



*Date de dépôt : 30 octobre 2024*

## **Réponse du Conseil d'Etat** **à la question écrite urgente de Jacques Jeannerat : Adapter à la réalité du marché les exigences de la loi relatives aux émissions de CO2 des véhicules professionnels**

En date du 27 septembre 2024, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

Les entreprises de transport de personnes ont commandé, avant l'arrêté du 10 avril 2024, des véhicules de classe énergétique E, lesquels seront livrés après l'entrée en vigueur de la modification de la loi, c'est-à-dire après le 1er juillet 2024.

Par ailleurs, le financement de ces véhicules se fait, pour la plupart, par le biais de contrats de leasing sur une période de 4 ans ou plus. Dès lors, les véhicules achetés, mais livrés après le 1er juillet 2024, ne pourront pas être immatriculés en raison de cette nouvelle loi, alors qu'ils devront continuer à être financés sur une longue période. D'ailleurs, *le financement n'est jamais réalisé avec un amortissement total. Cela signifie qu'au terme du contrat, il reste toujours une valeur résiduelle à payer par le détenteur du véhicule afin qu'il devienne propriétaire.*

*En sus, la revente du véhicule sera extrêmement difficile, puisque ces véhicules « spécifiques » sont essentiellement destinés aux professionnels.*

Enfin, les directives du service du commerce à ce sujet sont peu claires et sont traitées au cas par cas.

Les conséquences économiques et de logistiques pour les entreprises de transport seront donc désastreuses.

Au vu des éléments qui précèdent, mes questions sont les suivantes :

- *Est-il possible de repousser l'entrée en vigueur de cette loi de 4 ans pour tous les véhicules commandés avant le 10 avril 2024 ?*
- *Dans la négative, comment l'Etat va-t-il indemniser les entreprises de transport qui ne pourront pas utiliser les véhicules commandés ?*
- *Que faire de ces véhicules qui ne pourront pas être utilisés ?*
- *Comment les entreprises de transport vont-elles pouvoir servir leur clientèle selon leur exigence (notamment haut de gamme), sachant qu'elles n'auront pas de véhicule immatriculable à leur mettre à disposition et que les constructeurs ne proposent pas des véhicules répondant aux normes prévues par la nouvelle loi ?*
- *Quid de la concurrence déloyale qui en résultera, sachant que cette loi ne s'appliquera pas aux entreprises françaises et vaudoises ?*

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Par arrêt du 23 février 2024, publié le 10 avril 2024, le Tribunal fédéral a confirmé la constitutionnalité et la conformité au droit fédéral de l'article 18, alinéa 2, de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 28 janvier 2022 (LTVTC; rs/GE H 1 31), qui est donc désormais en force.

Pour rappel, l'article 18, alinéa 2, LTVTC a la teneur suivante :

*Afin de limiter progressivement les émissions de CO<sub>2</sub>, les voitures utilisées [comme taxis ou VTC] doivent :*

- a) *dès le 1<sup>er</sup> juillet 2024, avoir une efficacité énergétique correspondant aux catégories étiquette-énergie A, B, C ou D;*
- b) *dès le 1<sup>er</sup> juillet 2027, avoir une efficacité énergétique correspondant à la catégorie étiquette-énergie A;*
- c) *dès le 1<sup>er</sup> juillet 2030, ne plus émettre de CO<sub>2</sub>.*

La volonté du législateur, confirmée par le Tribunal fédéral, implique une transition vers des véhicules ne provoquant pas d'émissions directes de CO<sub>2</sub>. Tel est le cas des véhicules 100% électriques:

Conscient de la proximité de l'échéance du 1<sup>er</sup> juillet 2024 et de la problématique des délais de commande des voitures, respectivement des contrats de leasings en cours, le département de l'économie et de l'emploi (DEE), soit pour lui la direction de la police du commerce et de lutte contre le travail au noir (PCTN), a décidé d'appliquer cette nouvelle disposition conformément au principe de la proportionnalité et dans le respect des droits acquis.

Concrètement, cela implique que les véhicules de catégories étiquette-énergie E, F et G d'ores et déjà immatriculés au jour de la communication aux associations professionnelles, ainsi que dans la Feuille d'avis officielle (FAO), soit le 28 juin 2024, pourront continuer à être utilisés pour le transport professionnel de personnes, ceci jusqu'au 30 juin 2027 au plus tard.

Selon la même logique, les véhicules qui ont été commandés avant le 28 juin 2024, mais qui n'ont été ou qui ne seront livrés qu'après cette date pourront être immatriculés et utilisés jusqu'au 30 juin 2027.

Dans tous les cas, la limite suivante s'applique : en cas de changement de véhicule ou de renouvellement de leasing après le 1<sup>er</sup> juillet 2024, mais avant le 1<sup>er</sup> juillet 2027, le véhicule concerné doit au minimum être conforme à l'exigence applicable au 1<sup>er</sup> juillet 2024.

Dès le 30 juin 2027, tous les véhicules utilisés pour le transport professionnel de personnes devront être conformes à l'exigence applicable dès cette date.

Ces informations ont fait l'objet d'une directive transmise aux associations professionnelles et d'une publication dans la FAO le 28 juin 2024.

L'article 18, alinéa 2, LTVTC s'applique aux chauffeurs confédérés qui disposent d'une reconnaissance délivrée par la PCTN, ainsi que pour les chauffeurs étrangers au bénéfice d'une reconnaissance délivrée par le Secrétariat d'Etat à la formation, à la recherche et à l'innovation (SEFRI), qui est nécessaire pour pouvoir être détaché pendant 90 jours par année civile en application des accords bilatéraux entre la Suisse et l'Union Européenne.

Ces chauffeurs bénéficient des mêmes règles d'application précitées que les chauffeurs genevois, à savoir que si leur véhicule était déjà immatriculé ou commandé en date du 28 juin 2024, ils peuvent l'utiliser jusqu'au 30 juin 2027. Dès cette date, tous les véhicules conduits par ces personnes devront être conformes aux critères valables dès cette date, soit être de catégorie A. En revanche, les véhicules utilisés par des chauffeurs en provenance d'un autre canton pour des courses intercantionales uniquement (ex : Verbier-Genève ou Nyon-Genève et vice-versa) n'y sont pas soumis, dans la mesure où ils n'entrent pas dans le champ d'application de la LTVTC (art. 16, al. 3, LTVTC).

Le Conseil d'Etat constate dès lors que l'application des normes fixées par la LTVTC relatives à la réduction d'émission CO<sub>2</sub> est effectuée selon le principe de proportionnalité et que les milieux intéressés en ont dûment été informés. La mise en œuvre de ces normes n'est donc pas de nature à compromettre l'activité des entreprises de transport et ne les empêche pas de proposer un service de haute gamme. Le Conseil d'Etat constate par ailleurs

que la mise en œuvre du cadre légal fixé par le législateur genevois et confirmé par le Tribunal fédéral n'est pas de nature à créer une situation de concurrence déloyale entre les entreprises de transport genevoises et les entreprises de transport établies à l'étranger ou dans un autre canton suisse.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite à prendre acte de la présente réponse.

#### AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

La présidente :

Nathalie FONTANET