



**GE ne peut plus rouler !**

[www.ge-ne-peux-plus-rouler.ch](http://www.ge-ne-peux-plus-rouler.ch)

## CONFERENCE DE PRESSE INITIATIVE SUR LA REDUCTION DE L'IMPOT AUTO

---

### «Nos autorités s'assoient sur nos libertés individuelles »

*Par Michael Andersen, président du Comité d'initiative*

Tous les modes de transport sont indispensables et notre Constitution cantonale garantit la liberté individuelle du choix du mode de transport dans son article 190, al. 3. Malgré cette obligation constitutionnelle, on le voit de plus en plus, l'Etat supprime régulièrement des infrastructures dévolues aux transports individuels motorisés. Nos autorités, au nom de leur politique anti-voiture, s'assoient sur cette liberté individuelle avec la réalisation d'aménagements et d'autres obstacles visant à compliquer, 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 justifiait déjà pas auparavant et encore moins depuis ce printemps, raison pour laquelle nous lançons notre initiative législative. Ce texte permettra de réduire de moitié l'impôt actuel sur les véhicules automobiles qu'il s'agisse des voitures de tourisme, des camions et voitures de livraison, des autocars, des motocycles etc.

Genève figure parmi les cantons qui taxe le plus les véhicules à moteur. Il faut savoir que dans notre canton, comme à Schwytz, au Tessin ou dans le canton de Vaud, l'impôt est basé sur la puissance de la voiture ou du deux roues. Les cantons de Nidwald, les Grisons et Zoug prennent en compte, eux, le poids total ; Lucerne, Schaffhouse et le Valais se basent sur la puissance maximale ; enfin, Argovie et Fribourg retiennent la «puissance maximale sur 30 minutes » (cela correspond à ce que le moteur peut délivrer au maximum sur 30 minutes en termes de puissance).

Ces calculs - si différents - sont les conséquences de notre fédéralisme. Mais les raisons de ces disparités sont aussi à chercher dans la charge fiscale propre à chaque canton, la manière de financer la construction et l'entretien des routes

cantonales ainsi que dans divers paramètres de mesures classés en quatre catégories : la cylindrée, le poids total, la puissance et les émissions de CO2. La prise en compte – ou non – de chacun de ces critères et leur pondération déterminent le montant de l'impôt annuel. A Genève, les véhicules sont taxés d'après la puissance effective de leur moteur calculée en kilowatts (kW) et d'après leurs émissions de CO2 exprimées en grammes par kilomètre (g/km). Selon une étude comparative du TCS datant de 2018, nous allons prendre quatre modèles de véhicules, allant de la petite citadine au 4 x 4, en passant par un break familial et une voiture comme la Golf, l'une des plus vendues en Suisse.

En ce qui concerne un break familial comme la Skoda Octavia Combi 2.0 TDI Amb, 4x4 DSG (prix de vente à neuf : 33'990 francs) , l'un des breaks les plus achetés en Suisse, Genève est à 549 francs par an. Une somme beaucoup plus élevée que dans des cantons comme Schaffhouse (264 francs), le Valais (269 francs), Le canton de Thurgovie (288 francs) ou encore le canton d'Argovie (300 francs).

Pour une Fiat 500 0.9 TwinAir T Lounge (32'440 francs) il en coûtera 157 francs à Genève et 123 francs dans le canton de Vaud. Il est vrai que dans plusieurs cantons, cette voiture est imposée plus fortement.

Voici pour les exemples. Reste une chose indéniable : puisqu'à Genève nous ne pouvons plus utiliser au mieux nos routes, nous devons par conséquent diminuer les impôts pour les véhicules. Nous ne demandons pas leur suppression totale même s'il est devenu quasi impossible de circuler : nous proposons de les diminuer de moitié. Nous tenons à préciser que les bons et malus restent inchangés.