des deux côtés. Si on fait une chasse aux sorcières pour aller

chercher ces quelques milliers de francs par véhicule, on va déployer une telle énergie que ce ne sera pas rentable.

Le député S demande combien de véhicules sont « récupérés » par année.

M. Leibzig répond que cela représente 10 à 50 véhicules sur 316 000 véhicules. L'OCV écrit à tout le monde et certains reviennent s'immatriculer à Genève, mais certains ont de bonnes raisons de rester immatriculés dans un autre canton. En tout cas, ce travail est effectué systématiquement par l'OCV.

Maintenant, ils vont essayer d'être encore plus pointus au vu des différentes discussions et de travailler avec le fisc. On sait toutefois qu'il y a une grande barrière au niveau des informations qui peuvent être transmises, mais ils feront tout ce qu'il est possible de faire en amont.

Un député S aimerait savoir, dans la continuité de la question du président sur la « scan car » de la Fondation des parkings, si on peut imaginer, avec par exemple la mise en place d'un péage urbain, qu'on pourrait détecter de manière plus simple un certain nombre de véhicules qui seraient à Genève tout au long de l'année alors qu'ils ont des plaques d'autres cantons.

M. Leibzig fait remarquer que ces véhicules ne sont pas forcément présents à Genève de manière illégale. Il peut en effet y avoir de bonnes raisons. Il y a énormément de paramètres à mettre en avant, mais il serait, certes, possible d'avoir un algorithme très compliqué. Cela étant, ce député S a parlé de places de stationnement ; or, M. Leibzig n'est pas sûr que ce sont ces voitures qui seraient ciblées.

Le député S comprend qu'on est un peu dans l'impunité.

M. Leibzig a envie de dire que, si les gens veulent être en fraude à ce niveau, il y a beaucoup de moyens de le faire.

Séance du 26 mars 2019

Le président rappelle que la commission a entendu M. Leibzig, directeur de la DGV, sur cette motion à laquelle il n'était pas favorable.

Un député MCG demande si la commission a reçu la photographie du parc des véhicules qu'elle avait demandée à M. Leibzig.

Un député S croit que la commission ne les a effectivement pas reçus.

M. Bopp s'est entretenu sur cette motion avec M^{me} Rodriguez qui a dit que la commission n'attendait en principe plus rien sur cette dernière. Il faut peut-être que la commission précise sa demande.

Le député MCG explique qu'il aimerait avoir une photographie du parc des véhicules. C'est surtout les informations en lien avec les années des véhicules qui les intéressent. Il s'agit par exemple de savoir quel est le nombre de voitures datant de 1984.

M. Bopp comprend que le député MCG souhaite obtenir les dates de première immatriculation des véhicules du parc genevois.

Ce député MCG confirme.

M. de Sainte Marie, auteur de la motion, indique que M^{me} Rodriguez l'a contacté par rapport aux questions qui pourraient rester encore en suspens. Visiblement, ce sont des éléments sur lesquels M. Leibzig avait apporté une réponse ou pour lesquels il aurait fallu mener un travail conséquent. Il n'a donc pas de nouvelles questions. Par ailleurs, il maintient la motion. Il attend une réponse du Conseil d'Etat si la motion est acceptée. Il serait en effet malheureux de rester sans rien faire face à une situation qui est problématique. On a des personnes qui contournent la loi et on ne fait rien.

Un député MCG fait savoir que le groupe MCG ne va pas soutenir ce texte qui équivaut à aller dans le sens de l'invite. Celle-ci demande au Conseil d'Etat d'engager le personnel nécessaire et de créer une unité chargée du contrôle de l'immatriculation des véhicules motorisés. Le directeur de la DGV a clairement dit que c'était quasiment une mission impossible. On peut regretter que des véhicules soient immatriculés dans d'autres cantons dans le but de payer moins d'impôts, mais pour régler ce problème il faut revoir la fiscalité des véhicules à moteur.

Par ailleurs, un chiffre de 3000 véhicules immatriculés hors canton a été articulé par le directeur de la DGV, mais le député MCG ne sait pas sur quoi il s'est fondé. Il a été surpris d'entendre un tel chiffre.

Lors des diverses auditions, aucune preuve n'a été apportée à ce sujet. Au vu du peu d'éléments et sur la base d'une simple déclaration du directeur de la DGV, le groupe MCG ne soutiendra pas cette motion.

Un député Ve signale que le groupe des Verts reconnaît que la motion s'attaque à un principe important qui celui de payer les impôts qui sont dus. En l'occurrence, les auditions ont montré que ceux qui souhaitaient frauder cette imposition avaient beaucoup de facilité à le faire. On a également constaté qu'engager du personnel, même nécessaire, n'était pas efficace par rapport aux enquêtes qu'il faudrait mener. Il y a un élément un peu démesuré entre le principe et les mesures nécessaires pour son application. Par ailleurs, l'invite au Conseil d'Etat est d'engager du personnel et non de se demander comment réussir à faire mieux. En l'occurrence, le groupe des Verts s'abstiendra.

La prochaine fois, il faudra essayer de trouver une solution qui ne soit pas aussi disproportionnée et avec un effet très faible. On ne récupérerait même pas les 3 millions de francs soi-disant perdus, mais qu'une infime partie de ce montant. Il y a une réelle difficulté à pouvoir contrôler l'infraction et s'assurer que cela en soit bel et bien une. On est un peu dans la marge du « nice to have ». Ce n'est pas tellement le moment de se lancer là-dedans.

Un député PDC estime que personne ne peut accepter qu'il y ait des fraudeurs. Il est aussi étonné par le nombre de véhicules concernés qui a été cité par M. Leibzig, ce qui paraît tout même énorme. Devant l'ampleur des moyens qu'il faudrait développer compte tenu du résultat éventuellement obtenu, il est plus sage de renoncer et de trouver peut-être un autre moyen, même si la motion part d'un bon sentiment. Le groupe PDC ne la soutiendra pas.

Un député EAG a pris note de l'objection consistant à dire que cela demanderait d'engager du personnel et que c'est excessif, mais il rappelle que c'est une motion. Cela engage le Conseil d'Etat à s'expliquer sur la question dans les six mois et, le cas échéant, à présenter un rapport motivant son refus et à proposer des solutions alternatives. Le député EAG estime que la motion peut parfaitement être votée et le groupe EAG votera en faveur de celle-ci.

Le président constate, en tant que commissaire UDC, qu'il y a toute la problématique qui touche à la sphère privée. Il faudrait en effet pouvoir aller faire des vérifications dans des parkings privés. Il ne voit pas comment on va réussir à prouver qu'un véhicule est là durant une certaine durée. Cela paraît impossible. Par conséquent, le groupe UDC refusera cette motion.

Le président met aux voix la motion M 2515 :

| | |
|---------------|--------------------------------|
| Oui : | 3 (1 EAG, 2 S) |
| Non : | 9 (2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 2 MCG) |
| Abstentions : | 2 (2 Ve) |

La M 2515 est refusée.

Au vu des auditions et des éléments retenus par une large majorité, Mesdames et Messieurs les députés, au nom de la commission fiscale, le soussigné vous invite à ne pas soutenir la présente motion.

Proposition de motion (2515-A)

Stop à l'évasion fiscale des véhicules !

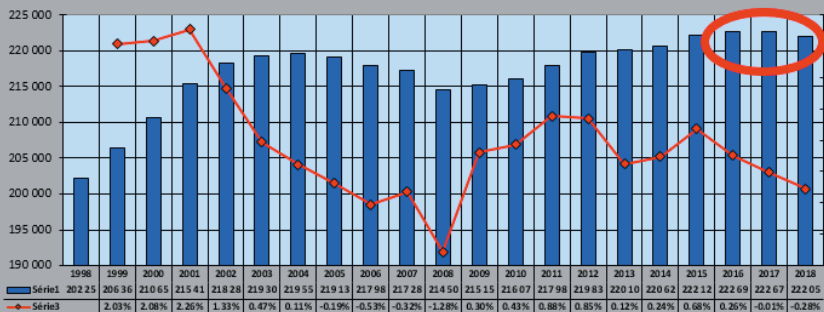
Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant :

- le nombre de cas évidents de véhicules immatriculés dans d'autres cantons suisses, en particulier le Valais, Vaud et Fribourg, alors qu'ils « résident » dans le canton de Genève ;
- que, selon l'article 77 de l'ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière, l'immatriculation d'un véhicule doit se faire dans le canton dans lequel le véhicule stationne la nuit majoritairement ;
- que ces véhicules circulent et polluent le territoire du canton de Genève ;
- que le nombre de ces véhicules serait estimé à plus de 3000 ;
- que le fait d'immatriculer un véhicule dans un autre canton que celui de son stationnement majoritaire représente un acte illégal et crée une inégalité de traitement entre détenteurs de véhicules ;
- que cela représente un manque à gagner en matière de recettes fiscales, non négligeable, estimé à 3 millions de francs,

invite le Conseil d'Etat

à engager le personnel nécessaire et à créer une unité chargée du contrôle de l'immatriculation des véhicules motorisés.

Voitures de tourisme en circulation à Genève (évolution 1998 - 2018 / état au 30.09)



-614

112.56 millions

Impôts sur les véhicules et bateaux (évolution 2002 - 2018)



Nombre de voitures de tourisme en circulation par âge :

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|---------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|---------|--------|
| < 1 an | < 2ans | < 3ans | < 4 ans | < 5 ans | < 6 ans | < 7 ans | < 8 ans | < 9 ans | < 10 ans | < 11ans | < 12 ans | < 13 ans | < 14 ans | < 15 ans | < 16 ans | < 17 ans | < 18 ans | < 19 ans | < 20 ans | > 20ans | Total |
| 14764 | 15594 | 16209 | 14650 | 13714 | 13947 | 14037 | 12458 | 10889 | 10358 | 10960 | 9355 | 8670 | 7877 | 7266 | 6950 | 6106 | 5689 | 4536 | 3555 | 14511 | 221995 |

102915 115373

221995

L'âge médian est d'environ 7 ans et 8 mois, c'est-à-dire 50% des voitures ont moins de 7 ans et 8 mois et 50 % plus de 7 ans et 8 mois.

Date de dépôt : 26 novembre 2019

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Romain de Sainte Marie

Mesdames et
Messieurs les députés,

L'évasion fiscale est une vraie problématique qui touche également l'immatriculation des véhicules motorisés.

M. Didier Leibzig, directeur général de l'office cantonal des véhicules, a rappelé que la règle pour l'immatriculation d'un véhicule est la suivante. Selon l'article 77 de l'ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière, le lieu de stationnement du véhicule est déterminé de la façon suivante :

Art. 77 Lieu de stationnement

¹ Par lieu de stationnement, il faut entendre en règle générale le lieu où le véhicule est garé pour la nuit.

² Le domicile du détenteur est considéré comme lieu de stationnement :

- a. pour les véhicules qui sont utilisés pendant la semaine hors du canton de domicile du détenteur et qui y sont ramenés à la fin de la semaine, en moyenne au moins deux fois par mois ;
- b. pour les véhicules qui sont utilisés alternativement pendant moins de neuf mois consécutifs dans plusieurs cantons ;
- c. pour les véhicules dont la durée de stationnement est la même à l'extérieur qu'à l'intérieur du canton de domicile du détenteur.

Le principe de base implique que le véhicule soit immatriculé dans le canton où il est garé pour la nuit et non au domicile du détenteur. De ce fait, si un véhicule est stationné dans le canton du Valais, par exemple, il doit être immatriculé dans ce même canton, même si le détenteur du véhicule est légalement domicilié dans le canton de Genève. Il faudra démontrer que le véhicule stationne régulièrement sur le canton de Genève pour imposer au détenteur une immatriculation avec des plaques genevoises.

Aujourd'hui, il est difficile de savoir combien de gens roulent sans permis, mais le service cantonal des véhicules estime qu'il y a entre 2000 et 3000 immatriculés non seulement en Valais, mais aussi à Fribourg et sur le canton de Vaud. Cette estimation a été indiquée lors de travaux à la commission fiscale sur la taxation des véhicules motorisés.

Il n'existe actuellement pas de service chargé du contrôle de l'immatriculation des véhicules. Par contre, lorsque des dénonciations qui arrivent au service cantonal des véhicules, celui-ci écrit aux titulaires de ces plaques, qui ont le droit d'être entendus, pour qu'ils apportent, si ce n'est pas la preuve, du moins une réponse. Il faudrait alors mener une enquête, mais il n'y a pas de service pour le faire...

Selon le service cantonal des véhicules, l'approche douce amène relativement peu d'effet. Une fois cette démarche effectuée, s'ils trouvent vraiment un fraudeur, ils n'ont pas de force de police ou d'enquête pour aller bien au-delà. Le service n'a pas la base légale lui permettant de faire cela. Une équipe d'enquêteurs du fisc allant régulièrement sur un site, après dénonciation ou non, et en voyant systématiquement un véhicule à forte puissance ayant des plaques valaisannes, par exemple, pourrait investiguer et le cas échéant agir. Pour agir, soit sur la base de contrôles inopinés, soit suite à des dénonciations, il faudrait pouvoir agir avec de vraies forces. Toutefois, il semble pour M. Leibzig difficile de mettre en place une telle pratique. A l'heure actuelle, seule la newsletter du département des finances pourrait permettre une action douce mais réaliste.

Enfin, il semblerait, selon le département des finances, que le manque à gagner aujourd'hui concernant ces 3000 véhicules immatriculés illégalement dans des cantons voisins entraînerait un manque à gagner de l'ordre de 3 millions de francs. Dans la période budgétaire difficile que nous connaissons, la création d'une unité chargée du contrôle des immatriculations frauduleuses serait la bienvenue pour l'équilibre des finances cantonales.

La minorité de la commission fiscale vous invite donc, Mesdames et Messieurs les députés, à accepter la motion 2515.