



Date de dépôt : 3 octobre 2024

Rapport

de la commission fiscale chargée d'étudier le projet de loi de Thierry Cerutti, Skender Salihi, Christian Steiner, François Baertschi, Sandro Pistis, Gabrielle Le Goff, 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 Pierre Eckert (page 4)

Rapport de minorité de Thierry Cerutti (page 8)

Projet de loi (13450-A)

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

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

Art. 1 **Modification**

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

Art. 415, al. 1 à 3 (nouvelle teneur)

¹ Les véhicules automobiles ainsi que les cycles 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 à vide est calculée selon le barème suivant :

Voitures dont le poids à vide est

- | | |
|------------------------|---------|
| a) de 1 401 à 1 650 kg | 50 fr. |
| b) de 1 651 à 1 750 kg | 100 fr. |
| c) de 1 751 à 1 900 kg | 150 fr. |
| d) de 1 901 à 2 100 kg | 200 fr. |
| e) de 2 101 à 2 300 kg | 300 fr. |
| f) de 2 301 à 2 400 kg | 400 fr. |
| g) de 2 401 à 2 500 kg | 500 fr. |
| h) de 2 501 à 2 600 kg | 600 fr. |
| i) > 2 600 kg | 800 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 CO₂ par g/km de CO₂

- | | |
|----------------------|----------|
| a) ≤ 120 g/km | 0,25 fr. |
| b) de 121 à 135 g/km | 0,50 fr. |
| c) de 136 à 155 g/km | 0,75 fr. |
| d) de 156 à 175 g/km | 1,00 fr. |
| e) de 176 à 200 g/km | 1,50 fr. |
| f) de 201 à 250 g/km | 2,00 fr. |

- | | |
|----------------------|----------|
| g) de 251 à 300 g/km | 2,50 fr. |
| h) > 300 g/km | 4,00 fr. |

Art. 2 Entrée en vigueur

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

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Pierre Eckert

Ce projet de loi a été déposé le 15 avril 2024. Il a été étudié à la commission fiscale en une seule séance, le 3 septembre 2024, sous la présidence de M. Sébastien Desfayes, avec le soutien de M. Stefano Gorgone, secrétaire scientifique, et la rédaction du procès-verbal par M^mc Caroline Dang.

Historique et arguments

Depuis 2019, la commission fiscale avait déjà travaillé longuement sur la question de **l'imposition des véhicules motorisés**. On en trouvera des détails dans le rapport PL 12888-A. De fait, la révision de l'imposition a débuté avec une motion interpartis, la M 2539, votée à l'unanimité par le Grand Conseil en avril 2019 ; 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.

Un premier projet a été déposé par le Conseil d'Etat (le PL 12873). Ce dernier était assez complexe, mélangeant pour les véhicules thermiques la puissance, les émissions de CO₂ et les classes EURO. Il instaurait aussi un fonds pour l'électromobilité. La neutralité fiscale n'était assurée qu'au bout d'une certaine durée avec l'évolution du parc automobile, si bien que la commission n'a pas retenu cette idée.

Le MCG a ensuite déposé **le PL 12888 qui demande pour les véhicules thermiques une imposition basée uniquement sur les émissions de CO₂**. Contrairement à ce qui est prétendu dans l'exposé des motifs du présent projet de loi, l'objectif du PL 12888 n'a jamais été d'abaisser globalement la fiscalité des véhicules, mais de la baser sur un indicateur plus moderne et plus environnemental que la puissance. L'incidence en termes de revenus fiscaux n'a, à la connaissance du rapporteur, pas été évaluée.

La commission a toutefois retenu de ce projet de loi l'idée d'une imposition sur la seule émission de CO₂ pour les véhicules thermiques et y a inclus un impôt progressif sur le poids à vide pour les véhicules électriques. Divers éléments techniques ont également été inclus dans les articles du projet de loi. Tous les paramètres ont été fixés par un groupe de travail issu de la commission et qui regroupait PLR, LC, Vert-e-s, PS et un membre du MCG. Il a convenu

de la neutralité fiscale au temps zéro avec la perspective d'une faible perte au fur et à mesure de l'évolution du parc automobile.

L'ensemble du texte a été introduit comme amendement général au PL 12888 puisqu'il en gardait les principales idées. Il a été voté par 12 voix pour et 3 voix contre en commission.

En parallèle a été déposée l'initiative 178 qui demandait que l'entier du barème d'imposition soit abaissé de moitié sans tenir compte des évolutions technologiques ni de l'électrification du parc. La majorité du parlement a refusé cette initiative, mais a accepté le principe d'un contreprojet. La commission a de la sorte pu **proposer le PL 12888 amendé en tant que contreprojet**. La plénière a suivi ce principe, si bien qu'initiative et contreprojet sont partis en votation populaire.

La votation a été tenue le 3 mars 2024 avec un résultat clair. **L'initiative a été refusée avec 51,58% de non et le contreprojet accepté par 56,73% du corps électoral.**

Pour en venir au présent projet de loi, celui-ci reste sur les mêmes principes que le contreprojet, mais abaisse sensiblement les barèmes. La perte fiscale n'a pas été évaluée, mais pourrait à première vue être du même ordre de grandeur que celle de l'IN 178 (de l'ordre de 50%).

En fonction de ces éléments, la majorité de la commission a refusé le projet de loi pour les raisons suivantes :

- La votation sur le sujet a eu lieu il y a très peu de temps. Le contreprojet a été accepté avec une majorité confortable, il n'y a pas lieu de remettre cette décision en question aussi tôt.
- Le projet de loi induit une réduction notable des recettes fiscales liées à l'impôt auto. Ce principe est semblable à celui de l'IN 178 et a été rejeté en votation populaire.
- Par rapport à la situation précédente, le contreprojet adopté attribue des réductions d'impôt pour nombre de véhicules, mais aussi certaines augmentations, notamment pour les véhicules peu puissants consommant beaucoup. **Cette situation était parfaitement connue du corps électoral** puisqu'un simulateur en fonction du type de véhicule avait été mis à disposition par la presse.
- Le contreprojet est le fruit d'un compromis entre plusieurs partis de divers bords politiques. Il est fiscalement neutre et donne une orientation vers des véhicules thermiques moins gourmands en essence et des véhicules électriques légers.

La commission a en conséquence refusé le projet de loi par 10 non, 2 oui et 2 abstentions.

Audition en commission de M. Thierry Cerutti, auteur

M. Cerutti dit qu'il y a eu une récente révision de la loi sur le prélèvement des impôts sur les véhicules motorisés. Le projet était du MCG à l'origine, mais il relève que la commission fiscale a remanié la taxation de sorte que certains véhicules paient moins, notamment ceux qui sont immatriculés hors du canton de Genève et, en parallèle pour équilibrer, une hausse a eu lieu sur d'autres véhicules. Ce n'était donc pas la volonté du PL, qui souhaitait une baisse pour tous les véhicules. Les gens verront leur impôt doubler ou tripler en fin d'année, notamment sur les véhicules familiaux, et ce n'était pas la volonté du projet. En effet, il pense que les personnes qui ont voté ce PL n'ont pas forcément bien compris ce qui allait changer avec le nouveau mode de calcul. En résumé, le PL 13450 vise à revisiter le mode de calcul afin que toutes les catégories paient moins d'impôts.

Un député (Ve) comprend que le PL 13450 propose un changement du mode de calcul de la nouvelle loi qui n'est pas encore entrée en vigueur. Actuellement, la taxation se fait sur la puissance, elle se fera sur le CO₂ à l'avenir. Certes, il y aura des perdants et des gagnants. Il demande comment M. Cerutti peut garantir que tout le monde sera gagnant.

M. Cerutti répond avoir fait le calcul. Il y a deux modes de calcul sur les véhicules, le CO₂ et le poids du véhicule entrent en compte.

Le député (Ve) dit que le calcul est différent pour les modèles électriques. Pour tous les thermiques, seul le CO₂ est pris en compte.

M. Cerutti dit que, dans tous les cas, certains véhicules se retrouveront à payer beaucoup plus.

Le député (Ve) dit que le travail a été fait en commission sur le nouveau projet de loi. Tous les véhicules thermiques sont évalués par rapport au CO₂, avec quelques plus-values pour les véhicules anciens. Le poids n'est pas utilisé pour les véhicules thermiques. Il dit que le rapport de majorité contient les diverses projections sur les véhicules qui sont perdants ou gagnants. Globalement, l'objectif était de conserver l'assiette fiscale. L'évolution du parc en direction de l'électrique léger pourrait à terme faire perdre des recettes.

Un député (S) dit que la votation a eu lieu récemment. Le mode de calcul a été présenté dans la Tribune de Genève ainsi que dans la brochure explicative, un calculateur avait même été mis en place. Il demande pourquoi M. Cerutti considère que le peuple n'avait rien compris à la votation.

M. Cerutti dit que ce n'est pas ce qu'il a insinué, mais que les gens auront des surprises. Il demande si toutes les personnes qui votent lisent réellement toutes la brochure explicative et sont toutes abonnées à la Tribune. Il concède que certains ont été informés, mais il estime qu'une grande majorité des gens

n'a pas fait attention aux réels changements. La volonté du projet d'origine était que tout le monde paie moins.

Discussion

Un député (PLR) dit que le principe est le même qu'avant, on revient sur le sujet, en gardant une partie de l'issue du vote dans le cas présent, mais on change le mode de calcul. Il se trouve que ce qui a été voté était issu d'un accord à la commission fiscale. Aussi, par souci de loyauté, le PLR restera sur la ligne qui a été trouvée et ne votera pas ce projet. Il n'exclut pas un changement d'opinion dès que la mise en œuvre aura eu lieu et qu'il sera constaté que des choses ont été mal calculées.

Un député (UDC) relève que le vote a déjà eu lieu et qu'il n'y a pas encore eu d'effet, car la nouvelle loi n'est pas encore entrée en vigueur, l'UDC est favorable sur le principe, mais s'abstiendra sur l'entrée en matière tant que les effets ne seront pas constatés.

Un député (Ve) rappelle les arguments évoqués, dont le fait qu'il n'y a pas encore eu d'entrée en vigueur. De plus, il est important de respecter la capacité de discernement de la population. Des modifications ultérieures pourraient avoir lieu si des erreurs flagrantes étaient constatées. Il pense que dans une démocratie il faut partir du postulat que la population peut s'informer librement. Tenir un discours inverse sans avoir une quelconque preuve lui semble choquant. Pour toutes ces raisons, les Verts n'entreront pas en matière sur le PL, au-delà même des considérations liées à l'écologie.

Un député (MCG) dit que les commissaires savaient pertinemment au moment du vote de l'ancien PL qu'il y avait des inégalités de traitement. L'argumentation qui dit qu'il faudrait attendre les conséquences avant de les modifier lui semble ridicule. Le principe du PL ne change pas, c'est la tarification qui est choquante. Le peuple ne descendra pas dans la rue pour cela, mais il sera surpris pas les nouveaux tarifs.

Votes

1^{er} débat

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 13450 :

Oui :	2 (2 MCG)
Non :	10 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 1 LC, 3 PLR)
Abstentions :	2 (2 UDC)

L'entrée en matière est refusée.

Date de dépôt : 14 octobre 2024

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Thierry Cerutti

La loi 12888 modifiant la LCP a été déposée par le MCG et soutenue par la population genevoise lors des votations du dimanche 3 mars 2024, après avoir subi un toilettage préalable opéré en coulisse par une majorité des membres de la commission fiscale, à savoir le PLR-PS-Verts et le Centre.

Cela a altéré considérablement la volonté initiale de **ce projet de loi qui consistait à revoir à la baisse, pour toutes les catégories de véhicules**, le barème d'imposition des véhicules motorisés immatriculés dans le canton de la République et canton de Genève avec l'idée de favoriser les véhicules les moins polluants.

Le fait que des propriétaires de certaines catégories de véhicules à moteur verront leurs factures augmenter va à l'encontre de la volonté des dépositaires du PL 12888, lesquels voulaient avant tout améliorer le pouvoir d'achat des résidents de notre canton, et cela ne sera pas le cas pour toute une catégorie de propriétaires de certains véhicules.

Le dépositaire du présent PL en est convaincu et il est probable qu'une partie du corps électoral ait été induite en erreur par le contreprojet à l'initiative dissimulant des augmentations d'impôts par le biais d'un charabia législatif difficilement perceptible de prime abord.

Le présent projet de loi veut rétablir le projet initial en remettant l'église au milieu du village, afin de permettre à TOUS les propriétaires de véhicules motorisés, quelle que soit sa catégorie, de bénéficier d'une baisse de l'impôt sur les véhicules motorisés, de voir leur facture sur l'immatriculation des plaques diminuer drastiquement afin d'être cohérent avec ce qui se passe dans des cantons beaucoup plus grands (voir QUE 195-A).

Comme déjà indiqué en amont, l'objectif principal est de rendre à toutes les personnes visées une partie de leur pouvoir d'achat en baissant cet impôt hors de prix comme déjà sollicité par le groupe MCG en septembre 2016 avec son PL 11963.

Pour rappel : 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 qu'avant en termes de CV mais pas forcément en termes de cylindrée, 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'ont 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 où 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 citoyens 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 », et 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.

Ce ne sera finalement pas le cas après l'entrée en vigueur de la loi 12888, puisque cette dernière augmente certaines catégories et en diminue d'autres, ce qui va clairement à l'encontre de la volonté initiale des dépositaires du projet de loi.

Une fois de plus, les dindons de la farce qui vont être plumés sont les citoyens genevois. Un plumage en règle qui a été orchestré par la majorité PLR-PS-Verts-Centre, rejoints par LJC, ceux-là mêmes qui ont fait campagne pour redonner un pouvoir d'achat digne de ce nom aux résidents genevois.

Que de belles paroles sans actes !

Raison pour laquelle le groupe MCG revient avec le présent projet de loi pour corriger le tir et éviter toute augmentation d'impôts sur les véhicules à moteur, en réévaluant à la baisse la tarification relative à leur poids à vide, ainsi que les émissions de CO₂ par km. Cette proposition pourra bénéficier économiquement à l'ensemble des détenteurs de véhicules motorisés, sans modifications excessives apportées au PL 12888, dont telle était par ailleurs la vocation originelle.

Au vu de toutes ces explications, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les députés, à réserver un accueil favorable au présent projet de loi.