

**Audition relative aux PL 12873 et 12888**

Commission fiscale – 4 mai 2021

---

Mesdames et Messieurs les députés,

Nous vous remercions de requérir notre position sur ces projets.

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. Notre Groupement ne s'oppose donc pas au principe d'une adaptation de la fiscalité automobile.

Concernant plus concrètement la proposition du Conseil d'Etat (PL 12783), il adhère à l'introduction d'une prime pour l'achat de véhicules électriques. Cette action sera à même de faciliter une transition vers une mobilité plus durable. Elle serait toutefois vaine sans un effort particulier pour doter le canton de Genève de bornes de recharge en suffisance. Par ailleurs, dans la mesure où la réforme touche également – et plutôt fortement – les poids lourds, il sera judicieux que ces derniers puissent également bénéficier de subventions équivalentes pour le renouvellement de leur flotte.

Le GTE relève néanmoins que l'imposition sur la base de la puissance des véhicules est aujourd'hui dépassée, à l'aune des progrès technologiques. Si le principe d'un changement de paradigme est la préservation de l'environnement, il convient dès lors de taxer les véhicules en fonction de leurs émissions de CO<sup>2</sup>. 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 n'est donc pas abouti de ce point de vue-là. Il se révèle de plus d'une grande complexité, avec trois critères pris en compte, ce qui le rend peu lisible pour les contribuables. Notre Groupement estime enfin que la nouvelle réglementation doit s'appliquer aux véhicules immatriculés à compter de la mise en œuvre de cette loi, et non avec effet rétroactif. Dans ce contexte, le GTE se prononce donc davantage en faveur du PL 12888, plus pertinent dans un but de lutte contre le réchauffement climatique, puisque basé sur la production d'émissions de CO<sup>2</sup>. Il convient toutefois d'en calculer les répercussions financières, pour assurer la neutralité fiscale du projet. Le volet «véhicules poids lourds» est également absent de la réflexion et il conviendrait de l'ajouter.

Si toutefois le système proposé devait être maintenu, il convient de relever que l'abaissement du seuil permettant de bénéficier d'un bonus se réfère à des normes fédérales aujourd'hui dépassées. En effet, la Confédération a porté le seuil des émissions de CO<sup>2</sup> à 118 gr/km, de manière transitoire. Même si nous comprenons que la proposition n'est sans doute pas innocente d'un point de vue financier, il serait adéquat que Genève s'aligne sur la pratique fédérale, en remontant le seuil à ce niveau.

Concernant l'aspect financier de la réforme précisément, le commentaire s'enorgueillit du fait que Genève a la taxation des véhicules polluants la plus lourde de Suisse. Il relève que cette situation entraîne un tourisme fiscal pour échapper à l'impôt. Nous ne pouvons que partager le constat, mais nous peinons à comprendre mal en quoi ce projet de loi permettra véritablement d'apporter une solution à ce phénomène, dans la mesure où elle reste particulièrement lourde dans certains cas.

Par ailleurs, lorsque Genève dispose d'une taxation plus légère des véhicules, le projet vise quelquefois à adapter à la moyenne la fiscalité de certains types de véhicules lorsqu'elle est plus faible à Genève. Il en est ainsi des véhicules professionnels, qui sont particulièrement malmenés dans ce projet.

Nous comprenons donc de la lecture des commentaires que la réforme n'a rien de neutre sur le plan fiscal. Là où elle est déjà largement au-dessus de la moyenne nationale, on la maintient, et lorsqu'elle est inférieure, on l'augmente de manière à la porter au niveau de la moyenne fédérale. Ce projet, sous des atours environnementaux, n'est en fait rien d'autre qu'une augmentation de la fiscalité. Et la constitution d'un fonds destiné à faciliter la transition vers une mobilité plus durable n'y change pas grand-chose, puisque ce sont plusieurs dizaines de millions qui sont ainsi engrangés sur le dos des automobilistes, et notamment sur le dos des professionnels du transports.

A ce propos, l'introduction d'un bonus pour les véhicules électriques ou à hydrogène est d'une rare hypocrisie. L'achat d'un tel véhicule est aujourd'hui considérablement plus cher qu'un véhicule traditionnel et peut largement dépasser le million de francs. Pensez-vous réellement que les entreprises actives dans ce secteur ont les moyens d'une telle dépense, alors qu'elles affrontent encore les affres de la crise sanitaire et qu'elles peinent déjà à renouveler leur flotte «traditionnelle»? Ces entreprises, clients captifs du fisc ne peuvent organiser de déménagements, déblayer les déchets, livrer des biens essentiels ou encore transporter du matériel de construction à vélo ou en Léman express, et n'ont d'autres choix que d'utiliser des poids lourds. Dans certains cas, la taxation pourra passer de 1'837 francs aujourd'hui à plus de 3'200 francs avec ce projet. Nous ne pouvons l'accepter.

En conclusion, nous nous référerons à la présentation du Conseil d'Etat, relevant que le projet concrétisant la motion 2539. Pour rappel, 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...);
- le développement de nouvelles pratiques de mobilité, en particulier l'autopartage ;
- l'impératif de lutter contre la pollution de l'air notamment par les particules fines et les dégagements de CO<sup>2</sup> dans l'atmosphère ;
- la réactualisation du système bonus/malus tenant compte de ces éléments afin de renforcer le caractère incitatif du système de taxation des véhicules à moteur ;
- la prise en compte des cas particuliers des **véhicules de collection**.

Même si certaines invites sont respectées, on ne peut malheureusement pas dire que cela correspond au projet déposé, et le GTE invite les autorités à revoir le projet, pour le rendre neutre, ciblé sur les émissions de CO<sup>2</sup> et prenant en compte le secteur du transport professionnel, matraqué par cette loi.

Nicolas Rufener  
Vice-président

Stéphanie Ruegsegger  
Secrétaire