

**Audition relative à l'IN 178 et aux PL 12873 et 12888**

Commission fiscale – 3 mai 2022

---

Mesdames et Messieurs les députés,

Nous vous remercions de requérir notre position sur cette initiative et l'éventuel contreprojet à y apporter.

Le texte lancé par les partis UDC et MCG se base sur un constat : Genève pratique une fiscalité automobile particulièrement élevée, en comparaison nationale. Même si les véhicules électriques y sont traités de manière favorable, l'impôt auto reste très cher dans notre canton. Par ailleurs, le surveillant des Prix constatait en 2018 que Genève pratiquait des émoluments en matière de circulation routière qui allaient bien au-delà de ce que la couverture des coûts imposait et indiquait qu'une baisse des coûts devait intervenir. Lancé tout d'abord sous la forme d'un projet de loi UDC, le manque apparent d'empressement à le traiter en commission et la dégradation constatée par les auteurs des conditions de circulation durant la crise du COVID (avec l'empiètement de voies dédiées au transport individuel motorisé, au profit de pistes cyclables et la suppression des places de stationnement) ont conduit ses auteurs à transformer le texte en initiative populaire, avec le soutien du MCG.

Le fait est que le GTE a été auditionné l'année dernière sur les PL du Conseil d'Etat (12873) et du MCG (12888) et qu'il n'a jamais été fait référence au PL UDC (12738), portant déposé depuis plusieurs mois. Le texte est relativement simple dans sa conception puisqu'il demande une diminution de près de moitié de la taxation automobile.

L'initiative 178 reprend de manière très fidèle le projet de loi déposé, encore en suspens devant la commission fiscale du Grand Conseil.

Dans sa prise de position au sujet de l'initiative, le Conseil d'Etat a relevé que l'initiative était certes valable sur la forme, mais qu'il s'opposait au fond. Il a invoqué l'urgence climatique, décrétée dans le canton, et relevé qu'il convenait dès lors d'adopter une réforme qui encourage l'achat de véhicules respectueux de l'environnement et décourage l'acquisition de modes de transports plus polluants.

Notre Groupement peut comprendre l'agacement des initiants face à une fiscalité quelquefois confiscatoire, alors même que les aménagements sont toujours plus hostiles à la voiture. Le sentiment que l'automobiliste soit considéré comme la « vache à lait » de l'Etat peut en effet se comprendre. En revanche, comme indiqué lors de notre audition du 4 mai 2021, le GTE comprend également que dans un contexte de changement climatique et de prise de conscience de l'importance d'adopter des comportements plus respectueux de l'environnement, la mobilité doit

elle aussi évoluer. Et la fiscalité est assurément un outil qui permet d'encourager le changement de comportements.

Dans son rapport sur l'IN 178, le Conseil d'Etat invoque la motion 2539. Comme indiqué en 2021, cette dernière invite à :

*Proposer une réforme de l'imposition des véhicules à moteur **tendant à être neutre fiscalement**, notamment de l'article 415 LCP, en se basant sur les éléments suivants :*

– ***l'évolution technologique*** de ces 20 dernières années concernant la motorisation des véhicules à moteur;

– ***l'arrivée sur le marché de nouveaux types de moteur*** (électriques, hybrides, hydrogènes, gaz naturel/biogaz...);

.....

– ***la prise en compte des cas particuliers des véhicules de collection.***

Le Conseil d'Etat propose par ailleurs d'opposer le PL 12873, comme contreprojet à l'IN 178. Or, force est de constater que celui-ci ne respecte que partiellement les invites de la motion dont il se réclame.

Pour rappel, en 2021, le GTE invitait les autorités à revoir le projet, afin de respecter la neutralité recherchée par cette motion, et le cibler sur les émissions de CO<sup>2</sup>, en prenant en compte le secteur du transport professionnel. Son positionnement n'a pas changé. Outre le fait que ledit transport professionnel est matraqué par la proposition initiale, il souffre par ailleurs grandement aujourd'hui des aménagements COVID et sera très fortement impacté par les restrictions de vitesse envisagées par le canton. Nous rappelons que le transport professionnel est indispensable à de nombreuses activités économiques (construction, vente, services notamment), que certaines entreprises renoncent déjà à accepter des missions dans les régions à l'accessibilité réduite et que celui-ci est par ailleurs pourvoyeur d'emplois et de rentrées fiscales, directs et indirects.

Le GTE avait également indiqué adhérer à la proposition de prime pour l'achat de véhicules électriques. Mais l'intention seule ne sert à rien sans mesure d'accompagnement et un effort sensible doit être fait pour doter le canton de Genève de bornes de recharge en suffisance. Les poids lourds ne doivent pas être oubliés par ce subventionnement, qui doit être à la mesure du coût d'achat d'un tel véhicule. 15'000.- de subvention à l'achat d'un camion électrique qui peut atteindre le million est à tout le moins non incitatif, au pire ridicule. L'achat de véhicules lourds électriques est particulièrement onéreux et l'Etat doit les intégrer dans sa politique d'encouragement.

D'une manière globale, le GTE soutient l'objectif de neutralité fiscale dans la fiscalité automobile. S'il comprend l'agacement des auteurs de l'IN 178, il ne demande pas une diminution de l'impôt auto, même s'il n'est pas pour autant fondamentalement opposé. Toutefois, comme déjà indiqué, il estime que la fiscalité doit s'adapter à l'évolution du contexte général, qui demande une fiscalité plus en phase avec le respect de l'environnement, mais également plus en phase avec la modification des caractéristiques techniques des véhicules. Dans ce sens, le GTE ne peut accepter le PL 12873 comme contreprojet à l'IN 178. Il estime également, comme il l'a déjà relevé il y a un an, que l'imposition sur la base de la puissance des véhicules est aujourd'hui dépassée, à l'aune des progrès technologiques et qu'il convient de taxer les véhicules en fonction de leurs émissions de CO<sup>2</sup> si l'on entend répondre aux objectifs de l'urgence climatique décrétée à Genève. Cela

serait plus juste et permettrait d'éviter de taxer fortement des véhicules qui sont peu producteurs de telles émissions, comme les hybrides ou les électriques, mais relativement lourds du fait de leur batterie plus pesante. Le projet du Conseil d'Etat n'est donc pas abouti de ce point de vue-là et notre groupement réitère sa préférence pour le PL 12888, basé sur la production d'émissions de CO2, bien qu'imparfait également à ses yeux (neutralité fiscale à vérifier et intégration de la problématique du transport professionnel, et plus spécifiquement des poids lourds, absents de la réflexion notamment), . Outre les autres défauts que notre groupement avait identifié (référence à des normes fédérales dépassées, risque de tourisme fiscal maintenu), il souligne la grande complexité du projet, avec une multiplicité de critères qui le rend peu lisible pour les contribuables. Il ne lui apparaît donc pas opportun de le porter comme contreprojet à l'initiative.

**En conclusion, le GTE invite les députés à travailler sur un contreprojet qui prévoit une réforme neutre fiscalement, tournée vers le respect de l'environnement et qui tienne compte de la situation du transport professionnel. Le PL 12888 nous paraît plus pertinent pour servir de base à cette réflexion.**

En vous remerciant de votre écoute attentive et en restant à votre disposition pour les questions.

Nicolas Rufener  
Vice-président

Stéphanie Ruegsegger  
Secrétaire