



Date de dépôt : 5 juin 2023

- a) **IN 178-C** **Rapport de la commission fiscale chargée de rédiger un contreprojet à l'initiative populaire 178 « Pour la réduction de l'impôt sur les véhicules »**
- b) **PL 12888-A** **Rapport de la commission fiscale chargée d'étudier le projet de loi de Francisco Valentin, Françoise Sapin, Florian Gander, Ana Roch, Jean-Marie Voumard, Thierry Cerutti, Daniel Sormanni, Christian Flury modifiant la loi générale sur les contributions publiques (LCP) (D 3 05) (Pour une imposition écoresponsable et équitable des véhicules motorisés)**

Rapport de majorité de Grégoire Carasso (page 8)

Rapport de première minorité de Sandro Pistis (page 41)

Rapport de seconde minorité de Christo Ivanov (page 42)

- | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| 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 |

Projet de loi (12888-A)

modifiant la loi générale sur les contributions publiques (LCP) (D 3 05)
(Pour une imposition écoresponsable et équitable des véhicules motorisés)
(Contreprojet à l'IN 178)

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 Voitures de tourisme (nouvelle teneur)

¹ Les véhicules automobiles destinés au transport de personnes comportant 9
places au plus (y compris celle du conducteur) sont taxés d'un impôt annuel de
base de 120 francs.

² En sus, pour les voitures 100% électriques ou à hydrogène, une surtaxe sur le
poids total est calculée selon le barème suivant :

Voitures dont le poids total est :

a) de 1 701 à 2 000 kg	50 fr.
b) de 2 001 à 2 100 kg	100 fr.
c) de 2 101 à 2 300 kg	200 fr.
d) de 2 301 à 2 500 kg	400 fr.
e) de 2 501 à 2 700 kg	600 fr.
f) de 2 701 à 2 900 kg	800 fr.
g) de 2 901 à 3 000 kg	1 100 fr.
h) de 3 001 à 3 100 kg	1 200 fr.
i) > 3 100 kg	1 400 fr.

³ En sus, pour les voitures thermiques (y compris les hybrides), une surtaxe sur
les émissions de CO₂ est calculée selon le barème suivant :

Emissions de CO ₂	par g/km de CO ₂
a) ≤ 120 g/km	0,25 fr.
b) de 121 à 135 g/km	0,75 fr.
c) de 136 à 155 g/km	1,25 fr.
d) de 156 à 175 g/km	2,25 fr.
e) de 176 à 200 g/km	3,50 fr.
f) de 201 à 250 g/km	4,50 fr.

g) de 251 à 300 g/km 8,00 fr.

h) > 300 g/km 12,00 fr.

⁴ Pour les voitures thermiques (y compris les hybrides) dont le CO₂ n'est pas répertorié, la surtaxe se monte forfaitairement à 500 francs. Il appartient au détenteur de la voiture d'amener la preuve de l'émission de CO₂, cas échéant.

⁵ En sus, les voitures thermiques (y compris les hybrides) dont la norme d'émission est antérieure à EURO 03 sont soumises à une surtaxe forfaitaire de 200 francs.

Art. 416, al. 4 (nouveau)

⁴ Au montant calculé selon le barème susmentionné s'applique – pour les véhicules 100% électriques ou à hydrogène – un coefficient multiplicateur de 0,5 (bonus de 50%).

Art. 418, al. 4 (nouveau)

⁴ Au montant calculé selon le barème susmentionné s'applique – pour les véhicules 100% électriques ou à hydrogène – un coefficient multiplicateur de 0,5 (bonus de 50%).

Art. 426, al. 2, lettre c (abrogée)

Art. 459, al. 3 (nouveau)

Modification du ... (à compléter)

³ La surtaxe prévue à l'article 415, alinéa 5 n'est prélevée qu'à partir de la 3^e année qui suit l'entrée en vigueur de la loi 12888.

Art. 2 Entrée en vigueur

Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

Secrétariat du Grand Conseil

IN 178

Initiative populaire cantonale

« Pour la réduction de l'impôt sur les véhicules »

Les citoyennes et citoyens soussigné-e-s, électrices et électeurs dans le canton de Genève, conformément aux articles 57 à 64 de la constitution de la République et canton de Genève, du 14 octobre 2012, et aux articles 86 à 94 de la loi sur l'exercice des droits politiques, du 15 octobre 1982, appuient la présente initiative législative :

Art. 1 **Modifications**

La loi générale sur les contributions publiques (LCP – D 3 05), du 9 novembre 1887, est modifiée comme suit :

Art. 415, al. 2 (nouvelle teneur)

² Le barème est le suivant :

a) jusqu'à 31 kW	91 fr.
b) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 76 kW	2,75 fr.
c) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 106 kW	11 fr.
d) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 141 kW	16,50 fr.
e) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW	22 fr.

Art. 416, al. 2 et 3 (nouvelle teneur)

² Le barème est le suivant :

a) jusqu'à 600 kg	92,75 fr.
b) de 601 à 1 500 kg	113,50 fr.
c) de 1 501 à 2 000 kg	134 fr.
d) de 2 001 à 2 500 kg	154,75 fr.
e) de 2 501 à 3 000 kg	165 fr.
f) de 3 001 à 3 500 kg	175,25 fr.

- | | | |
|----|------------------------------------------------------|------------|
| g) | de 3 501 à 4 000 kg | 325,50 fr. |
| h) | en sus, par tranche ou fraction de tranche de 500 kg | 32,50 fr. |

³ Toutefois, l'impôt ne peut pas excéder 918 francs.

Art. 417 (nouvelle teneur)

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 18 francs par place (non compris celle du conducteur).

Art. 418, al. 2 (nouvelle teneur)

² Le barème est le suivant :

- | | | |
|----|----------------------------------------------------------------------|-----------|
| a) | jusqu'à 2 kW | 13,75 fr. |
| b) | en sus, par tranche ou fraction de tranche de 1 kW,
jusqu'à 20 kW | 2,20 fr. |
| c) | en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW | 2,20 fr. |

Art. 419 (nouvelle teneur)

¹ L'impôt sur les tracteurs et les véhicules automobiles agricoles ainsi que les monoaxes est de 53 francs.

² L'impôt sur les tracteurs industriels et les tracteurs à sellette est de :

- | | | |
|----|------------------------------------------|------------|
| a) | pour un poids total jusqu'à 3 500 kg | 165,75 fr. |
| b) | pour un poids total supérieur à 3 500 kg | 414,25 fr. |

Art. 420, al. 2 (nouvelle teneur)

² Le barème est le suivant :

- | | | |
|----|------------------|------------|
| a) | jusqu'à 3 500 kg | 51,50 fr. |
| b) | plus de 3 500 kg | 102,25 fr. |

Art. 421 (nouvelle teneur)

L'impôt sur les ambulances est de 86,65 francs.

Art. 422 (nouvelle teneur)

¹ Les remorques et semi-remorques destinées au transport de choses sont taxées d'après leur poids total, à raison de 19,25 francs par tranche ou fraction de tranche de 500 kg.

² Les remorques et semi-remorques de travail et les remorques agricoles sont taxées d'après leur poids total à raison de 5,50 francs par tranche ou fraction de tranche de 500 kg.

³ L'impôt frappant une remorque ne peut excéder 353,50 francs ; l'impôt frappant une semi-remorque ne peut excéder 530,25 francs.

⁴ Les remorques et semi-remorques destinées au transport des personnes sont frappées d'un impôt de 13,25 francs par place.

⁵ Les caravanes et semi-remorques caravanes sont frappées d'un impôt de 22 francs si leur poids total n'excède pas 600 kg et de 39 francs si ce poids excède 600 kg.

⁶ Les remorques attelées à un motorcycle sont frappées d'un impôt de 8,25 francs.

Art. 458, al. 1 (nouvelle teneur)

¹ Le Conseil d'Etat peut, par règlement, adapter périodiquement au coût de la vie les montants des contributions nominales prévues dans la quatrième partie de la présente loi, ou de certaines d'entre elles, à l'exception de l'impôt sur les véhicules à moteur et leurs remorques.

Art. 2 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier suivant son acceptation par le Grand Conseil ou le peuple.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Restrictions de circulation = réduction de moitié de l'impôt sur les véhicules

Tous les modes de transport sont indispensables et notre Constitution cantonale garantit la liberté individuelle du choix du mode de transport (art. 190, al. 3). Malgré cette obligation constitutionnelle, l'Etat supprime régulièrement des infrastructures dévolues aux transports individuels motorisés alors même qu'elles sont déjà dépassées et ne permettent plus de répondre à la demande en déplacements d'une population qui croît d'année en année. Cerise sur le gâteau, l'Etat, sous prétexte de réaliser des aménagements « provisoires » pour la mobilité douce, supprime des voies entières de circulation sans passer par les procédures habituelles de consultation des milieux concernés, ni évaluer l'impact sur l'économie du canton. Un Etat qui au nom de sa politique anti-voiture s'assoit sur cette liberté individuelle avec la réalisation d'aménagements et d'autres obstacles visant à compliquer excessivement voire à rendre impossible l'utilisation des moyens de transport individuels motorisés. La perception d'un impôt auto parmi les plus élevés de Suisse ne se justifie pas. L'initiative propose de **réduire de moitié l'impôt sur les véhicules automobiles.**

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Grégoire Carasso

Propos liminaires

L'initiative populaire cantonale 178 a abouti en septembre 2021. Lors de sa session du 1^{er} septembre 2022, le Grand Conseil a décidé de refuser l'initiative et de lui opposer un contreprojet. L'élaboration de ce contreprojet a été confiée à la commission fiscale (ci-après la commission). Ce rapport porte sur ses travaux durant l'automne et l'hiver 2022-2023 ainsi que sur ceux, antérieurs, relatifs au PL 12888. Et pour cause : à la faveur d'un amendement général, la majorité de la commission a choisi ce projet de loi en qualité de contreprojet à l'initiative 178.

Relevons encore, à titre liminaire, trois éléments : un groupe de travail (MCG, PLR, PS, Verts et PDC) s'est réuni à quatre reprises fin 2022, début 2023 en marge de la commission pour élaborer l'accord politique dont le contreprojet est le résultat ; ces travaux ont été grandement facilités par les soutiens et apports précieux de M. Nicolas Fournier, secrétaire général adjoint au département des infrastructures, que nous remercions tout particulièrement. Par ailleurs, les travaux portant sur le PL 12873, déposé par le Conseil d'Etat en février 2021, ne seront pas évoqués dans le cadre de ce rapport, sauf incidemment. Enfin, le contreprojet à l'IN 178 s'inscrit dans la droite ligne de la motion interpartis votée à l'unanimité par le Grand Conseil en avril 2019 (M-2539) ; ce texte appelait de ses vœux une réforme de l'imposition des véhicules à moteur visant en particulier une neutralité fiscale, la prise en compte des évolutions technologiques et l'impératif de la lutte contre la pollution de l'air.

Au sein de la commission, sous les présidences successives de M^{me} Françoise Sapin, M. Thomas Wenger et M. Alexandre de Senarclens, ces objets ont été étudiés lors des séances du 20 avril 2021, 27 avril 2021, 4 mai 2021, 11 mai 2021, 18 mai 2021, 25 mai 2021, 1^{er} juin 2021, 8 juin 2021, 15 juin 2021, 28 septembre 2021, 8 mars 2022, 24 mai 2022, 31 mai 2022, 8 novembre 2022, 7 février 2023, 14 mars 2023 et 21 mars 2023. La commission a été assistée par M. Stefano Gorgone, secrétaire scientifique au SGGC, et les procès-verbaux ont été rédigés par M. Gérard Riedi, puis par M^{me} Léa Di Benedetto. Ces trois personnes sont ici chaleureusement remerciées pour la qualité de leurs soutiens apportés aux travaux de la commission.

Table des matières

Propos liminaires	8
Synthèse des travaux sur le PL 12888 (2021).....	10
La préparation d'un contreprojet à l'IN 178 (2022).....	22
Un contreprojet équilibré, lisible et tourné vers l'avenir (2023).....	23
Discussions et vote	25

Table des annexes

Annexe 1 : Présentation du contreprojet à l'IN 178

Annexe 2 : Proposition pour une nouvelle fiscalité des véhicules

Annexe 3 : Amendement général au PL 12888

Synthèse des travaux sur le PL 12888 (2021)

Présentation par les auteurs (21 avril 2021)

M. Valentin et M^{me} Sapin (MCG) sont les auteurs et premiers signataires du projet de loi. Ils se sont appuyés sur des spécialistes du TCS. Leur objectif, en tenant compte des nouvelles normes en matière de calcul des émissions de polluants¹, consiste à instaurer dans la loi des critères écoresponsables clairs, avec un barème non plus fondé sur la puissance des véhicules, mais sur les émissions de CO₂. Selon le principe du pollueur-payeur, celui qui émet plus de CO₂ doit payer plus d'impôts. Leur approche est incitative et non rétroactive, dans la mesure où le nouveau système d'imposition serait valable pour les nouvelles immatriculations, considérant qu'il ne faut pas punir un consommateur qui a fait un achat à un instant T où les circonstances étaient différentes (par exemple, le diesel il y a dix ans était recommandé pour ses faibles émissions de CO₂, mais ce qui pouvait être un choix écoresponsable à l'époque ne l'est plus aujourd'hui). Enfin, les auteurs visent un renouvellement progressif du parc avec des véhicules à faible émission et des motorisations alternatives (électromobilité et hydrogène notamment).

Les commissaires, notamment PLR, PS et Verts, ont questionné d'une part l'évolution des normes relatives aux mesures des polluants et, d'autre part, l'intérêt d'abandonner le critère de la puissance du véhicule.

Audition du TCS section Genève (27 avril 2021)

Le TCS est représenté par MM. Yves Gerber, directeur, et Patrick Schaub, responsable du Groupe de Travail Eco-Action. A titre liminaire, ils rappellent que lorsqu'on classe les véhicules par ordre d'efficacité écologique, on trouve tout d'abord les véhicules électriques (émissions de CO₂ nulles, mais coût énergétique de production et de recyclage), puis les véhicules hybrides (rechargeables et hybrides purs), les véhicules à gaz naturel (ils émettent quand même du CO₂) et enfin les véhicules diesel qui ont un meilleur rendement au niveau des moteurs thermiques que l'essence.

L'institut Paul Scherrer, avec qui le TCS a travaillé, a fait une étude des cycles de vie et des bilans carbone des véhicules ; si on compare (exemple de

¹ La norme NEDC (principalement mettre la voiture sur un banc d'essai) a été remplacée par la norme WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures) qui se veut plus précise en termes de simulation du comportement normal d'un usager. Depuis la norme 6c, on branche un appareil sur le véhicule et on fait le test en conditions réelles. Par exemple, une VW Polo qui, avec l'ancien cycle, avait un résultat d'émission de CO₂ de 95 g, passe à 115 g avec la nouvelle norme.

la Hyundai Kona qui existe en motorisations thermique, hybride et électrique) l'empreinte carbone entre le moteur thermique de 1 litre et la version électrique, à partir de 43 000 km, le bilan de la voiture électrique devient positif.²

Par ailleurs, le groupe de travail Eco-action du TCS a comparé en 2019 quelque 1390 véhicules en fonction de leur puissance et émissions de CO₂. Il y a certes une corrélation avec des émissions de CO₂ qui augmentent lorsque la puissance du véhicule augmente. Toutefois, dans le détail, on constate des pics et variations énormes ; il y a des véhicules qui, à puissance égale, ont des émissions de CO₂ qui peuvent varier du simple au double. Ainsi, le système actuel est obsolète, car il favorise les véhicules qui émettent énormément de CO₂ et qui ont un très mauvais ratio entre la puissance de leur moteur et leurs émissions.

Pour ce qui concerne le critère du poids, il est intéressant pour les véhicules à moteur purement électrique (un moteur hybride demeure un moteur thermique, puisqu'il émet du CO₂ ; à ce titre il devrait être taxé dans la catégorie des voitures à moteur thermique). Généralement, plus la batterie d'un véhicule électrique est puissante, puis il lui faut de l'autonomie, plus il est lourd et encombrant, plus l'énergie grise est importante. En fait, en taxant un véhicule électrique sur son poids, globalement, on est généralement assez proche de le taxer sur son bilan carbone.

Enfin, le TCS relève que les voitures restent en moyenne une quinzaine d'années en Suisse et que les Genevois ont tendance à renouveler leur parc automobile assez rapidement (tous les sept ans en moyenne). La dimension non rétroactive du projet de loi est importante à leurs yeux, notamment du point de vue d'un bilan écologique plus large. Il existe une catégorie de gens qui gardent leur voiture longtemps, mais qui l'utilisent peut-être moins souvent (40% de la mobilité des Suisses concernent les loisirs). A vouloir absolument punir un acte d'achat qui a été fait par le passé, on provoque un effet pervers : on améliore la qualité de l'air localement, mais on accélère aussi le renouvellement, et l'empreinte écologique n'est pas forcément très bonne.

Des commissaires PLR, PS et Verts questionnent longuement la problématique du renouvellement du parc et la dimension « punitive » d'un changement d'imposition a posteriori. En réponse à un commissaire, le TCS souligne que la question des particules fines ou des NOx a évolué. Aujourd'hui, avec une voiture aux normes européennes (Euro 6), l'essentiel de la production de la poussière fine est lié à l'abrasion des freins et des pneus.

² Si on compare la Hyundai Kona hybride et sa version thermique, l'hybride a une meilleure empreinte (au niveau du cycle tout entier) dès 60 000 km.

Par conséquent, le moteur d'une voiture purement électrique continue à émettre des particules fines.

Audition de l'ASTAG (4 mai 2021)

L'ASTAG section Genève est représentée par MM. Christophe Pradervand, président, et Robert Angelozzi, secrétaire. Elle représente à Genève une centaine d'entreprises actives dans le transport de choses ou de personnes, plus de mille emplois et plusieurs dizaines d'apprentis.

L'ASTAG souligne qu'avec la loi actuelle (art. 416 al. 3), l'impôt monte jusqu'à 1780 F, quel que soit le poids du véhicule. Concernant la situation du monde des transports, qu'il soit de personnes ou de choses, Genève est en forte concurrence avec les entreprises européennes, notamment françaises, et vaudoises. Il faut savoir que le coût de la main-d'œuvre est complètement différent. A Genève, il y a un contrat-type de travail avec un salaire minimum, mais il y a aussi une CCT signée par plus de trente entreprises. Ainsi, la majorité des gros acteurs genevois sont soumis à une CCT. Aujourd'hui, le salaire moyen d'un transporteur est d'environ 6000 F. Par rapport à une entreprise française qui paie son chauffeur 1500 €, il y a une distorsion de concurrence qui se fait déjà en termes de coûts.

Par ailleurs, les camions paient aussi la RPLP. C'est une taxe fédérale basée sur l'ancienneté du camion (environ 2,5 F par kilomètre pour un camion Euro 1 et 80 centimes pour un camion Euro 6), les émissions de CO₂ et le nombre de kilomètres parcourus. Enfin, ce sont les petits acteurs locaux qui disparaîtront les premiers ; les plus grands acteurs présents à Genève s'arrangeront pour immatriculer leur véhicule dans un autre canton, ce qui ne sera fiscalement pas bénéfique pour notre république.

Pour toutes ces raisons, l'ASTAG craint pour la survie de la branche et de ses emplois avec tout projet de loi qui augmenterait la charge fiscale des camions à Genève et ne bénéficierait qu'à la concurrence vaudoise et française, laquelle viendrait polluer à Genève à moindres frais.

Audition du GTE (4 mai 2021)

Le GTE est représenté par M^{me} Stéphanie Ruegsegger, secrétaire, et M. Nicolas Rufener, vice-président. Le GTE, qui fédère des associations économiques dont l'objectif est la défense des conditions-cadres de la mobilité, reconnaît le contexte du changement climatique et de la prise de conscience de l'importance d'adopter des comportements plus respectueux de l'environnement. La mobilité doit aussi évoluer et s'adapter. Il ne s'oppose

donc pas au principe d'une adaptation de la fiscalité automobile qui aille dans le sens d'une fiscalité plus verte.

De ce point de vue, le GTE est favorable au PL 12888 et développe une argumentation très proche de celle du TCS : le projet est pertinent dans un but de lutte contre le réchauffement climatique, puisqu'il est essentiellement basé sur les émissions de CO₂. Deux éléments spécifiques sont mis en évidence : le fait que le PL ne concerne pas les poids lourds constitue vraisemblablement un manque, et il faudrait aussi en calculer les répercussions financières pour s'assurer de la neutralité fiscale du projet.

Audition de RouteGenève (11 mai 2021)

L'association RouteGenève est représentée par son président, M. Jacky Morard. Elle a été créée il y a trois ans et regroupe les sections genevoises de l'ACG, du TCS, de l'ASTAG et de l'UPSA. M. Morard indique que son association a la chance d'être en prise directe avec le terrain. Après avoir fait le « tour des popotes » (taxis, transporteurs et garagistes), il constate qu'avec les crises qui s'enchainent et le marasme qui en résulte, de nouvelles taxes et de nouveaux impôts ne sont pas concevables. Cela étant, il considère que le PL 12888 à au moins ceci d'intéressant qu'il ne s'apparente pas à une usine à gaz.

En réponse à un commissaire PS, M. Morard explique que RouteGenève a toujours été pour la liberté de déplacement. Mais ils n'ont rien contre l'écologie. Ils pensent simplement que le moment est mal choisi pour ces taxes. Quant à l'électromobilité, elle représente aussi une menace pour l'emploi ; un garage qui compte une dizaine de mécaniciens n'en aura plus besoin que d'un ou deux, car il n'y aura plus de SAV, de vidanges, de vente des pièces détachées et des huiles, etc. Il faut certes faire quelque chose pour l'environnement, mais si c'est pour avoir une amélioration de 1% à 2% en termes d'écologie et se retrouver avec des milliers de chômeurs supplémentaires, il faudra quand même faire le ratio, à un moment donné, pour voir où l'on en est.

Un député MCG rappelle qu'il y a environ 100 000 véhicules frontaliers qui traversent la frontière genevoise chaque jour, paient peu d'impôts, polluent et représentent une concurrence. M. Morard relève que tout le monde sait très bien que si on supprimait le trafic frontalier, il n'y aurait plus de problèmes de circulation à Genève ; mais on ne peut pas s'en passer. Il a travaillé dans trois garages jumelés avec 117 employés, dont environ quatre Suisses et cinq ou six personnes habitant à Genève. Tous les autres étaient des frontaliers. Après, il s'agit de savoir si on va instaurer une taxe pour les frontaliers chaque fois qu'ils

entrent dans le canton ou si on va installer un péage urbain. Toutefois, à un moment donné, il faut faire venir les frontaliers, qu'ils viennent en voiture ou avec le Léman Express.

Audition de l'ATE (11 mai 2021)

L'ATE section Genève est représentée par M^{mes} Marjorie de Chastonay, trésorière, et Sabine Latour, membre du comité. Si l'association salue la volonté d'accompagner la transition du véhicule thermique au véhicule électrique, alternative intéressante sur de nombreux points, elle n'est pas une panacée pour résoudre tous les problèmes posés par le trafic routier (encombrement du domaine public, embouteillage et stationnement, espaces disponibles pour les mobilités douces et la végétalisation, etc.).

Dans la situation actuelle d'urgence climatique, l'ATE considère que la neutralité fiscale ne doit pas non plus faire office de formule sacrée dotée d'un pouvoir magique. Selon le principe du pollueur-payeur, il est normal que la taxe varie en fonction des émissions de CO₂ et des autres gaz à effet de serre ; l'ATE demande également de faire attention aux énergies grises (production et fin de vie des véhicules) ainsi qu'aux sources d'approvisionnement énergétiques.

Par ailleurs, s'il est essentiel de tenir compte des nuisances occasionnées par les véhicules en termes de pollution atmosphérique pour déterminer le niveau de taxation, il faudrait aussi intégrer les nuisances sonores ; à ce titre, le PL 12888 ne taxe plus selon la puissance. Or on sait que, la plupart du temps, les gros véhicules puissants émettent passablement de bruit. Dans une législation idéale, le volume des voitures (les SUV typiquement) devrait, lui aussi, être pris en compte, ne serait-ce que du fait de leur empiètement sur la chaussée et de leur dangerosité pour les autres usagers, piétons et cyclistes notamment.

Pour l'ATE, il est important de prendre en considération cette transition à l'électromobilité avec l'ensemble des garde-fous qui viennent d'être mentionnés. En tous les cas, l'ATE préfère un transfert modal, c'est-à-dire des incitations qui privilégient le fait de passer de la voiture à la mobilité douce et aux transports publics. Avec une croissance démographique de 30% d'ici à 2050 selon l'OFS, il va bien falloir modifier les habitudes de mobilité.

Un commissaire PLR croit que le but principal de l'ATE est de diminuer les gaz à effet de serre. Le PL 12888 taxe précisément en fonction du CO₂ émis par les véhicules. Ainsi, celui qui en émet le plus est taxé le plus. Pour les voitures à moteur électrique qui, par définition, n'en émettent pas directement, elles sont taxées au poids partant de l'idée que, plus c'est lourd, plus il y a pu

y avoir de CO₂ émis pour la production, notamment celle des batteries. Par conséquent, il ne comprend pas l'affirmation selon laquelle supprimer la prise en compte de la puissance est problématique. L'ATE reconnaît que les véhicules puissants dégagent aussi plus de CO₂ (ou sont plus lourds), mais elle privilégie une taxation multicritère, a priori plus à même d'intégrer les différentes sources de nuisances.

Enfin, de manière générale, l'ATE souligne qu'elle est opposée au principe d'incitation financière (subvention) pour l'acquisition de véhicules, quels qu'ils soient.

Audition de l'UPSA et de Carrosserie Suisse (18 mai 2021)

L'UPSA section Genève est représentée par MM. Robert Angelozzi, secrétaire patronal, et Thierry Bolle, président ; Carrosserie Suisse section Genève est représentée par M. Sylvain Dupraz, président. Ces deux associations représentent plus de 500 entreprises à Genève et 2000 emplois dans le canton, dont 300 apprentis chaque année. Au niveau national, l'activité des garages représente 3900 membres et près de 40 000 collaborateurs.

Au niveau des enjeux environnementaux, il faut savoir que, dans le cadre de leurs deux professions, depuis plus de dix ans, ils collaborent étroitement avec l'Etat de Genève pour assurer les contrôles environnementaux réguliers dans les entreprises du secteur automobile. Les deux associations sont pour une approche écologique de la mobilité actuelle et future. Elles souhaitent une baisse des émissions de CO₂ dans le secteur automobile en général. Cette baisse est amorcée au niveau national, notamment grâce aux progrès de l'automobile en matière environnementale.

Pour ce qui concerne l'évolution du parc automobile à Genève, environ 14 000 véhicules neufs sont immatriculés chaque année dans le canton pour un stock, stable depuis plus de dix ans, d'environ 220 000 véhicules. Le renouvellement de ce parc est indispensable pour accompagner la baisse des émissions de CO₂. Pour le favoriser, il faut mettre en place un système de taxation qui soit clair, simple et incitatif pour la population et pour les futurs consommateurs qui souhaitent remplacer leur véhicule ou en acquérir un nouveau. Pour ces raisons, ils sont favorables au PL 12888 et convaincus qu'un tel système aura pour conséquence, positive, de ramener des immatriculations de voitures à Genève. Pour des raisons déjà évoquées, les deux associations contestent le bienfondé des critères relatifs au poids et à la puissance, ainsi qu'une approche rétroactive.

Enfin, les deux associations invitent à ne pas intégrer dans le PL 12888 l'imposition des camions, car elle est déjà lourde, considérant la concurrence cantonale et européenne en la matière.

Audition de la CTD (25 mai 2021)

La Coordination transports et déplacements est représentée par M. Thomas Wenger, président, et M^{me} Andrea Von Maltitz, vice-présidente. Cette association regroupe six associations de mobilité durable et environnementale (ATE, WWF, actif-traffic, Pro Vélo, Mobilité Piétonne et ARAG). Cela couvre ainsi l'ensemble des différents modes de déplacement allant du transport individuel motorisé à la mobilité douce en passant par les transports publics et le trafic aérien.

Dans le contexte de l'urgence climatique et environnementale, pour répondre à cette urgence, le canton a élaboré un plan climat cantonal, avec deux grands objectifs : moins 60% des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 par rapport aux émissions de 1990 et, d'ici 2050, atteindre la neutralité carbone. Cela implique un changement de paradigme, notamment en termes de mobilité.

Aujourd'hui, à Genève, la mobilité représente environ un tiers des émissions de CO₂, dont la moitié est liée au trafic aérien et l'autre moitié aux déplacements (émissions directes et indirectes) de tous les jours pour le travail ou les loisirs. Une grande partie de ces déplacements se font en transport individuel motorisé (dont 75% pour les loisirs). Pour atteindre les objectifs du plan climat cantonal, il faut diminuer le transport individuel motorisé, mais aussi réduire les déplacements. C'est dans ce cadre que la population a voté la LMCE qui a été acceptée par 68% de la population genevoise.

La CTD signale le site internet www.ecomobiliste.ch qui propose une brochure publiée chaque année par l'ATE, la FRC, le WWF et SuisseEnergie. Elle donne le classement des différents véhicules, y compris pour les véhicules utilitaires. Il est intéressant de voir que les prix des véhicules électriques ont énormément baissé ces derniers temps (à partir de 22 500 F pour la Citroën C-Zero) et qu'ils produisent moins de pollution, mais aussi moins de nuisances sonores. A l'inverse : « le boom des SUV s'observe partout sur la planète. Ce qui n'est pas sans conséquences vis-à-vis des objectifs climatiques internationaux [...]. Les SUV (50% des ventes en Suisse) sont la deuxième cause de la hausse des émissions globales de CO₂ depuis 2010, avant l'industrie lourde, le trafic lourd et le trafic aérien », note Laura Cozzi de l'agence internationale de l'énergie (AIE). Seul le secteur énergétique a encore davantage contribué à cette augmentation. Une grande partie des progrès

réalisés en vue d'une meilleure efficacité énergétique – les moteurs plus efficaces, par exemple, ou la hausse du nombre de voitures électriques en circulation – sont réduits à néant par l'essor des SUV. « Les SUV sont responsables d'une augmentation globale de la consommation de pétrole par les voitures de tourisme de l'ordre de 3,3 millions de barils par jour entre 2010 et 2018, tandis que la consommation pétrole d'autres types de véhicules a légèrement reculé », évalue Laura Cozzi.

Concernant le PL 12888, la CTD souligne qu'il ne cible précisément qu'un seul des cinq défauts d'une voiture : pollution de l'air (CO₂ et particules fines), pollution sonore, place occupée en roulant comme au repos (l'équivalent de la surface d'une chambre d'enfant), énergie grise et courante, et enfin sous-utilisation chronique (en moyenne 1h d'utilisation sur 24h). Il faudrait donc intégrer dans la taxation le poids, la puissance, le bruit réel, augmenter la progressivité sur le CO₂ et introduire un bonus-malus favorisant le partage d'un véhicule entre plusieurs ménages et pénalisant un ménage avec plusieurs véhicules.

Un commissaire PLR questionne l'acceptabilité par la population d'une telle fiscalité. La CTD rappelle que la proportion de ménages sans voiture augmente régulièrement. Cela étant, pour certaines personnes, cela sera une petite augmentation, mais marginale au regard du coût complet d'un véhicule (essence, entretien, amortissement, etc., soit en moyenne, selon le TCS, 11 000 F par année). La CTD compte sur le politique pour répondre à cette urgence climatique, et l'un des axes d'action est la fiscalité pour inciter les gens à changer leurs comportements, voire les dissuader d'acheter un véhicule SUV. Enfin, la CTD considère qu'il faudrait favoriser les commerçants et artisans dès lors qu'il s'agit de leur outil de travail.

Audition des SIG (25 mai 2021)

Les SIG sont représentés par MM. Michel Balestra, président du conseil d'administration, et Vincent Collignon, directeur exécutif clients. Pour ce qui concerne les perspectives et enjeux de l'électromobilité dans les dix à quinze prochaines années, les SIG rappellent qu'ils signent avec l'Etat une convention d'objectifs pour tous ces projets d'intérêt général. En l'occurrence, il s'agit notamment d'assurer le développement des bornes de chargement pour l'électromobilité à Genève. Les SIG en ont déjà quelques-unes. Ils ont voté un projet de 10 millions de francs pour une étude détaillée avec des projets pilotes

pour être certains que, au niveau des implantations et de l'utilisation, elles soient les plus performantes et appropriées.³

Dans l'attente de ces résultats, les SIG relèvent qu'il y a la voiture que l'on prend pour se déplacer tous les jours et qui pourra rester en électrique ; il y a aussi la mobilité à longue distance pour laquelle il faut garder une veille sur l'introduction de l'hydrogène. Des entreprises travaillent même sur des véhicules hybrides hydrogène électriques, ce qui pourrait répondre à tous les besoins de demain.

Un commissaire Vert relève qu'il y a la question de savoir si on va arriver à mettre en place assez de bornes individuelles, mais on peut aussi se poser la question de ce que cela implique par rapport à la consommation électrique globale. Si la moitié des véhicules thermiques était remplacée par des véhicules électriques dans sept ou huit ans, les SIG sont-ils prêts à couvrir cela avec des énergies renouvelables ou faudra-t-il acheter du nucléaire français et du charbon allemand ? Les SIG répondent que la consommation électrique prévue pour la mobilité est d'environ 6% de la consommation actuelle, ce qui n'est pas énorme. Avec, aujourd'hui, une électricité 100% renouvelable suisse et hydraulique notamment, cela ne changera pas ces équilibres.

En réponse à un commissaire PLR, les SIG soulignent qu'à terme, trois domaines font l'objet d'une croissance de consommation : la mobilité (dans une moindre mesure), le développement de datacenters et le chauffage. Les économies d'énergie jouent un rôle décisif. Sur toutes les prévisions, la fourchette de consommation oscille entre 2,6 et 3 térawatts-heures. Lors des dernières années, Genève a fluctué entre 2,7 et 2,8 térawatts-heures. Vu sous un autre angle, depuis la mise en place d'Eco21, il y a eu 14% de croissance et 8% de consommation d'électricité en moins. Théoriquement, c'est 22% de moins, soit presque un quart, de ce qu'on aurait pu imaginer avec une règle de trois sur la consommation électrique en fonction de l'évolution de l'économie.

³ Outre la problématique du domaine public et privé (et les liens avec les communes en particulier), mentionnons celle des usages : avec une place en centre-ville où la durée de stationnement est limitée, une charge rapide a tout son sens (en quinze minutes, on recharge 20% ou 40% de la batterie de son véhicule). A l'inverse, si on a des parkings P+R où la voiture reste stationnée durant huit heures, il faut des charges lentes (borne peu onéreuse, de 22kW, versus des bornes moyennes de 43 kW et des puissantes jusqu'à 100 kW). On parle ainsi de sleeping bornes, de coffee bornes et, entre deux, de shopping bornes. Autrement dit, mettre des bornes rapides partout ne serait pas rentable.

Audition d'Auto-Suisse (1^{er} juin 2021)

Auto-Suisse est représentée par M. François Launaz, président. A titre liminaire, l'association souligne qu'elle n'est en principe pas partie prenante des discussions concernant les impôts automobiles, qui sont de compétence cantonale ; sollicitée, elle donne néanmoins volontiers son avis.

Concernant la question de savoir ce qu'est un SUV (« sport utility vehicle »), il n'y a pas de définition. C'est un concept marketing plus que technique (à la différence d'un 4x4). On parle d'un véhicule haut sur patte, avec une bonne visibilité et un certain gabarit / poids. Ce n'est donc pas quelque chose de nouveau. Toutefois, on a vraiment commencé à se préoccuper des SUV, particulièrement à Genève, quand on a vu apparaître les homologations de Hummer (véhicule militaire qui n'a pas sa place sur une route). Aujourd'hui, on ne le voit plus, c'est du passé.

Dans le canton de Genève, il y a 17,15% de véhicules qu'on peut inofficiellement catégoriser dans la catégorie des SUV alors que l'on parle d'une moyenne d'environ 50% en Suisse. C'est peut-être un effet des voitures qui ne sont pas immatriculées à Genève, mais dans d'autres cantons. Au niveau de la cylindrée des voitures, 80% des véhicules sont en dessous de 2 litres et il y a 7,5% de véhicules électriques (c'est dans la moyenne suisse). Il y a 46% de 4x4 alors que c'est 54% en Suisse. Au niveau des puissances totales, 80% vont jusqu'à 200 kW, ce qui correspond à peu près à la moyenne suisse.

Sur les critères de taxation en général, M. Launaz rappelle que pour tous les véhicules (thermique, hybride, électrique ou hydrogène), plus la puissance est élevée, plus la consommation d'énergie est importante et plus les émissions aussi sont élevées, qu'elles soient directes ou indirectes. Une petite voiture électrique consommera et émettra moins de CO₂ qu'une grande voiture électrique, ne serait-ce que pour sa production. Partant, on peut dire qu'une imposition progressive selon la puissance est assez pertinente, ce d'autant plus que les règles doivent être simples et compréhensibles pour toutes les parties prenantes. D'ailleurs, les gens connaissent mieux la puissance de leur véhicule (en CV ou kW) que les émissions de CO₂ ou d'autres paramètres. De ce point de vue, il ne soutient pas le PL 12888. Pour le reste, à ses yeux, les discussions d'avenir en matière de taxation relèvent du mobility pricing.

En réponse à un commissaire EAG, Auto-Suisse reconnaît qu'un véhicule lourd a plus d'emprise sur la route et que, si on freine, il y a plus de particules de gommages qui vont s'échapper. Mais il y a un lien entre puissance et poids. La fiscalité automobile devrait être une motivation à passer à des voitures propres. Auto-Suisse compte beaucoup là-dessus pour vendre des voitures électriques, entre autres. Ceci dit, on ne peut pas tout mettre dans un barème

fiscal. La vitesse en ville joue aussi un rôle dans les émissions de particules de freinage ou de particules de pneus. On sait toutefois que la vitesse en ville va être réduite drastiquement partout dans peu de temps. Ainsi, de nombreux phénomènes vont s'atténuer automatiquement et disparaître.

A la question d'un commissaire MCG qui souhaite taxer les véhicules frontaliers qui polluent à Genève, M. Launaz explique ne pas connaître de pays qui aurait une telle pratique et ne voit pas comment Genève ou la Suisse pourraient appliquer cela en pénalisant les ouvriers de l'Europe qui viennent travailler ici. Cela lui paraît assez difficile politiquement. Il ne pense pas non plus que c'est une bonne idée. De manière générale, il est contre les méthodes pénalisantes. Il faut plutôt trouver des méthodes motivantes. Le canton de Genève est sur la bonne voie avec le CEVA. Il faut encore le rendre plus performant et plus facilement utilisable, et espérer que les entreprises motivent aussi leurs collaborateurs à venir travailler en transports publics plutôt qu'en voiture.

Audition de 2Roues Genève (1^{er} juin 2021)

2Roues Genève est représentée par MM. Frédéric Grand, coprésident de la branche moto, et Van Khai Nguyen, coprésident de la branche vélo. Leur association compte environ cinquante membres. Concernant l'imposition des deux-roues motorisés, elle devrait baisser au vu de la politique actuelle en matière d'infrastructures qui tend plutôt à restreindre l'utilisation de la voie publique pour les deux-roues motorisés ; en particulier, et pour suivre l'air du temps, en favorisant les deux-roues motorisés les plus propres, les moins bruyants et les plus légers. Les vélos électriques à 45 km/h pourraient également participer à l'impôt, puisqu'ils utilisent, et de plus en plus, les infrastructures et qu'on leur en met de plus en plus à disposition. En réponse à plusieurs questions de députés sur l'électrification, le bruit, le report modal et les évolutions du marché, 2Roues Genève explique ne pas avoir de données statistiques, mais confirme les grandes tendances déjà évoquées par ailleurs.

Audition du Vétéran Car Club Suisse romand (8 juin 2021)

Le Vétéran Car Club Suisse romand est représenté par MM. Roland Bandieri et Robert Niestlé, secrétaire général. L'association compte 675 membres pour environ 3500 à 5000 véhicules sur toute la Suisse romande. Leurs véhicules ont un avantage sur les autres : ils ne passent la visite que tous les sept à huit ans. En contrepartie, ils ne peuvent pas rouler plus de 3000 kilomètres par année, ce qui convient dans une optique de passe-temps. Évidemment, leurs véhicules consomment et polluent plus que des véhicules

modernes, mais ils ne roulent pas beaucoup (nettement moins que les 13 000 km/an en moyenne pour un véhicule ordinaire), ce qui compense.

En réponse à un commissaire Vert, M. Bandieri indique que la plupart de leurs véhicules fonctionnent à l'essence normale. Le problème est que les matériaux dans les moteurs supportent mal l'essence sans plomb. Ils ajoutent ainsi un additif chimique qui remplace le plomb pour éviter que le moteur et les sièges de soupapes ne s'abîment. La consommation de ces véhicules est aussi plus élevée. Une Coccinelle a 30 CV, mais elle brûle en ville entre 10 et 12 litres aux 100 kilomètres alors que son équivalent actuel, une Polo, consomme 5,5 litres aux 100 kilomètres. Par ailleurs, au niveau de la pollution, ils sont quand même obligés de régler leurs véhicules à un maximum de 4,5 de CO₂ (largement en deçà de la norme Euro 3) pour qu'ils passent l'expertise. Il y a donc quand même un effort maximum qui est fait. Cela correspond à la pollution admise pour un véhicule avant 1976. Au niveau de l'imposition, elle est actuellement comme pour un véhicule ordinaire alors qu'ils sont limités dans les kilomètres. En revanche, à Genève, on peut également avoir dix véhicules sur un jeu de plaques. Enfin, il précise qu'un véhicule de collection doit avoir au minimum trente ans. Ils ont été inscrits au patrimoine industriel de l'UNESCO.

En réponse à un commissaire UDC sur le PL 12888, le Vétéran Car Club indique qu'une imposition de leurs véhicules sur la base du CO₂ serait un désastre total. M. Bandieri, qui habite dans une zone survolée par les avions, relève qu'un seul avion qui dégaze avant d'atterrir, c'est plus de pollution que tout le parc automobile de véhicules de collection en Suisse... Il plaide donc pour le statu quo (Genève est très légèrement plus cher que Vaud, Valais étant plus avantageux), soit une forme d'exemption (forfait) pour les voitures qui ont l'indication « véhicule vétéran » sur la carte grise.

Audition du département des infrastructures et décision du gel des travaux (15 juin et 28 septembre 2021)

Le DI est représenté par MM. Guy Schrenzel, secrétaire général adjoint, et Didier Leibzig, directeur général de l'Office cantonal des véhicules (OCV). Pour ce qui concerne le PL 12888, le DI souligne qu'en comparaison avec l'impôt actuel, le projet tel qu'il est rédigé représente de fortes diminutions d'impôts. Il s'agit donc d'un choix politique qui appartient à la commission.

Plusieurs commissaires rappellent l'existence d'un consensus politique pour une réforme de l'imposition des véhicules visant, notamment, une neutralité fiscale. Par ailleurs, à ce stade des travaux, l'aboutissement de l'IN 178 pousse la commission à décider de geler le dossier (PDC, PLR, MCG et

UDC) dans l'attente de la validation du nombre de signatures. Une minorité (PS, Verts et EAG) s'oppose à ce gel au motif qu'il implique un retard de deux ans dans le processus législatif ; de son point de vue, il eût été préférable d'arriver à un consensus autour du PL 12873 déposé par le Conseil d'Etat. En septembre 2021, la commission confirme le gel des travaux (12 oui, 2 non et 1 abstention) sur l'ensemble des objets relatifs à l'imposition des véhicules à moteur⁴ dans l'attente du rapport du Conseil d'Etat sur l'IN 178.

La préparation d'un contreprojet à l'IN 178 (2022)

Séances du 8 mars, 24 mai, 31 mai et 8 novembre 2022 (organisation des travaux)

Une fois saisie du rapport du Conseil d'Etat (IN 178-A), la commission prend la décision de dégeler l'ensemble des objets cités ci-dessus afin d'évaluer la pertinence dans la perspective d'un éventuel contreprojet. Deux objets en particulier sont pressentis comme de crédibles candidats : le PL 12873 et le PL 12888. A ce titre, ils resteront en toile de fond de l'ensemble des travaux sur l'IN 178.

Le 31 mai 2022, à une très large majorité, la commission décide de refuser l'initiative 178 et de lui opposer un contreprojet (voir rapport 178-B) ; son préavis sera confirmé par le Grand Conseil lors de sa session du 1^{er} septembre 2022. Soucieuse d'aboutir avant la fin de la législature et convaincue que la

⁴ A ce stade des travaux, outre l'IN 178, voici l'ensemble des objets parlementaires concernant cette thématique :

PL 12269 modifiant la loi générale sur les contributions publiques (LCP) (D 3 05)
(Genève d'abord, pour des entrées fiscales supplémentaires)

PL 12277 modifiant la loi générale sur les contributions publiques (LCP) (D 3 05)
(Alignons l'impôt des véhicules sur les cantons qui ont les plus bas tarifs : les Genevois ne doivent plus être ceux qui paient le plus !)

PL 12642 modifiant la loi générale sur les contributions publiques (LCP) (D 3 05)
(Pour une taxe automobile harmonisée et cohérente)

PL 12738 modifiant la loi générale sur les contributions publiques (LCP) (D 3 05)
(Restrictions de circulation = réduction de moitié de l'impôt sur les véhicules automobiles)

PL 12740 modifiant la loi générale sur les contributions publiques (LCP) (D 3 05)
(Suspension provisoire de l'impôt sur les véhicules en dédommagement des aménagements routiers Covid-19)

PL 12873 modifiant la loi générale sur les contributions publiques (LCP) (D 3 05)
(Impôts sur les véhicules à moteur)

PL 12888 modifiant la loi générale sur les contributions publiques (LCP) (D 3 05)
(Pour une imposition écoresponsable et équitable des véhicules motorisés)

complexité de la tâche le justifie, la commission confie en novembre 2022 les travaux préparatoires d'un contreprojet à un groupe informel composé de M^{me} Sapin et de MM. Blondin, Eckert et Zweifel ainsi que l'auteur de ces lignes. Ce groupe bénéficiera du précieux soutien de M. Fournier, secrétaire général adjoint au DI. Il s'est réuni à quatre reprises le 13 décembre 2022, le 24 janvier 2023, le 2 février 2023 et le 14 février 2023.

Un contreprojet équilibré, lisible et tourné vers l'avenir (2023)

Séances du 7 février, 14 mars et 21 mars 2023

Le groupe de travail indiqué ci-dessus présente ses travaux à la commission (voir annexe 1). Il commence par rappeler le système actuel d'imposition des véhicules : basé sur la puissance (kW), il ne prend que partiellement en compte le caractère polluant ou non d'un véhicule (bonus ou malus) et n'est donc pas du tout adéquat pour faire face à l'urgence climatique. Il n'est pas non plus adapté à l'évolution technologique qui transforme le parc avec notamment une décarbonation progressive des véhicules. Enfin, le régime en vigueur contient une surexponentialité qui incite l'immatriculation illicite de véhicules en dehors du canton. Le groupe a travaillé sur un contreprojet basé sur la neutralité fiscale avec la volonté d'avoir un système simple, résilient et capable de répondre aux défis environnementaux comme aux évolutions technologiques. De son côté, l'initiative 178 propose de maintenir le système actuel en divisant le taux d'imposition par deux. Le maintien du système actuel ne permet donc pas de corriger les défauts existants.

Le périmètre du contreprojet couvre les véhicules de tourisme, les deux-roues motorisés et les voitures de livraison ou camions.

Concernant les véhicules de tourisme, il prévoit une taxe de base de 120 francs et un impôt supplémentaire. Cet impôt supplémentaire est basé sur le poids pour les véhicules électriques (et à hydrogène) ; à chaque tranche de poids est associé l'impôt supplémentaire à payer, de 0 franc pour les véhicules les plus légers jusqu'à 1400 francs pour les plus lourds. Les propriétaires paieront donc moins si le véhicule est électrique, puisqu'il ne rejette pas de CO₂, et ils ne seront imposés plus que sur le poids de leur véhicule.

Pour les véhicules thermiques et hybrides⁵, l'impôt supplémentaire est basé sur un prix par gramme de CO₂ par kilomètre ; à chaque tranche de CO₂ est

⁵ Les véhicules hybrides sont logiquement rangés dans la catégorie thermique, puisqu'ils émettent aussi du CO₂ ; s'ils avaient été rangés dans la catégorie électrique, ils auraient été très avantageés ; à l'inverse, s'ils avaient été imposés sur le poids également, ils auraient été très discriminés alors que leur bilan

associé l'impôt supplémentaire à payer, de 25,50 francs pour les véhicules les plus propres (1-120 g de CO₂ par km) jusqu'à 4164 francs pour les plus polluants (plus de 300 g de CO₂ par km). Pour cette catégorie, si le CO₂ n'est pas connu, un impôt supplémentaire forfaitaire de 500 francs est perçu.⁶ Enfin, il est prévu une surtaxe forfaitaire de 200 francs pour les véhicules antérieurs à la norme Euro 3, considérant qu'ils émettent quantité de micropolluants ; et afin que les propriétaires de ces vieux véhicules, souvent avec peu de ressources financières, aient le temps d'anticiper un changement de véhicule ou de pratique de mobilité, cet impôt supplémentaire s'appliquera dès la troisième année de l'entrée en vigueur du nouveau système. Cette information devra être chaque année clairement portée à la connaissance des personnes concernées.

Concernant les véhicules deux-roues motorisés, le système actuel basé sur la puissance est reconduit avec l'introduction d'un bonus de 50% pour les véhicules électriques. Enfin, la même logique a été retenue pour les voitures de livraison ou camions : le système actuel basé sur le poids est reconduit avec l'introduction d'un bonus de 50% pour les véhicules électriques.

Une très large majorité de la commission, avec des sensibilités différentes, a considéré que cette proposition de contreprojet présentait les avantages suivants :

- un système simple à comprendre, basé sur deux critères facilement identifiables sur la fiche d'homologation du véhicule ;
- un système basé sur le CO₂ pour les véhicules thermiques, soit en phase avec les engagements de la Suisse dans le cadre des accords de Paris ;
- un système incitatif pour l'achat de véhicules électriques, pour les particuliers et les entreprises ;
- un système cassant la dimension sur-exponentielle actuelle basée sur la puissance (kW) tout en appliquant une nouvelle dimension exponentielle sur le CO₂ afin de tenir compte de la capacité contributive du détenteur et le degré de pollution effectif du véhicule ;
- un système globalement proche de la moyenne suisse avec des perspectives de rapatriement de véhicules thermiques très puissants immatriculés de manière illicite dans d'autres cantons ;

environnemental et technologique est intéressant, non en tant que tel, mais dans la transition vers une motorisation moins polluante.

⁶ Cette logique s'applique aux véhicules de collection, ce qui représente peu de coûts supplémentaires pour certains et plutôt une diminution pour la majorité.

- un système offrant des recettes fiscales stables par rapport au système actuel : les recettes fiscales pour les véhicules de tourisme se montent à l'heure actuelle à 101 126 000 F et devraient s'inscrire avec le nouveau système à 100 868 000 F (toutes choses égales par ailleurs) ;
- un système offrant des perspectives de stabilité fiscales malgré une évolution du parc vers une décarbonation progressive⁷ ;
- un système qui n'accorde plus d'exonération durant les trois ans qui suivent la mise en circulation d'un véhicule électrique, mais qui tient compte de cette exonération pour les véhicules en ayant bénéficié avant l'entrée en vigueur du nouveau système.

Des comparaisons chiffrées avec différentes catégories de véhicules se trouvent en pages 3, 4 et 5 de l'annexe 2. Le tableau se base sur les véhicules les plus vendus en 2021 en Suisse.

Discussions et vote

Un commissaire MCG s'enquiert du calcul selon le poids total. Le permis de circulation renseigne sur le poids à vide et le poids total, soit le maximum que le véhicule puisse tracter. Un commissaire PS le rend attentif au fait que cela ne change rien dès lors qu'il y a une volonté de neutralité fiscale. En changeant ce paramètre (poids vide au lieu de total), les prix associés auraient été modifiés pour arriver au même résultat fiscal. M. Fournier ajoute qu'il faudrait conserver une lisibilité et une harmonie avec l'art. 416 LCP.

Le commissaire MCG demande si les frontaliers devront aussi payer les 120 F forfaitaires. M. Fournier explique que non, car il n'est possible de taxer que les véhicules immatriculés dans le canton.

Un commissaire Vert souligne que les petits véhicules paieront moins, tout comme les véhicules électriques. Grâce à cette nouvelle imposition, ils favorisent la transition écologique.

Un commissaire PDC s'interroge sur le nombre de véhicules de luxe et de sport qui échappent à la fiscalité cantonale, mais qui devraient être taxés. M. Fournier lui répond que l'on n'a pas les chiffres, notamment s'ils sont

⁷ En simulant, toutes choses égales par ailleurs, un parc avec 40% de véhicules électriques, les recettes fiscales s'élèveraient à 100 700 000 F. La neutralité fiscale est même vraisemblable avec un parc 100% électrique. En réalité, cela dépendra en particulier de l'évolution du poids des véhicules électriques. Si celui-ci baisse tendanciellement (ce qui n'est pas encore le cas aujourd'hui), le résultat sera positif sous l'angle environnemental, et négatif pour les recettes fiscales ; ce sera l'inverse dans le cas où le poids des véhicules électriques augmente.

immatriculés dans d'autres cantons, et on ignore si ces cantons appliquent les procédures nécessaires ou non.

Un commissaire PS demande ce qu'il arrive lorsqu'on interchange la plaque d'un véhicule électrique à thermique. M. Fournier répond qu'il s'agit des mêmes dispositions. Le véhicule le plus fortement taxé sert de base à l'imposition. Quant aux véhicules de collection, le système actuel sera prorogé : le détenteur possède une plaque qui peut se greffer à vingt véhicules au plus, le plus taxé étant celui de référence avec un forfait pour les véhicules de collection.

Un commissaire UDC s'interroge sur la problématique de l'augmentation du nombre d'habitants et donc aussi de véhicules. Il se demande en outre comment est estimée l'évolution par rapport à cette problématique, car, théoriquement, il y aura plus de véhicules deux-roues et quatre-roues. M. Fournier estime qu'il est compliqué de faire des projections. En ville, le nombre de véhicules a tendance à diminuer, mais pas à la campagne. Les quatre-roues sont souvent remplacés par des deux-roues, les vélos électriques permettant aussi de remplacer les deux-roues.

Un commissaire MCG demande ce qu'il en est des vélos électriques à 45 km/h. M. Fournier répond qu'ils ne sont pas concernés par la révision, la LCP impose les cyclomoteurs.

Un commissaire PLR déclare soutenir ce compromis. Il souligne l'incitation à passer à des véhicules plus petits et électriques. A la base, le PLR se dit contre l'augmentation d'impôts, mais il trouve ici logique de taxer ce que génère un véhicule sur les routes. Une motion commune interpartis a été signée pour trouver une solution plus écologique et qui respecte la neutralité fiscale⁸. Le PLR est en faveur du contreprojet présenté.

Un commissaire UDC déclare que son parti ne retirera pas l'initiative. A titre personnel, il trouve le contreprojet très bien.

Une commissaire MCG signale qu'elle votera personnellement en faveur de l'amendement général sur le PL 12888. Un commissaire MCG indique que son parti a changé d'avis. La mobilité à Genève est entravée, on constate que le nombre de stationnements a diminué et qu'il est compliqué de stationner sans être importuné par des amendes, sachant que Genève paie l'impôt automobile le plus élevé. Au vu du coût de la vie et afin de garantir le pouvoir d'achat, avoir un déplacement individuel doit être garanti à des prix raisonnables. Il ne faut pas opposer les catégories de population ayant des

⁸ Voir référence en page 10 (M-2539).

véhicules de luxe et ceux n'en ayant pas. Le MCG refuse le contreprojet et soutiendra l'initiative.

Un commissaire Vert souligne qu'il est faux de dire que l'imposition des véhicules à Genève est plus élevée alors qu'on se situe dans la moyenne suisse. Il ajoute que le prix d'entretien et les impacts de l'utilisation du territoire arrivent largement au-dessus du montant de 100 millions. Ce n'est pas la neutralité fiscale qui permettra de baisser la quantité de véhicules sur le territoire. L'incitation à passer à un parc électrique pourrait permettre d'enregistrer des recettes. Il n'est pas dérangé par une éventuelle perte fiscale tant que les gens achètent plutôt de petits véhicules électriques. Les Verts suivront le contreprojet.

Un commissaire EAG indique être opposé à l'initiative et au contreprojet qui lui semble en opposition avec les besoins environnementaux et sociaux.

Un commissaire PS rappelle que les bases de l'imposition actuelle sont désuètes et ne correspondent aucunement aux besoins environnementaux et sociaux. Le projet permet d'anticiper le développement des véhicules électriques compte tenu des 40% de véhicules électriques supplémentaires dans les années à venir. Se baser sur le poids permet d'aller vers la logique du pollueur-payeur. Il souligne la disparition de la subvention à l'achat du véhicule électrique ; cela aurait été un incitatif, pour les personnes ayant de vieilles voitures polluantes, à changer leurs véhicules. Cependant, la neutralité fiscale fait aussi partie du compromis. L'avenir est dans la mobilité douce et non motorisée. Le PS soutient le contreprojet.

Le président met aux voix le principe de travailler sur l'amendement général au PL 12888 (voir annexe 3), en tant que contreprojet à l'IN 178 :

Oui : 11 (2 Ve, 3 S, 4 PLR, 2 PDC)

Non : 1 (1 MCG)

Abstentions : 3 (1 UDC, 1 MCG, 1 EAG)

Le vote de principe est accepté.

Le président passe au vote d'entrée en matière sur le PL 12888 :

Oui : 12 (2 Ve, 3 S, 4 PLR, 2 PDC, 1 MCG)

Non : 3 (1 MCG, 1 UDC, 1 EAG)

Abstentions : 0

L'entrée en matière est acceptée.

Le président passe au 2^e débat :

Titre et préambule	pas d'opposition, adoptés
<u>Art. 1</u>	pas d'opposition, adopté
Art. 415	pas d'opposition, adopté
Art. 415A du PL 12888 (abrogé)	pas d'opposition, adopté
Art. 415B du PL 12888 (abrogé)	pas d'opposition, adopté
Art. 416 al. 4 (nouveau)	pas d'opposition, adopté
Art. 418 al. 4 (nouveau)	pas d'opposition, adopté
Art. 426 al. 2 let. c (abrogé)	pas d'opposition, adopté
Art. 459 al. 3 (nouveau)	pas d'opposition, adopté

Le président propose un amendement à l'art. 2 « Entrée en vigueur ».

Texte original :

Art. 2 Entrée en vigueur

« La présente loi entre en vigueur le premier jour de l'année qui suit celle de sa promulgation. »

Le président propose la teneur suivante :

Art. 2 Entrée en vigueur

« Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi. »

Le président met aux voix la modification de l'art. 2 du PL 12888 :

Oui : 15 (2 Ve, 3 S, 4 PLR, 2 PDC, 2 MCG, 1 UDC, 1 EAG)
 Non : 0
 Abstentions : 0

La modification de l'art. 2 est acceptée.

Le président met aux voix le PL 12888 tel qu'amendé dans son ensemble :

Oui : 12 (2 Ve, 3 S, 4 PLR, 2 PDC, 1 MCG)
 Non : 3 (1 MCG, 1 UDC, 1 EAG)
 Abstentions : 0

Le PL 12888 est accepté tel qu'amendé.

Contreprojet à l'IN 178

Amendement au PL 12888



Rappel: système actuel

- Un système basé sur la puissance (kW).
- Ce système ne prend que partiellement en compte le caractère polluant ou non d'un véhicule (bonus ou malus) et n'est donc plus adapté à l'urgence climatique.
- Ce système n'est pas non plus adapté à l'évolution technologique qui transforme le parc avec notamment une décarbonation progressive des véhicules.
- Le système, basé sur une surexponentialité, incite l'immatriculation illicite de véhicules en dehors du Canton.

IN 178 et contreprojet

- L'IN 178 propose de maintenir le système actuel, en divisant le taux d'imposition par deux.
- Le maintien du système actuel ne permet donc pas de corriger les défauts que nous connaissons actuellement.
- C'est la raison pour laquelle une large majorité du Grand Conseil a souhaité opposer à cette initiative, un contreprojet.
- Le contreprojet a été souhaité simple, résilient fiscalement et adapté aux considérations climatiques actuelles.

14/03/2023 - Page 3

Proposition de contreprojet

- Principes pour les véhicules de tourisme:
 - Taxe de base de 120 CHF
 - Impôt supplémentaire basé sur le poids pour les véhicules électriques
 - Impôt supplémentaire basé sur le CO2 pour les véhicules thermiques
 - Impôt supplémentaire forfaitaire pour les véhicules thermiques pour lesquels le CO2 n'est pas connu
 - Surtaxe pour les véhicules antérieurs à la norme Euro 3 dès la troisième année de l'entrée en vigueur du nouveau système
- Principes pour les deux roues motorisés:
 - Système actuel basé sur la puissance est reconduit avec l'introduction d'un bonus de 50% pour les véhicules électriques
- Principes pour les voitures de livraisons ou camions
 - Système actuel basé sur le poids est reconduit avec l'introduction d'un bonus de 50% pour les véhicules électriques

14/03/2023 - Page 4

Proposition de contreprojet

- Véhicules de tourisme électriques:
 - Une taxe de base de 120 CHF
 - Un impôt supplémentaire progressif et fixé de manière forfaitaire par tranche, en fonction du poids, selon le modèle ci-dessous:

Tranches en kilogramme	Nombre d'occurrences	Prix par tranche en CHF	Total des recettes par tranche en CHF
1700 et moins	236	0	0
1701 – 2000	303	50	15'150
2001 – 2100	37	100	3'700
2101 – 2300	115	200	23'000
2301 – 2500	237	400	94'800
2501 – 2700	223	600	133'800
2701 – 2900	58	800	46'400
2901 – 3000	17	1'100	18'700
3001 – 3100	123	1'200	147'600
>3100	40	1'400	56'00

14/03/2023 - Page 5

Proposition de contreprojet

- Véhicules de tourisme thermiques:
 - Une taxe de base de 120 CHF
 - Un impôt supplémentaire progressif et basé sur un prix par gramme de CO2 par kilomètre, selon le modèle ci-dessous:

Tranches en gramme de CO2 par kilomètre	Moyenne pondérée de CO2 de la tranche	Nombre d'occurrences	Prix par g/km de CO2 en CHF	Prix moyen pondéré en CHF	Total des recettes par tranche en CHF
1 – 120	102	44'430	0.25	25.50	1'132'965
121 – 135	128.4	26'679	0.75	96.30	2'569'187.70
136 – 155	145.5	38'517	1.25	181.88	7'005'279.38
156 – 175	164.80	30'767	2.25	370.80	11'408'403.60
176 – 200	187.20	24'502	3.5	655.20	16'053'710.40
201 – 250	221	16'316	4.5	994.50	16'226'262.00
251 – 300	272	4'816	8	2'176.00	10'479'616.00
Plus de 300	347	2009	12	4'164.00	8'365'476.00

14/03/2023 - Page 6

Proposition de contreprojet

- Véhicules de tourisme thermiques
 - Pour les véhicules thermiques pour lesquels le CO2 n'est pas connu (véhicules issus d'importations directes et véhicules de collection): forfait de 500 CHF.
 - Pour les véhicules thermiques donc la mise en circulation est antérieure à la norme EURO 3: surtaxe de 200 CHF (dès la troisième année de mise en vigueur de la réforme).

14/03/2023 - Page 7

Proposition de contreprojet

- Avantage du système:
 - Un système simple à comprendre, basé sur deux critères facilement identifiables sur la fiche d'homologation de son véhicule.
 - Un système basé sur le CO2 pour les véhicules thermiques, soit en phase avec les engagements de la Suisse dans le cadre des accords de Paris.
 - Un système incitatif pour l'achat de véhicules électriques, pour les particuliers et les entreprises.
 - Un système cassant la surexponentialité actuelle, tout en conservant une exponentialité pour tenir compte de la capacité contributive du détenteur et le degré de pollution du véhicule.
 - Un système globalement proche de la moyenne suisse avec des perspectives de rapatriement de véhicules thermiques très puissants immatriculés de manière illicite dans d'autres cantons.

14/03/2023 - Page 8

Proposition de contreprojet

- **Avantage du système:**
 - Un système offrant des recettes fiscales relativement stables par rapport au système actuel: les recettes fiscales pour les véhicules de tourisme se montent à l'heure actuelle à 101'126'000 CHF et devraient s'inscrire avec le nouveau système à 100'868'000 CHF.
 - Un système offrant des perspectives de stabilité malgré une évolution du parc de véhicules (décarbonation progressive) avec une estimation de perte de recettes de l'ordre de 400'000 CHF si 40% du parc de véhicules de tourisme se trouve composé de véhicules électriques.
 - Un système qui n'accorde plus d'exonération durant les trois ans qui suivent la mise en circulation du véhicule électrique, mais qui tient compte de cette exonération pour les véhicules en ayant bénéficié avant l'entrée en vigueur du nouveau système.

14/03/2023 - Page 9

Merci de votre attention



RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

GRAND CONSEIL

Session des Date séance

DEMANDE D'AMENDEMENTS

Présentée par Françoise Sapin, Grégoire Carasso, Pierre Eckert, Jacques Blondin et Yvan Zweifel

Concerne : PL 12888 (Pour une imposition écoresponsable et équitable des véhicules motorisés)

Amendement général

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 Voitures de tourisme (nouvelle teneur)

¹ Les véhicules automobiles destinés au transport de personnes comportant 9 places au plus (y compris celle du conducteur) sont taxés d'un impôt annuel de base de 120 francs.

² En sus, pour les voitures 100 % électriques ou à hydrogène, une surtaxe sur le poids total est calculée selon le barème suivant :

Voitures dont le poids total est

a) de 1 701 à 2 000 kg	50 fr.
b) de 2 001 à 2 100 kg	100 fr.
c) de 2 101 à 2 300 kg	200 fr.
d) de 2 301 à 2 500 kg	400 fr.
e) de 2 501 à 2 700 kg	600 fr.
f) de 2 701 à 2 900 kg	800 fr.
g) de 2 901 à 3 000 kg	1'100 fr.
h) de 3 001 à 3 100 kg	1'200 fr.
i) > 3 100 kg	1'400 fr.

³ En sus, pour les voitures thermiques (y compris les hybrides), une surtaxe sur les émissions de CO₂ est calculée selon le barème suivant :

Emissions de CO ₂	par g/km de CO ₂
a) ≤ 120 g/km	0,25 fr.
b) de 121 à 135 g/km	0,75 fr.
c) de 136 à 155 g/km	1,25 fr.
d) de 156 à 175 g/km	2,25 fr.
e) de 176 à 200 g/km	3,50 fr.
f) de 201 à 250 g/km	4,50 fr.
g) de 251 à 300 g/km	8,00 fr.
h) > 300 g/km	12,00 fr.

⁴ Pour les voitures thermiques (y compris les hybrides) dont le CO₂ n'est pas répertorié, la surtaxe se monte forfaitairement à 500 francs. Il appartient au détenteur de la voiture d'amener la preuve de l'émission de CO₂, cas échéant.

⁵ En sus, les voitures thermiques (y compris les hybrides) dont la norme d'émission est antérieure à EURO3 sont soumises à une surtaxe forfaitaire de 200 francs.

Art. 415A du PL 12888 (abrogé)

Art. 415B du PL 12888 (abrogé)

Art. 416, al. 4 (nouveau) **Camions, voitures de livraison, chariots à moteur**

⁴ Au montant calculé selon le barème susmentionné s'applique – pour les véhicules 100 % électriques ou à hydrogène – un coefficient multiplicateur de 0,5 (bonus de 50 %).

Art. 418, al. 4 (nouveau) **Motocyclettes, tricycles, quadricycles**

⁴ Au montant calculé selon le barème susmentionné s'applique – pour les véhicules 100 % électriques ou à hydrogène – un coefficient multiplicateur de 0,5 (bonus de 50 %).

Art. 426, al. 2 let. c (abrogé) **Exonération**

Art. 459, al. 3 (nouveau) **Dispositions transitoires**

³ La surtaxe prévue à l'art. 415 al. 5 n'est prélevée qu'à partir de la 3^e année qui suit l'entrée en vigueur de la loi 12888.

Art. 2 Entrée en vigueur (sans modification)

Proposition pour une nouvelle fiscalité des véhicules**1. Système:****1.1 Véhicules de tourisme:**

Principe: une fiscalité constituée d'une taxe de base, sur laquelle vient s'appuyer le critère du poids pour les véhicules électriques (ou n'émettant aucun CO2 en roulant, à l'image de l'hydrogène) et le critère du CO2 pour les véhicules thermiques.

1.1.1 Impôt de base:

120 CHF facturés à l'ensemble des 196'453 véhicules de tourisme circulant à Genève:
23'573'360 CHF de recettes annuelles.

1.1.2 Impôt supplémentaire basé sur le poids pour les véhicules électriques (ou à hydrogène):

Progressif et fixé par tranche selon le modèle ci-dessous:

Tranches en kilogramme	Nombre d'occurrences	Prix par tranche en CHF	Total des recettes par tranche en CHF
1700 et moins	236	0.00	0.00
1701 - 2000	303	50.00	15'150.00
2001 - 2100	37	100.00	3'700.00
2101 - 2300	115	200.00	23'000.00
2301 - 2500	237	400.00	94'800.00
2501 - 2700	223	600.00	133'800.00
2701 - 2900	58	800.00	46'400.00
2901 - 3000	17	1'100.00	18'700.00
3001 - 3100	123	1'200.00	147'600.00
> 3100	40	1'400.00	56'000.00
Total	1389		539'150.00

1.1.3 Impôt supplémentaire sur le CO2 pour les véhicules thermiques:

Progressif et basé sur un prix par gramme de CO2 par kilomètre dépendant de la catégorie au sein de laquelle est placé le véhicule:

Tranches en gramme de CO2 par kilomètre	Moyenne pondérée CO2 de la tranche	Nombre d'occurrences	Prix par g/km de CO2 en CHF	Prix moyen pondéré en CHF	Total des recettes par tranche en CHF
de 1 à 120	102	44430	0.25	25.50	1'132'965.00
de 121 à 135	128.4	26679	0.75	96.30	2'569'187.70
de 136 à 155	145.5	38517	1.25	181.88	7'005'279.38
de 156 à 175	164.8	30767	2.25	370.80	11'408'403.60
de 176 à 200	187.2	24502	3.5	655.20	16'053'710.40
de 201 à 250	221	16316	4.5	994.50	16'226'262.00
de 251 à 300	272	4816	8	2'176.00	10'479'616.00
plus de 300	347	2009	12	4'164.00	8'365'476.00
Total		188036			73'240'900.08

Pour les véhicules thermiques pour lesquels le CO2 n'est pas connu (véhicules issus d'importations directes et véhicules de collection), au nombre de 7028 dans le parc actuel, un forfait de 500 CHF est appliqué.

Une surtaxe de 200 CHF pour les véhicules antérieurs à la norme EURO 3 (11'435 véhicules dans le parc actuel) entre en vigueur trois ans après l'entrée en vigueur du nouveau système.

1.2 Deux roues motorisés:

Principe: le système actuel basé sur la puissance est reconduit dans la mesure où il offre entière satisfaction et que le CO2 n'est pas enregistré, ni sur les véhicules, ni sur les fiches d'homologation. Au système actuel s'ajoute cependant un bonus de 50% pour les deux roues motorisées électriques.

1.3 Voitures de livraisons ou camions:

Principe: le système actuel basé sur le poids est reconduit dans la mesure où il offre entière satisfaction et que le CO2 n'est pas enregistré, ni sur les véhicules, ni sur les fiches d'homologation. Au système actuel s'ajoute cependant un bonus de 50% pour les voitures de livraisons et camions électriques.

1.4 Autres genres de véhicules (agricoles, remorques, etc.):

Principe: le système actuel est reconduit.

2. Avantages du système:

- Un système simple à comprendre, basé sur deux critères facilement identifiables sur la fiche d'homologation de son véhicule de tourisme;
- Un système basé sur le CO2 pour les véhicules de tourisme thermiques, soit en phase avec les engagements de la Suisse dans le cadre des accords de Paris;
- Un système incitatif pour l'achat de véhicules électriques (ou à hydrogène), pour les particuliers et les entreprises;
- Un système cassant la surexponentialité actuelle, tout en conservant une exponentialité pour tenir compte de la capacité contributive du détenteur et le degré de pollution du véhicule;
- Un système globalement proche de la moyenne suisse, avec des perspectives de rapatriement de véhicules thermiques très puissants immatriculés illégalement dans d'autres cantons;
- Système offrant des recettes fiscales relativement stables par rapport au système actuel: les recettes fiscales pour les véhicules de tourisme se montent à l'heure actuelle à 101'126'000 CHF et devraient s'inscrire avec le nouveau système à 100'868'000 CHF;
- Système offrant des perspectives de stabilité malgré une évolution du parc de véhicules (décarbonation progressive) avec une estimation de perte de recettes de l'ordre de 400'000 CHF si 40% du parc de véhicules de tourisme se trouve décarbonné (exercice théorique basé sur une projection calculée à partir de la répartition actuelle des véhicules électriques par catégorie de poids);
- Un système qui n'accorde plus d'exonération durant les trois ans qui suivent la mise en circulation du véhicule électrique, mais qui tient compte de cette exonération pour les véhicules en ayant bénéficié avant l'entrée en vigueur du nouveau système.

3. Comparatif sur la base des véhicules les plus vendus en 2021 en Suisse:

	Puissance (KW)	Poids (KG)	CO2	Imposition actuelle en CHF*	Moyenne suisse en CHF	Amendement général au PL 12888 en CHF
Mini voitures						
Fiat 500	87	1690	0	148.75	156.97	120.00
Fiat Panda	62.5	1585	155	220.50	296.25	313.75
VW Up	61	1530	0	107.5	137.65	120.00
Petites voitures						
Toyota Yaris	68	1615	97	113.00	257.41	144.25

VW Polo	70	1660	132	226.00	273.4	219.00
Dacia Sandero	67	1578	132	226.00	266.74	219.00
Intermédiaires inférieures						
Mercede-Benz A-Klasse	100	1880	159	341.50	366	477.75
VW Golf	110	1870	134	396.50	337.71	220.50
Skoda Fabia	70	1615	145	226.00	282.28	301.25
Intermédiaires						
Skoda Octavia	110	2117	141	396.50	389.95	296.25
BMW 3er	140	2290	137	594.50	405.9	291.25
Mercedes-Benz C-Klasse	143	2310	166	638.50	491.82	493.50
Intermédiaires supérieures						
Tesla Model 3	366	2232	0	1287.25	282.51	320.00
Mercedes-Benz E-Klasse	143	2310	166	638.50	491.82	493.50
BMW 5er	140	2530	158	594.50	469.24	475.50
Luxes						
Porsche Taycan	360	2880	0	1265.25	325.99	920.00
Mercedes-Benz S-Klasse	320	2810	209	3267.75	797.03	1'060.50
BMW 8er	245	2480	207	2277.75	730.04	1'051.50
Coupés/Voitures de sport						
Porsche 911	478	2020	284	5379.75	1006.95	2'392.00
Ferrari F8	530	1942	296	6039.75	1064.33	2'488.00
Ford Mustang	330	2105	265	3399.75	987.75	2'240.00

Cabrios / Roadster						
Mini Cabrio	131	1745	143	528.50	374.26	298.75
Jeep Wrangler	200	2574	278	1683.75	649.22	2'344.00
BMW 4er Cabrio	135	2185	160	561.50	467.13	480.00
SUV						
Audi Q3	110	2080	157	396.50	358.98	473.25
VW Tiguan	147	2300	174	682.50	498.59	511.50
Volvo XC40	300	2650	0	1001.25	288.79	720.00
Vans						
VW T6	150	3080	226	1023.75	635.81	1'137.00
Seat Alhambra	110	2480	211	594.75	483.62	1'069.50
VW Touran	110	2240	160	396.50	428.8	480.00

*Le système d'imposition actuel prévoit la possibilité pour le Conseil d'Etat d'accorder une exonération fiscale pour les véhicules électriques en circulation, durant les trois premières années suivant la première immatriculation. Le comparatif ci-dessus tient compte de la fiscalité appliquée au terme de la période d'exonération.

Date de dépôt : 6 juin 2023

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de Sandro Pistis

Les embouteillages se multiplient. Il devient de plus en plus difficile de circuler à Genève, les places de parkings se raréfient. C'est la raison pour laquelle le MCG s'est associé à une initiative qui demande une réduction massive de l'impôt automobile. Dans un premier temps, nous avons observé de manière positive le lancement d'un contreprojet, mais le résultat est finalement très insatisfaisant.

C'est la raison pour laquelle nous refuserons le contre30 projet et soutiendrons uniquement l'initiative 178 « Pour la réduction de l'impôt sur les véhicules ».

En effet, les automobilistes de notre canton ne doivent plus être considérés comme des vaches à lait et se retrouver condamnés à payer un impôt auto excessif et mal conçu. La solution proposée par l'initiative est préférable, et le MCG continue à la soutenir avec conviction.

En effet, il convient de revoir la taxation des autos en tenant compte du fait que nous avons à Genève une taxation excessive des automobiles, que le nombre de places de parking est réduit année après année et que tout est fait pour décourager l'utilisation de l'automobile. Le pouvoir d'achat des habitants de notre canton devient de plus en plus une question centrale de la politique qui doit être menée.

Plus fondamentalement, nous nous écartons de plus en plus du principe de la constitution genevoise qui fixe la complémentarité des divers modes de transport. Lors de la dernière législature, une politique agressive à l'encontre des automobiles a été développée avec une grande arrogance, mettant à mal ce principe constitutionnel central. Dans ces conditions, il n'est pas logique de continuer à taxer de manière excessive les véhicules à moteur.

Il est évident que le PL 12888 tel qu'amendé ne respecte pas la complémentarité des modes de transport, parce que la taxation des véhicules est bien trop élevée et encore davantage si on la compare avec les possibilités limitées de circuler dans le canton de Genève.

Pour toutes ces raisons, le MCG refuse le contreprojet et soutiendra l'initiative 178.

Date de dépôt : 16 mai 2023

RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

Rapport de Christo Ivanov

Le PL 12888 proposait de modifier la loi sur les contributions publiques (LCP) (D 3 05) (Pour une imposition écoresponsable et équitable des véhicules motorisés).

Les objectifs initiaux de ce PL 12888 étaient d'accélérer le renouvellement du parc automobile par :

- une mesure incitative pour l'achat du véhicule à faible émission ;
- des motorisations alternatives favorisées ;
- des précurseurs de l'électromobilité récompensés.

Or, in fine, ce PL 12888 sert de base au contreprojet sur l'IN 178 : « Pour la réduction de l'impôt sur les véhicules ».

Ce PL 12888 qui est donc devenu le contreprojet à l'IN 178 propose de nouveaux principes pour les véhicules de tourisme, les véhicules électriques, les deux-roues motorisés, les voitures de livraison et les camions.

Impôts supplémentaires basés sur le poids pour les véhicules électriques ou basés sur le CO₂ pour les véhicules thermiques.

Surtaxe pour les véhicules antérieurs à la norme Euro 3 dès la 3^e année dès l'entrée en vigueur du nouveau système.

Pour les deux-roues motorisés, un système de calcul basé sur la puissance est introduit avec un bonus de 50% pour les motos électriques.

Pour les véhicules de livraison et les camions, le système basé sur le poids est reconduit avec l'introduction d'un bonus de 50% pour les véhicules électriques.

Ce PL 12888 ainsi modifié induit une perte théorique de 258 000 francs. La perte de recettes récoltées est estimée à 400 000 francs à l'horizon 2030.

Ce PL 12888 devenu le contreprojet à l'IN 178 propose donc quelques avancées intéressantes avec une quasi-neutralité fiscale, soit une goutte d'eau dans l'océan de la fiscalité genevoise alors que les impôts sur les véhicules automobiles encaissés sont de l'ordre de 100 millions de francs par année.

La minorité de la commission fiscale refuse ce PL 12888 qui ne répond pas aux objectifs de l'IN 178, soit de réduire de moitié l'impôt sur les véhicules automobiles, et n'est qu'un écran de fumée. Il convient donc de refuser ce PL 12888.