

Projet présenté par les députés :

M^{mes} et MM. Thierry Cerutti, Pascal Spuhler, Danièle Magnin, Sandra Golay

Date de dépôt : 1^{er} septembre 2016

Projet de loi

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

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

Art. 1 Modifications

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

Art. 415, al. 2, lettres a, b et c (nouvelle teneur), lettre d et e (abrogées) et al. 4, lettres a, b et c (nouvelle teneur)

² Le barème est le suivant :

a)	jusqu'à 1000 cm ³ de cylindrée	125 F
	puis supplément pour chaque tranche entière ou entamée de 100 cm ³ de cylindrée jusqu'à 1300 cm ³	10 F
b)	de 1301 cm ³ à 1400 cm ³ de cylindrée	175 F
	puis supplément pour chaque tranche entière ou entamée de 100 cm ³ de cylindrée jusqu'à 2900 cm ³	10 F
c)	de 2901 cm ³ à 3000 cm ³	345 F
	puis supplément pour chaque tranche entière	10 F

⁴ Au montant calculé selon le barème susmentionné s'applique – pour les voitures dont la date de première mise en circulation est postérieure à l'entrée en vigueur du présent alinéa – un coefficient multiplicateur selon le barème suivant :

	Euro	coefficient- multiplicateur	bonus/malus
a)	≥ Euro 5	0,5	bonus de 50%
b)	Euro 4	1	bonus de 0%
c)	< Euro 4	1,3	malus de 30%

Le bonus décrit sous la lettre a n'est pas accordé aux voitures diesel.

Art. 2 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le canton de Genève est le seul à prendre l'impôt sur les véhicules en se basant sur la puissance et les rejets de CO₂. Pour tous les autres cantons, la puissance d'un véhicule n'est pas significatif mais c'est bel est bien la cylindrée qui en est importante. Quant aux rejets, suite aux scandales de VW, on peut émettre des doutes sur le bien-fondé de retenir cette valeur pour émettre des émoluments.

Constat

Les immatriculations de véhicules à quatre roues à Genève sont en stagnation depuis plusieurs années alors que la population ne cesse de croître. Les nouveaux véhicules se doivent aujourd'hui d'être plus puissants en termes de CV mais pas forcément en termes de cylindrée qu'avant afin de pouvoir compenser le surpoids que nécessitent les équipements embarqués pour améliorer la sécurité des occupants tout comme celle des autres usagers de la route ainsi que pour diminuer drastiquement les rejets des différents polluants.

Les kilomètres de nouvelles routes construites ces dix dernières années pouvant servir aux voitures sont proches de zéro. L'entretien des routes et les charges qu'engendre le réseau routier utilisé par les automobilistes n'a donc pas augmenté.

La pollution induite par le parc genevois des automobiles a fortement diminué. Ceci, principalement dû à un parc de véhicules relativement récent qui bénéficie des nouvelles technologies en matière de diminution des rejets des gaz d'échappement. Tout comme au comportement des citoyens genevois qui utilisent de nos jours bien plus la mobilité douce que par le passé, ce qui induit une forte décroissance du nombre des trajets effectués par les citoyens genevois en milieu urbain.

Pourquoi donc maintenir pour les Genevois des taxes élevées pour l'imposition des véhicules automobiles ? Il n'est plus raisonnable de ne pas récompenser nos citoyens de leur prise de conscience et de leurs bons comportements en maintenant des taxes élevées. Chaque jour ouvré, près de 80 000 véhicules de pendulaires viennent engorger le trafic de notre canton alors que ces derniers ne subissent pas les taxes élevées que doivent subir les automobilistes genevois. Qui plus est, nombre de ces véhicules fonctionnent

au diesel qui est le fléau en matière de pollution dans les villes. Les pollueurs dans ces cas-là ne sont pas les payeurs.

Conclusion

De par ce projet de loi, nous ne souhaitons pas nous mesurer aux pratiques généreuses en la matière d'un pays voisin ou les émoluments sont quasi inexistantes concernant l'impôt sur les véhicules. Nous souhaitons diminuer la facture des Genevois en matière de taxes élevées en tout genre et récompenser nos électeurs qui aujourd'hui ont largement démontré qu'ils intégraient dans leurs déplacements différents types de mobilité en fonction de leurs besoins.

Cette proposition s'inscrit clairement dans la politique de la responsabilité du « pollueur-payeur » mais s'inscrit également dans le fait de supprimer un système proche du racket tel que la loi actuelle l'impose. Cette proposition, de par son principe, sera d'une plus grande équité envers tous les automobilistes roulant sur le canton de Genève.

Nous sommes ouverts au principe de nouvelles taxes devant être perçues auprès des usagers de la route, mais cela pourra se faire uniquement si elles toucheront tous les usagers venant à rouler sur notre canton et ce de manière éthiquement égale.

Nous laissons le soin au département de calculer les variations qui seront répercutées dans la perception des émoluments et nous souhaitons mettre en regard que les éventuelles diminutions de perception devraient être compensée par les gains annoncés de 20 millions de francs qui seront réalisés suite à la modification de la loi sur l'imposition des personnes physiques (LIPP) (*Limitation de la déduction des frais de déplacement selon le droit fédéral harmonisé*) (D 3 08 – 11685).

Au vu des considérations qui précèdent, nous vous prions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil à ce PL.

Article 415 actuel**Art. 415⁽²⁰⁹⁾ Voitures de tourisme**

¹ Les véhicules automobiles destinés au transport de 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) et d'après leurs émissions de CO₂ exprimées en grammes par kilomètre (g/km).⁽²³⁰⁾

² Le barème est le suivant :

a)	jusqu'à 31 kW	165 F
b)	en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 76 kW	5 F
c)	en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 106 kW	20 F
d)	en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 141 kW	30 F
e)	en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW	40 F

³ Pour les voitures de tourisme dont la puissance en kW n'est pas répertoriée, le Conseil d'Etat 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, cas échéant.

⁴ Au montant calculé selon le barème susmentionné s'applique – pour les voitures dont la date de première mise en circulation est postérieure à l'entrée en vigueur du présent alinéa – un coefficient multiplicateur selon le barème suivant :

	émissions de CO ₂	coefficient-multiplicateur	bonus/malus
a)	≤ 120 g/km	0,5	bonus de 50%
b)	> 120 g/km et ≤ 200 g/km	1	bonus de 0%
c)	> 200 g/km	1,5	malus de 50%

Le bonus décrit sous la lettre a n'est pas accordé aux voitures diesel non équipées d'un filtre à particules ou ne répondant pas aux normes EURO 05 et suivantes.⁽²³⁰⁾

⁵ Pour les voitures de tourisme dont les émissions de CO₂ ne sont pas répertoriées, le système de coefficient multiplicateur de l'alinéa 4 ne s'applique pas.⁽²³⁰⁾