

Projet présenté par les députés:

M^{mes} et MM. Chaïm Nissim, Anne Briol,

Louiza Mottaz, David Hiler, Jean-Pierre Restellini,

Esther Alder, Fabienne Bugnon,

Caroline Dallèves-Romaneschi et Antonio Hodgers

Date de dépôt: 25 mai 1999

Messagerie

Projet de loi

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

(modifiant l'impôt sur les véhicules à moteur – écotax)

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

Article unique

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

Art. 415 Automobiles de tourisme (nouvelle teneur)

¹ Les véhicules automobiles destinés au transport des personnes et
comportant 9 places au plus (y compris celle du conducteur) sont taxés
d'après la puissance effective de leur moteur calculée en kilowatts (kW).

² Le barème est le suivant :

- | | |
|---|-------|
| a) jusqu'à 21 kW | 165 F |
| b) en sus, par tranche de 5 kW, jusqu'à 76 kW, | 5 F |
| c) en sus, par tranche de 5 kW, jusqu'à 101 kW, | 20 F |
| d) en sus, par tranche de 5 kW, jusqu'à 131 kW, | 35 F |
| e) en sus, par tranche de 5 kW, | 50 F |

³ Pour les automobiles de tourisme dont la puissance en kW n'est pas répertoriée, le département établit un coefficient de conversion entre la cylindrée et la puissance. Charge au détenteur du véhicule d'amener la preuve de la puissance inférieure de son véhicule, le cas échéant.

⁴ Le Conseil d'Etat peut exonérer totalement les automobiles de tourisme aménagées spécialement et utilisées spécifiquement pour le transport des personnes gravement infirmes.

Art. 418, al. 1 et 2 (nouvelle teneur)

¹ Les motocycles sont taxés d'après la puissance effective de leur moteur calculée en kilowatts (kW).

² Le barème est le suivant :

- | | |
|--|------|
| a) jusqu'à 2 kW | 23 F |
| b) en sus, par tranche de 1 kW, jusqu'à 20 kW, | 4 F |
| c) en sus, par tranche de 5 kW | 4 F |

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

1. Introduction générale, pourquoi des écotaxes ?

Le principe des écotaxes est à l'étude un peu partout dans le monde. La fiscalité est en effet LE moyen historique qu'ont les Etats d'infléchir, de contrôler et de piloter les économies. Dès lors, à l'aube d'un grand changement du paradigme économique, il n'est pas surprenant que les Etats étudient des écotaxes.

Quel est ce grand changement économique qui va survenir ?

Pendant les siècles passés, la Nature paraissait offrir des ressources inépuisables, les hommes ont donc construit leurs systèmes économiques sur ces prémices. Aujourd'hui nous atteignons une limite, les ressources sont en voie de disparition, et pour toutes sortes de raisons – pollution, effet de serre, couche d'ozone, épuisement prévisible à terme de certaines ressources naturelles – nous sommes contraints de redéfinir le mode de développement. D'où l'apparition du concept de Rio, le développement durable, qui tend à préserver les ressources qui seront à disposition des générations futures. Il ne serait pas sain en effet de léguer des déserts pollués à nos enfants, sous prétexte d'améliorer provisoirement un mode de vie dépassé, trop lourd et trop cher en ressources non renouvelables.

L'apparition du concept de développement durable a signifié pour tous les économistes une redéfinition du paradigme de développement. Puisque nous devons essayer de durer sur cette petite planète bleue, il fallait préserver notre capital de ressources non renouvelables et donc augmenter les rendements pour moins gaspiller notre capital. Or, dans le domaine énergétique par exemple, les rendements globaux de nos machines n'ont cessé de baisser pendant les 30 ans du nucléaire bon marché, il s'agit dès lors de les faire remonter (rappelons en effet que les centrales nucléaires ont un rendement énergétique particulièrement désastreux, voisin de 30 % à la production, mais bien plus bas si l'on considère l'extraction, le transport, l'enrichissement, le retraitement et le stockage des déchets, le rendement global doit être voisin de 5 %, tirant ainsi fortement vers le bas la moyenne globale des rendements de nos appareils). Le prix de l'énergie est un facteur capital à cet égard ; ce prix est fixé par un système de taxes étatiques ; il

importe que les énergies non-renouvelables soient plus chères que les énergies renouvelables, de manière à infléchir progressivement le comportement des consommateurs.

(Petite digression sur ce point : à l'aube de la libéralisation des marchés de l'électricité, le signal donné aux consommateurs par cette libéralisation est exactement le contraire de ce que demanderait le développement durable : aujourd'hui, un consommateur « éligible » – assez gros pour choisir lui-même l'origine de son courant – peut se procurer un kWh produit dans une centrale au charbon sans filtres en Tchéquie pour 3 ct, un kWh nucléaire en France pour 7 ct, et un kWh renouvelable indigène produit dans un barrage suisse pour 10 ct. Sans un système de taxes incitatives compensatoires adéquat, l'industrie suisse des barrages va faire faillite !)

Revenons à notre point de départ : des taxes incitatives doivent infléchir progressivement le comportement des consommateurs vers une attitude plus respectueuse de l'environnement. Ces taxes doivent être suffisamment fortes pour exercer un effet déterminant sur le marché. Le but de telles taxes est l'amélioration progressive des rendements des appareils, de manière à parvenir le plus vite possible à un mode de développement durable.

Aujourd'hui, se déplacer en Jeep Cherokee pour aller au café du coin acheter des cigarettes est dévoreur de ressources non renouvelables, producteur d'effet de serre et donc désertifiant pour la planète à terme. Il s'agit donc d'intégrer autant que faire se peut dans le prix des objets de consommation le coût des externalités.

Permettez-nous sur ce point de citer Herman Daly, ancien directeur de la World Bank, qui disait, en 1994 déjà, dans son discours d'adieu :

*Extract from "Farewell Speech to the World Bank" by
Herman E. Daly*

1/14/94

*Tax labor and income less, and tax resource
throughput more. In the past it has been customary
for governments to subsidize resource throughput to
stimulate growth. Thus energy, water, fertilizer,
and even deforestation, are even now frequently
subsidized. To its credit the World Bank has
generally opposed these subsidies. But it is*

necessary to go beyond removal of explicit financial subsidies to the removal of implicit environmental subsidies as well. By "implicit environmental subsidies" I mean external costs to the community that are not charged to the commodities whose production generates them.

Tout est dit ici. Il s'agit de moins taxer le travail humain, et davantage l'utilisation des ressources non renouvelables, afin d'infléchir progressivement le mode de développement.

2. Le projet de loi lui-même, commentaire général :

La taxe CO₂ est à l'étude au niveau fédéral et européen, de même qu'une taxe sur les énergies non-renouvelables, qui est en discussion aux chambres fédérales depuis 2 ans déjà, suite au postulat de Marc Suter et Eugen David. Toutes ces taxes vont concerner le prix des carburants, mais elles ne sont pas cantonales.

Par contre, la taxe auto, elle, réfère de notre compétence.

Jusqu'ici la taxe auto était perçue sur la cylindrée, traduite au niveau législatif en « chevaux fiscaux » au moyen d'une formule relativement complexe. De ce fait, rares sont les citoyens genevois qui connaissent le nombre de chevaux fiscaux de leur véhicule. Situation qui rend d'autant plus difficile toute politique publique incitative en la matière. Ce critère n'est pas optimal non plus du point de vue de l'écologie ; il est en effet plus rationnel de taxer les voitures par rapport à la puissance de leur moteur.

(voir la loi existante en annexe 1)

La puissance est un critère plus équitable ; en effet, une grosse voiture peut être moins vorace et moins puissante qu'une petite, plus poussée. De plus, une taxe auto prise sur la puissance est plus compatible, tant avec l'approche européenne en la matière, qu'avec d'autres écotaxes à venir, comme une taxe sur les installations de chauffage ou sur tout appareil consommateur d'énergie. Le principe d'une écotaxe est justement de faire baisser les puissances consommées par les appareils, donc d'augmenter les rendements. A terme, on pourra imaginer des taxes qui ne frapperaient que les puissances des moteurs fonctionnant avec de l'énergie non renouvelable, de manière à orienter le comportement du public. Si des voitures électro-solaires

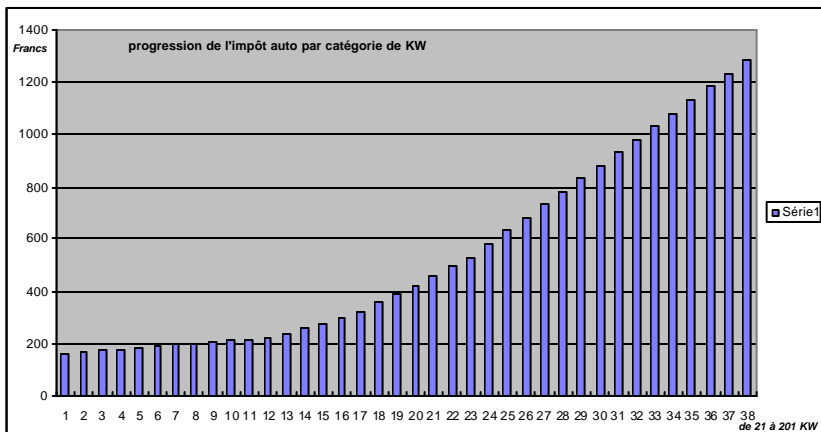
existaient, par exemple, on pourrait imaginer de ne pas les taxer, pour encourager un comportement d'automobiliste « écolo ».

En taxant davantage les grosses voitures, nous espérons donner un signal clair au marché : achetez des voitures plus petites, il est inutile de déplacer 3 tonnes d'acier à 140 km/h pour transporter une personne qui pèse 70 kg !

De plus l'impôt auto est trop bas à Genève, comme le montre le tableau ci-dessous, réalisé par le SAN à l'époque du paquet ficelé. A l'heure des difficultés financières que nous connaissons, il n'est pas sain d'encourager Genève à être de plus en plus le canton le plus « transports privés » de Suisse. Pour encourager le transfert modal, il conviendrait donc de percevoir globalement plus d'argent sur l'impôt auto, pour des raisons fiscales et écologiques à la fois. Nous avons donc augmenté très peu les petites voitures, beaucoup plus les grosses.

<i>Voitures de tourisme</i>	<i>GE taxe actuelle</i>	<i>Moyenne CH</i>
Fiat Uno 902 cm ³	161.-	241.-
Opel Corsa 1296 cm ³	207.-	281.-
VW Golf 1.9 1779 cm ³	253.-	343.-
Opel Omega 2.0 1997 cm ³	276.-	393.-
Chrysler Voyager 3.0 2970 cm ³	407.-	524.-
Mercedes Benz 560 5543 cm ³	858.-	845.-

Le graphique ci-dessous illustre cette meilleure progressivité de l'impôt proposé :



L'impôt auto actuel rapporte à l'Etat 45 millions par an. Nous avons pensé qu'il était prudent, et conforme aux impératifs écologiques qui sont les nôtres, de refaire les calculs sur une base de 20 mios supplémentaires par an. L'assiette que nous vous proposons rapportera donc 65 mios par an.

Pour ces raisons, Mesdames et Messieurs les députés, nous soumettons ce projet de loi à votre bienveillante attention.

3. Commentaire article par article :

La plupart des dispositions ne requièrent aucun commentaire particulier, ce sont simplement le résultat du choix philosophique de départ, à savoir taxer la puissance et non plus la cylindrée.

L'alinéa 3 de l'article 418 par contre mérite quelques explications. En effet, le SAN (service des automobiles et de la navigation) ne connaît pas encore les puissances en kW de tous les modèles de voitures. Quelque 10 000 véhicules, sur un total de 200 000 environ, seront encore dans ce cas d'ici à l'adoption de ce projet de loi. Pour ces véhicules-là, nous avons choisi de convertir la cylindrée en puissance, au moyen d'une formule empirique, mais néanmoins assez précise, qui a été élaborée par les fonctionnaires du SAN. Qu'ils soient remerciés ici pour leur disponibilité, leur motivation et leurs ordinateurs. Sans eux, et sans l'autorisation expresse du chef du département, le présent projet n'aurait jamais vu le jour.

Au cas où un usager se verrait pénalisé par la formule empirique proposée, au niveau de sa taxation, il pourrait toujours apporter la preuve de la puissance effective de sa voiture, ce qui aurait du même coup l'avantage d'enrichir la base de données du SAN.

La loi existante :

Titre VI(60) Impôts sur les véhicules à moteur et sur leurs remorques

Chapitre I Principe

Art. 411 Assiette

Il est perçu un impôt annuel sur les véhicules à moteur et sur leurs remorques qui utilisent la voie publique.

Art. 412 (166)

Art. 413 Débiteur

L'impôt est dû par le détenteur du véhicule à moteur ou de la remorque.

Art. 414 (95)

Chapitre II Tarif

Art. 415 Automobiles de tourisme

1 Les véhicules automobiles destinés au transport des personnes et comportant 9 places au plus (y compris celle du conducteur) sont taxés d'après la puissance en chevaux de leur moteur, calculée selon la formule suivante : $N = 0,4 \times i \times d^2 \times S$ (N = nombre de chevaux; i = nombre de cylindres; d = diamètre intérieur d'un cylindre en centimètres; S = course d'un piston en mètres) **(95)**.

2 Le barème est le suivant :

- | | |
|---|------------------|
| a) jusqu'à 5,5 chevaux | 140 F |
| b) en sus, par cheval ou fraction de cheval, jusqu'à 12,5 chevaux | 20 F |
| c) en sus, par cheval ou fraction de cheval, jusqu'à 18,5 chevaux | 25 F |
| d) en sus, par cheval ou fraction de cheval | 32 F (95) |

3 Les voitures d'instructeur militaire, au sens de l'arrêté du Conseil fédéral du 28 février 1972, bénéficient d'une réduction de 80 %. **(102)**

4 Le Conseil d'Etat peut exonérer totalement les automobiles de tourisme aménagées spécialement et utilisées exclusivement pour le transport d'une personne gravement infirme.

Art. 416 Camions, camionnettes

1 Les véhicules automobiles destinés au transport des marchandises sont taxés d'après la charge utile qu'ils peuvent transporter.

2 Le barème est le suivant :

a) jusqu'à 200 kg	102 F
b) de 201 à 600 kg	153 F
c) de 601 à 1 000 kg	204 F
d) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 500 kg	51 F (95)

3 Toutefois, l'impôt ne peut pas excéder 1 400 F. **(95)**

Art. 417(95) Autocars

Les véhicules automobiles destinés au transport des personnes et comportant 10 places et plus (y compris celle du conducteur) sont frappés d'un impôt de 28 F par place (non compris celle du conducteur).

Art. 418 Motocyclettes, voiturettes

1 Les motocycles sont taxés d'après la cylindrée de leur moteur en cm^3 .

2 Le barème est le suivant :

a) jusqu'à 50 cm^3	7 F
b) plus de 50 cm^3 , jusqu'à 125 cm^3	20 F
c) plus de 125 cm^3 , jusqu'à 350 cm^3	32 F
d) plus de 350 cm^3 , jusqu'à 600 cm^3	45 F
e) plus de 600 cm^3	58 F (95)

3 Les motocycles auxquels s'applique le tarif prévu par l'alinéa précédent sont frappés d'un supplément d'impôt de 13 F s'ils sont aménagés pour le transport d'une deuxième personne. **(95)**

4 Les motocycles à 3 roues et les voiturettes destinés au transport des personnes sont taxés d'après la cylindrée de leur moteur et leur poids en ordre de marche.

5 Le barème est le suivant :

a) jusqu'à 500 cm³ et 250 kg 77 F

b) plus de 500 cm³ et jusqu'à 1100 cm³ ou plus de 250 kg
et jusqu'à 400 kg 102 F

c) plus de 1100 cm³ ou 400 kg :
tarif des automobiles de tourisme (art. 415). (95)

6 Les motocycles à 3 roues et les voiturettes construits spécialement et utilisés exclusivement pour le transport d'une personne infirme sont exonérés de l'impôt sur les véhicules à moteur.

Art. 419(95) Tracteurs

1 L'impôt sur les tracteurs agricoles est de 77 F.

2 L'impôt sur les tracteurs industriels est de 153 F.

Art. 420 Machines de travail

1 Les machines de travail sont taxées d'après leur poids en ordre de marche.

2 Le barème est le suivant :

a) jusqu'à 3 500 kg 77 F

b) plus de 3 500 kg 153 F (95)

Art. 421(95) Taxis, ambulances

L'impôt sur les taxis et les ambulances est de 128 F.

Art. 422(95) Remorques

1 Les remorques et semi-remorques attelées à des véhicules automobiles et destinées au transport des marchandises sont taxées d'après la charge utile qu'elles peuvent transporter, à raison de 38 F par tranche ou fraction de tranche de 500 kg.

2 Les remorques spéciales ainsi que les remorques de forains qui n'entrent pas dans cette catégorie bénéficient d'une réduction de 80 %.

3 L'impôt frappant une remorque ou une remorque spéciale destinée au transport des marchandises ne peut excéder 510 F; l'impôt frappant une semi-remorque destinée au transport des marchandises ne peut excéder 765 F.

- 4 Les remorques et semi-remorques destinées au transport des personnes sont frappées d'un impôt de 20 F par place.
- 5 Les remorques de camping (dites caravanes) destinées à être attelées à des automobiles de tourisme sont frappées d'un impôt de 32 F si leur poids en ordre de marche n'excède pas 600 kg et de 57 F si ce poids excède 600 kg.
- 6 Les remorques attelées à un motocycle léger sont frappées d'un impôt de 4 F et celles attelées à un autre motocycle d'un impôt de 15 F.