

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: 8 juin 1999

Messagerie

Projet de loi

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

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

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

Le principe des écotaxes et des taxes incitatives est à l'étude un peu partout dans le monde. Ces taxes incitatives constituent un moyen fort permettent à l'Etat d'infléchir le comportement des usagers. Cette révision des taxes est de la compétence de notre canton. C'est une mesure complémentaire aux taxes fédérales sur les carburants et à la TVA mais qui n'entre pas en concurrence avec elles. La modification proposée de la loi sur l'impôt des véhicules à moteur est une contribution, relativement modeste, des citoyens automobilistes et motocyclistes à la mise en œuvre d'une politique de l'état axée sur le développement durable telle qu'elle a été définie dans le discours de Saint-Pierre dont les objectifs visaient notamment à conserver un cadre de vie agréable, à rétablir l'équilibre financier sans remettre en cause l'équilibre social. Cette contribution demandée aux citoyens s'inscrit également dans le cadre des principes définis dans la Convention de Rio sur le développement durable qui prévoit notamment :

- un changement des modes de consommation ;
- la protection et la promotion de la santé ;
- la protection de l'atmosphère.

Dans le domaine énergétique par exemple, les rendements globaux doivent s'améliorer et les véhicules les plus performants doivent être encouragés. La performance d'un véhicule étant définie par l'énergie nécessaire pour transporter une charge utile d'un point à un autre à une certaine vitesse. Cette taxe pourra nous inciter à choisir des véhicules moins puissants, moins gourmands, plus légers, meilleur marché mais suffisamment performants pour rendre les services que l'on attend d'eux. Des taxes incitatives doivent infléchir progressivement le comportement des consommateurs vers une attitude plus respectueuse de l'environnement. On ne peut en effet rejeter à l'infini des polluants dans l'air que nous respirons sans conséquences graves sur la vie.

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

Jusqu'ici la taxe auto était perçue sur la puissance « fiscale ».

Cette puissance, dite fiscale, est exprimée en chevaux-vapeur (unité archaïque disparue depuis fort longtemps des manuels de physique), est déterminée par la cylindrée au moyen d'une formule empirique. La révision proposée de loi soumise au Grand Conseil est basée sur une unité physique : la puissance exprimée en kW.

Cette loi aurait l'avantage de réconcilier les textes légaux avec la physique (voir la loi existante en annexe 1) Tous les fournisseurs de voitures indiquent cette donnée, le kW, reconnue universellement et déterminée de manière normalisée sur le plan international. De plus l'impôt auto est relativement bas à Genève comme le montre le tableau ci-dessous, réalisé par le SAN. Compte tenu 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.

Voitures de tourisme	GE taxe actuelle	Moyenne CH
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.-

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 sommes conscients que dans notre canton le taux de motorisation est très élevé (plus d'un véhicule pour 2 habitants) et que l'utilisation d'un véhicule est le fait des plus défavorisés comme des nantis. C'est pourquoi cette taxe, calculée sur la puissance du véhicule en kW, est progressive. Elle comporte 5 niveaux et la taxation restera modeste pour les véhicules de moins de 76 kW. 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.

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

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 prévues ne requièrent aucun commentaire particulier, ce sont simplement le résultat du choix de départ : réviser la taxation en fonction de la puissance et non plus la cylindrée avec une adaptation des tarifs ne pénalisant pas trop lourdement les voitures les moins puissantes. L'alinéa 3 de l'art. 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, ont encore échappé à son attention. 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 les données de la base de données du SAN.

*Extrait de la loi sur les contributions publiques (D 3 05)***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 cm³.

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 cm ³ et 250 kg	77 F
b) plus de 500 cm ³ et jusqu'à 1 100 cm ³ ou plus de 250 kg et jusqu'à 400 kg	102 F

c) plus de 1 100 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 motorcycle léger sont frappées d'un impôt de 4 F et celles attelées à un autre motorcycle d'un impôt de 15 F.