

Date de dépôt: 7 mai 2007

Rapport

de la Commission fiscale chargée d'étudier le projet de loi de M^{mes} et MM. Sylvia Leuenberger, Sami Kanaan, Morgane Gauthier, Françoise Schenk-Gottret, Renaud Gautier, Christian Grobet, Pierre Guérini et Jean Rossiaud pour une taxation accrue des véhicules de tourisme très polluants

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Roger Golay

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le projet de loi 9501 a été déposé le 1^{er} mars 2005. Le Grand Conseil, dans sa séance plénière du 17 mars 2005, a renvoyé sans débat ce projet législatif à la Commission fiscale.

La Commission fiscale a examiné le projet de loi 9501 lors de ses séances des 28 février, 7, 14, 21 mars, 4, 11, 25 avril, 28 novembre 2006, 6 et 13 mars 2007, sous les excellentes présidences de M^{me} Mariane Grobet-Wellner et de M. Alain Meylan. Les procès-verbaux ont été rédigés par M^{mes} Stéphanie Kuhn et Mina-Claire Prigioni, et MM. Gérard Riedi et Christophe Vuilleumier. Nous les remercions vivement pour leur précieux concours.

Ce projet consiste à modifier la loi générale sur les contributions publiques (LCP) D3 05, du 9 décembre 1887.

En substance, les auteurs du projet de loi proposent de modifier la LCP, plus précisément l'article 415, afin que les véhicules automobiles destinés au transport de personnes et comportant neuf places au plus puissent être taxés d'après la puissance effective de leur moteur calculée en kilowatts (kW) ainsi qu'en fonction de la quantité émise de CO₂ exprimée en grammes par kilomètre (g/km) et de particules fines, également exprimée en g/km.

Le but premier de ce projet de loi environnementale est donc de taxer plus fortement les véhicules dont les émissions de CO₂ sont élevées et d'accorder un rabais aux voitures dont les émissions de CO₂ sont basses. En somme, les auteurs proposent de surtaxer les véhicules gourmands en énergie.

L'impact financier de ce projet serait considérable puisqu'il augmenterait les recettes globales sur la taxe des véhicules de plusieurs millions de F. De plus, en cas d'adoption de ce texte législatif, le peuple devrait se prononcer conformément à la Constitution en cas de modification de l'assiette fiscale.

Présentation du projet de loi

Lors de la séance du 28 février 2006, une commissaire (Ve) explique que la loi actuelle avait été modifiée en 2002. Ce nouveau projet a pour objectif d'affiner la loi en distinguant les voitures performantes et peu polluantes des autres voitures. Ce projet de loi propose de rajouter à la loi existante deux critères supplémentaires, à savoir les émanations de CO₂ et les particules fines. Selon les auteurs du texte, il devient nécessaire de prendre des mesures afin d'orienter les consommateurs vers des choix moins polluants. Elle indique encore que le projet propose une taxation progressive mais également dégressive pour les véhicules qui vont au-delà du respect de la norme actuelle.

Un commissaire rappelle que l'impôt sur les automobiles est déjà progressif.

Un commissaire répond que la Suisse a ratifié le protocole de Kyoto ; celui-ci requiert une diminution des émissions de CO₂ et que ce projet de loi va dans ce sens.

Une commissaire regrette que ce projet de loi touche également les entreprises ce qui va augmenter fortement leurs charges.

Un commissaire indique que le taux de l'impôt sur les automobiles n'est pas si élevé à Genève en comparaison de certains autres cantons. Il ajoute qu'au niveau de la pollution de l'air, le point faible reste les véhicules frontaliers qui ne paient pas la taxe sur les automobiles.

Une commissaire estime que les automobilistes les plus modestes financièrement seront les plus touchés par cette proposition de nouvelles taxes.

Audition de M. Roger Jenny, directeur adjoint du SAN, le mardi 14 mars 2006

M. Jenny indique que l'application de ce projet de loi pose un problème. En effet, le critère CO₂ n'est pas connu des répertoires informatiques de la Confédération avant le 1^{er} janvier 2004. De ce fait, les fichiers fédéraux ne possèdent que 12 % du parc automobile (valeur 2006) pour ces données en CO₂. De plus, il indique que les émissions de particules fines par type de véhicules ne sont répertoriées dans aucun fichier informatique du Service des automobiles et de la navigation ou dans le fichier fédéral des homologations. En ce qui concerne l'exonération des véhicules écologiques, les émissions de CO₂ sont connues depuis 2004, pour les nouveaux modèles. Toutefois, l'exonération est effectuée depuis 2002 à partir de la fiche d'homologation suisse et du rapport européen en la matière. Cependant, selon M. Jenny, il s'agit d'un travail effectué manuellement. Or, le projet de loi prévoit une taxation systématique qu'il est impossible d'effectuer manuellement. Il ajoute que ce système n'est donc pas applicable actuellement. Il ajoute que la fiche d'homologation du véhicule indique si celui-ci comporte un filtre à particules ; il est ainsi possible de déterminer si les véhicules respectent la norme quant aux particules fines. En somme, la disponibilité des données ne permet pas une bonne application du projet de loi.

Une commissaire rappelle que le Grand Conseil a voté un crédit afin de permettre le renouvellement nécessaire au contrôle des véhicules, notamment au niveau du bruit et des émissions de CO₂. Elle ajoute encore qu'un crédit de 6 millions de francs a également été voté pour le renouvellement du matériel informatique du SAN.

M. Jenny indique que, lors de la visite technique périodique, les émissions de CO₂ et de particules fines ne sont pas mesurées. Il explique que mesurer le CO₂ fournit une photographie instantanée et qui ne correspond pas nécessairement au CO₂ moyen émis par le véhicule. En effet, le CO₂ résulte d'un calcul arithmétique sur la base d'une consommation, mesurée selon les cycles européens : urbains et mixtes. Il précise qu'actuellement une telle mesure n'est pas applicable puisque, pour 90 % des véhicules, l'information n'est pas connue.

A la question d'un commissaire sur l'efficacité des filtres à particules, M. Jenny informe que pour les véhicules équipés d'un moteur diesel, un filtre

permet de réduire selon un facteur de dix l'émission de particules. Ce filtre est actuellement facultatif. Cependant, la Confédération étudie la possibilité de le rendre obligatoire au niveau fédéral. Il explique que la norme européenne Euro 4, entrée en vigueur en 2005, tient compte de l'émission de particules ; les véhicules diesel ne peuvent remplir les normes exigées que s'ils sont munis d'un filtre à particules. La norme Euro 5 est actuellement en discussion.

Un commissaire demande ce qu'il en est de la fiabilité des données sur lesquelles se fondent les classements, selon la pollution des véhicules notamment, effectués par certaines associations. Il souhaite savoir si ces données se fondent sur les indications fournies par les constructeurs.

M. Jenny rappelle que, depuis le 1^{er} janvier 2004, le CO₂ est inventorié pour les nouveaux véhicules par le service des homologations au niveau de la Confédération. Les données publicitaires et du constructeur ne sont généralement pas fiables.

Le même commissaire demande si les homologations européennes au niveau de l'émission de CO₂ sont antérieures aux homologations suisses et s'il existe une corrélation entre la puissance en kW et la production de CO₂.

A la première question, M. Jenny indique qu'entre 2002 et 2004, il a été nécessaire de se fier aux rapports européens, puisque cette donnée était inexistante sur les fiches d'homologation suisses. A la deuxième question, il est répondu par la négative.

La commission fait part de son intérêt de poursuivre ce débat par d'autres auditions.

Audition de M. Guy Zwahlen, président de la section suisse du TCS, le mardi 21 mars 2006

D'emblée, M. Zwahlen indique qu'un projet de loi qui vise à augmenter la fiscalité des automobiles n'enthousiasme pas le TCS. Il rappelle que l'automobile est déjà fortement taxée. Le détenteur d'une voiture paie une taxe d'environ 85 centimes par litre d'essence, prélevée par la Confédération pour les véhicules à essence, et de 89 centimes par litre pour les véhicules équipés d'un moteur diesel. De ce fait, les véhicules qui consomment le plus sont donc déjà taxés par ce biais ; la volonté de rendre les personnes attentives aux véhicules qui consomment beaucoup est déjà réalisée. Il estime également que le mode de calcul pour la taxation n'est pas acceptable. Il précise que ce projet de loi aurait pu se référer à ce qui existe au niveau fédéral, à savoir les évaluations des catégories de pollution des véhicules. Une taxation linéaire, comme le prévoit le projet de loi 9501, désavantage les

familles qui doivent utiliser des plus gros véhicules et qui consomment donc plus. Ce projet ne tient pas compte du critère personnes transportées/consommation. Il estime qu'il devrait donc y avoir un rapport logique entre les émissions polluantes du véhicule et le nombre de places. M. Zwahlen suggère des pistes plus intéressantes, telles que des cours de conduite « éco drive », ou de favoriser le covoiturage, etc. Toutefois, M. Zwahlen n'est pas opposé à une taxe plus modérée, voire symbolique. Actuellement, le TCS étudie une sorte d'éco-carnet.

Un commissaire évoque la Toyota Prius comme véhicule familial, lequel est hybride et donc peu polluant.

M. Zwahlen répond que ce type de véhicule est cher à l'achat. Il ajoute que le TCS est favorable à des mesures positives et incitatives.

Un autre commissaire demande si l'impôt influence quelque peu le choix d'un véhicule.

Le représentant du TCS répond que cela n'a guère d'influence sur le consommateur.

Audition de MM. Sami Kanaan, président de l'ATE, M^{me} Isabelle Chevalley, secrétaire du mouvement Ecologie libérale, et M. Jean-Luc Zanasco, président du WWF Genève, le 4 avril 2006

M. Kanaan indique que l'ATE compte 6500 membres à Genève et 130 000 en Suisse. Il est le deuxième club de transport de Suisse après le TCS. Les deux tiers de ses membres disposent d'une voiture.

M^{me} Chevalley rappelle que la Suisse a ratifié le protocole de Kyoto et qu'il est nécessaire de prendre des mesures sur trois niveaux : privé, industriel et politique. Elle estime que tout le monde doit agir. Elle indique que ce projet de loi permet de responsabiliser les personnes afin que celles-ci se rendent compte que leur véhicule engendre de la pollution. Elle précise qu'il est irresponsable de laisser des personnes continuer à rouler dans des véhicules inadaptés.

M. Zanasco indique que la technologie hybride existe depuis les années 1930 et que malheureusement, celle-ci n'a pas été suffisamment et rapidement développée. Il estime nécessaire de prendre des mesures pour inciter les gens à aller dans une certaine direction. Il y ajoute que le projet de loi 9501 y contribue en introduisant un système de bonus / malus. Il trouve que ce projet représente un strict minimum. Il précise que les trois grandes associations de constructeurs automobiles européens se sont engagées à atteindre une valeur de 140 g/km de CO₂ à l'horizon 2005/2010. Il ajoute que

la communauté européenne a fixé un objectif de 120 g/km en 2012. Il serait donc intéressant de connaître le taux de CO₂ produit à Genève par le parc automobile.

M. Kanaan explique que ce projet de loi représente une application du principe pollueur-payeur. Il aurait voulu que ce projet soit neutre financièrement par rapport à la situation actuelle en compensant le bonus par le malus. Deux raisons ont empêché que ce projet de loi soit neutre. D'une part, la taxe sur les automobiles à Genève est très basse par rapport à la moyenne suisse. D'autre part, la puissance moyenne du parc automobile a considérablement augmenté ces dernières années. Pour ces raisons, le nombre de malus est plus important, ce qui provoque une hausse de recette de 30 millions de F. Il pense qu'il serait intéressant d'utiliser ces recettes supplémentaires à des mesures compensatoires.

Un commissaire fait remarquer que l'application de ce projet n'est pas réalisable actuellement, selon le SAN.

M^{me} Chevalley indique qu'il est facile de faire des facteurs de conversion. Elle explique que, pour un litre d'essence, les quantités de CO₂ qui seront générées sont connues. Il est donc possible de connaître les émissions de CO₂ en appliquant le facteur de conversion à la valeur de consommation moyenne des véhicules, qui sont homologués.

Un commissaire demande quelles sont les mesures prises chez nos voisins.

M^{me} Chevalley explique le calcul de la taxe dans le canton de Vaud : 15 cts par kilo jusqu'à 2000 kilos et ensuite 30 cts par kilo supplémentaire, 2 francs/kW jusqu'à 100 kW et y est ajoutée une taxe de base de 40 F. Il existe des bonus écologiques ; les véhicules hybride, à gaz naturel, équipés d'un filtre etc., ne paient que 50 % de cette taxe.

M. Kanaan explique qu'en France a été introduit le principe du CO₂, comme base de calcul pour la taxe sur les automobiles.

Un commissaire relève qu'il manque dans ce projet de loi la notion des kilométrages. Il estime qu'il existe une inégalité de traitement entre une personne qui utilise occasionnellement son véhicule et une autre qui s'en sert régulièrement.

M^{me} Chevalley indique que les gros pollueurs vaudois paient plus que les gros pollueurs genevois. Elle explique que la mesure complémentaire relative au kilométrage est le prix de l'essence.

Un commissaire demande s'il ne serait pas préférable de taxer seulement les nouvelles acquisitions de véhicules et de mettre en place au niveau fédéral

des normes permettant l'immatriculation de véhicules propres plutôt que de permettre l'entrée en Suisse de véhicules très polluants pour les taxer par la suite.

M^{me} Chevalley indique qu'une motion au niveau fédéral est en cours pour pouvoir surtaxer à l'importation les véhicules les plus polluants.

Audition de MM. Emile Spierer, Service cantonal de l'énergie, et Pierre Kunz, Service cantonal de protection de l'air, le 11 avril 2006

M. Spierer explique qu'en 2002 le système d'impôt sur les automobiles, basé sur les chevaux fiscaux, a été remplacé par un système basé sur les kW. Il indique que le passage de la cylindrée à la puissance a été motivé par plusieurs facteurs. Il précise que l'avantage de la cylindrée est que celle-ci peut se mesurer. Cependant, la cylindrée n'est pas un outil universel puisque, par exemple, les voitures électriques en sont dépourvues. Il ajoute que, pour une même cylindrée, les véhicules peuvent être très différents les uns des autres ; la cylindrée n'était donc dès lors plus le bon représentant. Il mentionne l'existence de divers travaux qui ont été réalisés au niveau européen, suisse ou genevois, afin de chercher un nouvel outil de fiscalité automobile. Il indique que, lors de la mise en place d'une telle disposition, un bon représentant de l'effet que l'on souhaite obtenir, est tout d'abord recherché. Il donne des exemples de représentants pour les voitures : le poids du véhicule, la consommation mixte, la surface au sol, le volume de la voiture, le volume de l'habitacle, la puissance, le nombre de places dans le véhicule, le rapport entre le poids et la puissance, les Ecobilans. Il précise que ces données ne sont pas toutes disponibles. La deuxième étape consiste donc à rechercher ce qui est disponible parmi les outils et les données à disposition. Il indique que le poids figure sur la fiche d'homologation suisse, la consommation mixte y est également mentionnée mais seulement depuis 1996. Il précise que, même si cette donnée est recherchée dans certaines tables, les normes qui permettent de déterminer la consommation ont changé. Il ajoute que les Ecobilans ne sont pas disponibles. Il existe également d'autres aspects qui sont importants, tels que la compréhension et la capacité de communiquer le choix effectué. Il est donc essentiel de trouver des critères simples. Il est également nécessaire de prendre en considération les coûts administratifs engendrés par un nouveau dispositif, ainsi que la flexibilité du dispositif choisi au regard des technologies du futures. Les dispositifs proposés doivent également être harmonisés sur le plan fédéral ou européen. M. Spierer indique que **la puissance a donc été choisie car elle a été considérée comme étant un très bon représentant de l'impact**

environnemental. La puissance est un bon représentant de la consommation du véhicule, du bruit, des émissions de poussières de pneus et de frein.

Un commissaire demande si le critère de la puissance est correctement corrélé avec les émissions de CO₂.

M. Spierer répond que celui-ci est assez bien corrélé avec les émissions de CO₂. Il précise que lorsque le critère de la puissance a été retenu, il s'agissait du critère le plus représentatif parmi les critères simples.

Un commissaire souhaite savoir s'il existe des données fiables concernant les émissions de CO₂ et la consommation moyenne des véhicules.

M. Spierer explique que la norme établissant la manière dont est mesurée la consommation des voitures a été modifiée dans les années 1990. Par conséquent, même s'il existe des données historiques de consommation, elles ne se superposent pas. Il ajoute que cette donnée ne figurait pas, au niveau de la Confédération, dans les fiches d'homologation. Il indique qu'il existe, pour la consommation ainsi que pour le CO₂, un problème de source des données jusqu'en 2004.

M. Kunz indique qu'il est question dans le projet de loi de deux polluants atmosphériques : le CO₂ et les particules. Le principe de ce projet de loi d'agir sur les sources d'émissions est conforme à la loi. Il rappelle l'existence du protocole de Kyoto et l'engagement qu'a pris la Confédération de réduire les émissions de CO₂. Il explique qu'un certain nombre de courbes peuvent, d'un point de vue technique, être tracées avec des valeurs liées que sont la puissance et les émissions de CO₂. Il indique que, depuis l'année 2002, une action purement incitative a été mise en place au niveau du canton de Genève : cette action concerne les véhicules exonérés d'impôt et encourage le public, lors du renouvellement du véhicule, à se tourner vers des véhicules peu polluants. Les critères d'exonération sont repris et mis à jour par rapport à l'évolution du marché ; depuis 2005, le problème des émissions de CO₂ est pris en considération. Il mentionne la norme Euro 4 et précise qu'en raison de la conception des véhicules, le parc automobile est moins polluant. Il indique qu'en 2003 est apparue l'étiquette Energie dont le quotient entre le poids et la consommation des véhicules a évolué au cours des années. Ce quotient permet de classer les véhicules les moins polluants. Il ajoute que, depuis 2005, en raison de la disponibilité des données, le CO₂ est pris en considération. Les véhicules qui émettent moins de 160 g/km de CO₂ peuvent être considérés comme peu polluants. En ce qui concerne les particules fines, une valeur limite a été recherchée afin de différencier les véhicules qui sont équipés de filtres à particules de ceux qui n'en sont pas équipés. Une action purement incitative et volontaire existe donc déjà au niveau du canton. Le

projet de loi 9501 introduit une action par rapport aux émissions de CO₂ par le biais d'un bonus / malus. Il explique que la puissance effective en kW, qui est la nouvelle base de taxation depuis 2002, donne une idée claire de la puissance des véhicules. Il indique qu'il existe une règle de trois qui, sur un certain nombre de véhicules, permet de tracer une corrélation linéaire entre la puissance en kW et les émissions de CO₂.

Un commissaire souhaite savoir ce qu'il en est du problème des particules.

M. Kunz explique que le filtre garantit actuellement la retenue d'environ 99 % des particules fines. Il ajoute que des études médicales attestent le degré de dangerosité des émissions de particules fines. Il indique que le filtre à particules est un élément à recommander absolument. Il précise que le marché s'est rapidement orienté vers cette solution. Toutefois, le moteur diesel émet non seulement des particules mais également des oxydes d'azote. Un véhicule équipé d'un moteur diesel, sans filtre à particules, n'est donc pas recommandable par rapport à un véhicule à essence.

Un autre commissaire demande ce qu'il en est dans le canton de Vaud.

M. Kunz répond que ce canton a modifié son système de taxation avec effet au 1^{er} janvier 2006 ; ce dernier porte à la fois sur le poids, les émissions de CO₂ et la puissance. Néanmoins, le SAN vaudois a mentionné sur son site Internet que, tant que les émissions de CO₂ ne sont pas connues pour 90 % des véhicules du parc automobile, la taxe est calculée selon le poids total et la puissance en kW. Il précise que ce système ne pourra porter ses fruits qu'avec le temps.

Séance de la Commission fiscale du 25 avril 2006

La commission a débattue sur les problèmes liés à l'application de ce projet de loi. En conclusion, elle a sollicité qu'une étude soit réalisée par les services de l'administration compétents afin de pouvoir remédier aux problèmes susdits.

Présentation de l'état des travaux de l'administration relatif à la taxation des véhicules polluants, le mardi 6 mars 2007

La délégation est composée de M^{me} Hislaire, secrétaire adjointe (DT), M. Kunz, adjoint scientifique du service cantonal de la protection de l'air, M. Spierer, Service cantonal de l'énergie (DT), et M. Jenny, directeur adjoint du Service des automobiles et de la navigation.

M^{me} Hislaire rappelle que, suite aux auditions précédemment réalisées, il apparaissait qu'il n'existait pas de données officielles sur l'émission de CO₂ antérieur à 2004. Différentes tentatives ont donc été faites par le Service cantonal de l'air pour les remplacer par d'autres paramètres, mais cela n'a pas été concluant. Il s'est donc rabattu sur une base de données du TCS portant sur plus de 4000 véhicules importés en Suisse et donnant les valeurs en CO₂. Il a alors vérifié si le modèle, partant de la taxation actuelle sur la puissance, pouvait fonctionner en y ajoutant un barème écologique. Il s'est avéré que cela marchait bien. De son côté, le SAN s'est renseigné auprès de l'autorité fédérale responsable de l'homologation des véhicules sur l'existence de données relatives au CO₂ antérieures à 2004. Il s'est avéré que ces données existaient pour un nombre de modèle important. Il est ainsi possible de connaître l'émission de CO₂ pour 70 % du parc automobile. M^{me} Hislaire fait remarquer qu'il demeure donc la question du traitement auquel seront soumis les 30 % des véhicules restants.

M. Kunz fait savoir que les enjeux de ce projet de taxation environnemental de voitures de tourisme sont nouveaux. Il intègre ainsi des aspects environnementaux par la taxation de l'émission de CO₂. M. Kunz signale que les essais effectués ont permis de conclure que les émissions de CO₂ permettent d'avoir la plus grande base de données possible à défaut d'autres polluants. D'autre part, il faut voir que ce projet concerne exclusivement les véhicules de tourisme. Les sources d'information sont la base de données du SAN, soit le parc automobile genevois, et le fichier fédéral d'homologation des véhicules. Ce croisement de données a donc constitué un gros travail informatique. A partir de là, deux indicateurs sont utilisés, d'une part la puissance actuellement taxée selon les kilowatts et, d'autre part, les émissions de CO₂ qui apparaissent sous forme de gramme par kilomètre. Le principe qui est proposé à la Commission fiscale à la suite de nombreux essais est un système de bonus / malus avec un pourcentage ajouté à la taxation actuelle, c'est-à-dire une détaxe, une surtaxe ou un statut quo. Il faudra également parler d'un dernier paramètre, la définition de la masse fiscale globale ressortant de ce nouveau système.

M. Kunz explique que le projet de taxation s'attache au CO₂ produit par la combustion de carburant (essence ou diesel). Ainsi, un litre d'essence dans une casserole produira 1,6 kg de CO₂ tandis qu'une quantité équivalente de gaz émettrait 2 kg de CO₂. L'explication chimique est que l'essence diesel et la sans-plomb sont composées d'hydrocarbure (carbone et hydrogène). Leur mise à feu fait dégager de l'eau à partir de l'hydrogène et du monoxyde de carbone ainsi que du gaz carbonique pour le carbone (les proportions sont variables selon le type de carburant). Il faut donc retenir le fait que les

émissions de CO₂ d'un véhicule sont directement proportionnelles à sa consommation. Dès lors, il est possible de se demander pourquoi ne pas prendre en compte la consommation des véhicules. En fait, si l'on prend les émissions de CO₂, on a des points de rapport à la consommation. Par rapport à l'évolution de la consommation sur le parc genevois de véhicule de tourisme, il apparaît que, durant les vingt dernières années, une diminution de la consommation spécifique du parc de voitures et la consommation spécifique des voitures neuves est relativement stagnante et augmente depuis quelques années, ce qui est lié en particulier à l'équipement des véhicules. Par ailleurs, pour une voiture égale à puissance égale, le poids des véhicules est aujourd'hui plus élevé, ce qui implique une consommation plus importante.

M. Kunz explique que la base de données du TCS présente la consommation des véhicules neufs sur le marché. Il apparaît ainsi qu'une Smart ForTwo produit 101 g/km et une Lamborghini Murcielago 500 g/km pour une moyenne qui se situe à 194 g/km. M. Kunz fait également savoir que l'UE a fixé un objectif à une production de 160 g/km pour 2006 et que certains constructeurs ont prévu de se fixer un objectif à 160 g/km pour 2008-2009. Maintenant, en se référant à la base de données du SAN, il faut observer que la voiture produisant le moins de CO₂ est une Honda Insight, avec 80 g/km et celle qui en produit le plus est une Lamborghini avec 575 g/km. Quant à la moyenne des véhicules genevois, elle se situe à 199 g/km à la fin 2006 et la médiane se situe à 190 g/km. M. Kunz signale enfin que, dans sa démarche, depuis 2002, pour la promotion des véhicules les plus propres, l'Etat avait fixé une limite à 160 g/km pour les véhicules à essence et à 140 g/km pour les véhicules diesel.

M. Kunz indique, dans les données essentielles, que le parc automobile genevois compte 205 584 véhicules représentant 11 963 modèles différenciés. A partir de là, il est possible d'avoir des données complètes en matière de puissance (kW) et de CO₂ pour 70 % du parc automobile genevois. Les 30 % restants représentent des véhicules en fin de vie ou des voitures de collection. M. Kunz ajoute que ces données connues représentent également 75 % de la masse fiscale.

M. Kunz explique que les tranches de CO₂ les plus présentes sont celles allant de 190 à 220 g/km. Cela étant, le fait de croiser les bases de données de la puissance des automobiles et celle de leur production de CO₂ représente une difficulté par exemple pour les petites voitures polluantes. M. Kunz indique également que la loi actuelle prend en compte de manière progressive la puissance en kW des automobiles. En partant de ces données, un système de bonus / malus a été ajouté. Dans ce dessein, des bornes ont été fixées

parce qu'elles avaient un sens. Ainsi, une borne a été établie à 140 g/km parce qu'elle a été retenue par des constructeurs, mais aussi par l'Etat pour l'exonération des véhicules diesel. De même, la borne de 160 g/km a été retenue puisqu'elle est l'objectif 2006 pour le parc européen et qu'elle est utilisée par l'Etat pour l'exonération des véhicules à essence. Enfin, la grande majorité du parc se situe entre 190 et 200 g/km. Trois bornes ont donc été retenues : 140 g/km, 160 g/km et 200 g/km.

M. Kunz explique que le système de bonus / malus consiste à faire rentrer chaque voiture dans une catégorie et à lui fixer un pourcentage basé sur la taxation actuelle en kW. Etant donné que les valeurs entre 160 g/km et 200 g/km représentent la moyenne du parc, un statut quo a été choisi pour cette catégorie. Les voitures se situant en dessous de ces valeurs recevraient un bonus. Il s'agit d'une baisse de 50 % de la taxe entre 160 g/km et 140 g/km et d'une exonération totale en dessous de 140 g/km. Entre 200 g/km et 240 g/km, les véhicules recevraient un facteur malus de 10 % et au-delà de 240 g/km un malus de 20%. Enfin, trois variantes ont été calculées pour les valeurs au-delà de 280 g/km avec une augmentation de 30 %, de 35 % et de 40 %. La variante A montre une augmentation de masse fiscale de 1,81 millions, ce qui est donc un résultat presque équilibré. En augmentant le coefficient de malus, cela produit donc une augmentation de la masse fiscale. Le résultat de la variante B est ainsi de 2,35 millions d'augmentation de la masse fiscale et la variante C de 2,89 millions.

M. Kunz explique que cet exercice a été fait de la manière la plus cohérente par rapport aux bornes CO₂ et que différentes hypothèses ont été testées sur le dernier facteur. En résumé, il apparaît que la catégorie se situant au-delà de 280 g/km a un impact prédominant par rapport à la masse fiscale. Les véhicules les plus propres ne sont, dans ce cas, plus taxés ou sont fortement détaxés, les véhicules à émission moyenne gardent le statut quo et les véhicules les plus polluants voient leur taxation croître progressivement. M. Kunz fait remarquer que, parmi les véhicules faisant l'objet d'une exonération totale, figurent par exemple une Honda Insight, mais aussi une Honda Civic de 2 litres. On trouve donc des voitures de 2 litres qui produisent peu de CO₂. Quant aux véhicules faisant l'objet d'un malus, on retrouve surtout des véhicules de 2 litres ou de puissances supérieures.

M. Kunz présente, pour conclure, trois points sur lesquels les députés pourraient apporter leur point de vue. Tout d'abord, il faut voir comment les parlementaires souhaitent prendre en compte, ou non, l'aspect de la neutralité fiscale, notamment en relation avec les véhicules de livraison. Deuxièmement, M. Kunz se demande si un accord de principe peut être trouvé sur le modèle présenté aujourd'hui, notamment par rapport à

l'ampleur des pourcentages du bonus / malus. Troisièmement, il faut déterminer le sort qui sera donné aux voitures de tourisme dont les émissions de CO₂ ne sont pas connues et qui représentent 30 % du parc automobile. Il serait alors possible de choisir une formule de conversion CO₂/kW ou de maintenir le statu quo.

Un commissaire se plaint du manque de sérieux de l'administration chargée de ce dossier. En effet, l'année passée cette même délégation affirmait que l'émission du CO₂ ne pouvait être déterminée que pour 10 ou 12 % du parc automobile et que la puissance des véhicules prise en compte dans la loi, en 2002, correspondait environ à la consommation de CO₂ ; or, tout à coup, il est annoncé qu'une mesure basée sur le CO₂ est applicable.

M^{me} Hislaire explique que lorsque le DT a été auditionné l'an dernier, il n'avait pas été dit aussi formellement qu'il était impossible de calculer un bonus/malus sur la base du CO₂. Il avait été dit que l'information n'était pas disponible.

M. Jenny ajoute qu'à la suite de recherches plus approfondies, il s'est avéré que des données sur le CO₂ existaient également sous forme de fichier électronique au service fédéral des homologations.

Un commissaire relève que le projet de loi ne tient pas compte entre un véhicule qui parcourt peu de kilomètre et un autre qui en parcourt énormément. La taxe sur le CO₂ est donc prise en compte uniquement sur les éléments qui figurent sur la fiche d'homologation et non pas sur la pollution réelle.

M. Jenny rappelle que le projet de loi ne fait pas question des kilomètres parcourus. D'autre part, il confirme que les données en CO₂ n'existent pas pour les véhicules antérieurs à 1997 et de ce fait le système bonus/malus ne pourrait pas être appliqué.

Un commissaire demande des précisions sur la pertinence de la taxation sur la puissance. Il avait été évoqué par M. Kunz une règle de trois permettant de tracer une corrélation linéaire entre la puissance en kW et les émissions de CO₂. Il avait donc été démontré que la taxation à la puissance permettait de très bien corrélérer la problématique du CO₂. Ce commissaire se demande, dès lors, pourquoi il faut maintenant corriger cette corrélation parfaite par un système de bonus/malus.

M. Spierer explique que l'expression en kW a une bonne corrélation avec la consommation des véhicules. Elle forme ainsi un nuage de points autour de la valeur puissance. Il s'agit donc d'une bonne représentation de la consommation des véhicules. La connaissance de ces nouvelles données informatiques nous permet d'avoir un outil de travail supplémentaire.

Un commissaire trouve intéressant que les chiffres sur la progression des achats de véhicules de grosses cylindrées, mentionnés dans le projet de loi, soient en hausse. Il se demande si les consommateurs tiennent compte de ces taxes bonus/malus.

Un autre commissaire relève également que même les hausses du prix de l'essence n'ont que peu d'effets sur le comportement et les habitudes des automobilistes.

M. Spierer fait remarquer qu'il s'agit d'un projet de longue haleine et d'un signal de politique publique. Il précise que les départements ne sont là que pour faire une proposition technique.

Séance de la Commission fiscale du 13 mars 2007

D'emblée, le président rappelle que les nombreuses discussions sur ce projet de loi 9501 ont été vives et qu'il semblerait que certains groupes ne veulent pas de ce projet. Il ajoute qu'il convient de définir les points sur lesquels il est possible de trouver un consensus ou *a contrario* d'en arrêter le sort. Il rappelle encore les questions posées par le groupe de rédaction et d'analyse lors de la dernière séance, soit :

- Neutralité fiscale ou non ? Si non, quelle ampleur de la hausse ?
- Accord sur le principe du modèle présenté ?
- Que faire des voitures de tourisme dont les émissions de CO₂ ne sont pas connues ? Formule de conversion ou statu quo ?

Un commissaire (S) mentionne qu'il faut savoir si l'Entente est d'accord de taxer les véhicules les plus polluants, les modalités pour ce faire pouvant être discutées aisément. Il indique qu'il est possible d'imaginer une taxe moins lourde pour les véhicules plus polluants ou un allègement fiscal pour les véhicules moins polluants, ou encore une entrée en vigueur différée des mesures. Il explique encore que son groupe est ouvert à un dialogue constructif sur cette problématique afin de pouvoir déboucher sur un projet qui fasse l'unanimité des groupes.

Un autre commissaire (L) déclare que cette situation est ennuyeuse puisque cela fait maintenant une année que la commission travaille sur ce projet de loi et qu'à présent il lui est expliqué que celui-ci n'est pas judicieux. Il rappelle ne pas avoir été opposé au principe d'étudier la prise en compte du CO₂ et il remarque que toutes les informations sur les conséquences écologiques liées aux véhicules étaient fort intéressantes mais il déclare que le modèle présenté par le DT ne peut pas être accepté puisqu'il est illisible pour le consommateur. Il précise que le calcul sur la puissance, puis le

bonus/malus indépendant du processus d'exonération, sont des dispositions incompréhensibles et il ne pense pas qu'un quelconque effet incitatif puisse se dégager. Il précise encore que ce modèle présenté surmultiplie la taxe sur le CO₂, ce qui entraîne une double prise en compte de cet élément. Son groupe refusera donc ce modèle, d'autant plus que le rapport à la puissance est bel et bien corrélé avec le CO₂ et les particules fines. Il déclare qu'il y a déjà aujourd'hui une fiscalité écologique en matière de véhicule.

Une commissaire (Ve) se déclare favorable à ce projet de loi.

Un commissaire (MCG) indique que son groupe refusera l'entrer en matière sur ce projet de loi. En effet, il s'oppose à de nouvelles taxes sur des véhicules déjà immatriculés. Il pense qu'une très grande partie des automobilistes ne peuvent pas se permettre financièrement de changer de voitures au gré de chaque nouvelle taxe écologique. En revanche, il serait favorable d'élever les taxes en fonction de la puissance (kW) des véhicules mais uniquement pour les voitures neuves qui entrent en circulation.

Un commissaire (UDC) partage les opinions du groupe libéral et de celui du MCG.

Une commissaire (PDC) déclare que son groupe n'entrera pas en matière sur ce projet de loi.

Une commissaire (R) déclare que son groupe refusera également ce projet de loi antisocial et qui n'amène aucune solution pour les véhicules antérieurs à l'année 1997.

Un commissaire (S) déclare que la déclaration libérale ne propose pas d'alternative. Il rappelle que tout le monde se plaint de la détérioration de la planète et que lorsqu'il faut réagir pratiquement, nombre de gens s'opposent.

Un autre commissaire (S) est surpris que les groupes refusent simplement d'entrer en matière sur cet objet. Il estime qu'il serait possible de dégager d'autres pistes en modifiant ce projet et d'en sortir un modèle satisfaisant pour tous. Il dit encore que ce projet pourrait entrer en vigueur en 2010 afin de laisser à la population le temps de prendre ses dispositions pour éviter la hausse de la taxe.

Un commissaire (MCG) rappelle que les émissions de CO₂ font déjà l'objet d'une taxe fédérale sur les carburants. La taxe cantonale actuelle est suffisante et déjà incitative sur l'achat de voitures neuves. De plus, ce projet de loi créerait une inégalité de traitement manifeste entre l'automobiliste qui parcourt beaucoup de kilomètres et celui qui en fait très peu avec un véhicule à puissance égale.

Un commissaire (S) répond que 50 % des véhicules en circulation verront leurs taxes diminuer.

Un commissaire (R) rétorque que la population n'en peut plus de payer quelques centaines de francs de plus pour ceci ou pour cela chaque année. Il signale ensuite que le détenteur qui utilise un 4 x 4 une fois toutes les deux semaines pollue moins qu'un automobiliste qui utilise tous les jours un véhicule exonéré. Il ajoute que ce projet de loi ne prend pas en compte les grandes familles qui ne peuvent se passer d'un véhicule équipé de nombreuses places. D'autre part, il estime que le projet de loi en place ne date que de 2002 et qu'il faudrait encore quelques années pour en mesurer les effets.

Un commissaire (Ve) déclare qu'il faudra bien commencer par une mesure. Il ajoute que l'extension de l'exonération à des voitures plus propres est peut-être une solution, mais il ne croit pas que ce soit l'idéal. Il doute en outre que cette extension ait de grandes incidences sur les consommateurs. Il ajoute que la carte de la dissuasion fonctionne mieux que celle de l'incitation.

Un commissaire (L) déclare qu'il est orgueilleux de penser qu'une mesure genevoise puisse améliorer la situation. Il pense qu'il serait nécessaire d'établir des dispositions internationales pour que cela puisse être utile. Il rappelle que les gens achètent des voitures en fonction de leur goût et non en fonction d'une taxe. Il ne croit pas à la neutralité fiscale et qu'il est évident que le Conseil d'Etat prévoit des recettes supplémentaires.

Une commissaire (PDC) estime que les véritables mesures doivent être prises à plus large échelle sur les constructeurs. Elle ajoute qu'il est insupportable de se retrouver devant des choix cornéliens lorsque l'on achète un produit en se demandant si l'objet désiré est un mal écologique. Elle ajoute que ce n'est pas aux consommateurs de faire ce choix.

Le président demande de voter l'entrée en matière du projet de loi 9501.

En faveur : 3 S et 2 Ve
Contre : 3 L, 2 R, 2 PDC, 1 UDC et 1 MCG
Abstention : –

L'entrée en matière du projet de loi 9501 est refusée par une large majorité.

Projet de loi (9501)

pour une taxation accrue des véhicules de tourisme très polluants

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

Article 1

La loi générale sur les contributions publiques (LCP) (D 3 05), du 9 décembre 1887, est modifiée comme suit :

Art. 415, al. 1 (nouvelle teneur), al. 2, lettre f à j (nouvelles) et al. 3 (nouveau, l'al. 3 ancien devenant l'al. 4)

¹ Les véhicules automobiles destinés au transport des personnes et comportant 9 places au plus (y compris celle du conducteur) sont taxés d'après la puissance effective de leur moteur calculée en kilowatts (kW), ainsi qu'en fonction de la quantité émise de CO₂ exprimée en grammes par kilomètre (g/km) et de particules fines, également exprimée en g/km.

² Le barème est le suivant :

f)	en moins, jusqu'à 145 g/km de CO ₂	100 F
g)	en moins, jusqu'à 160 g/km	50 F
h)	en sus, par tranche ou fraction de tranche de 10 g/km de CO ₂ supplémentaires et jusqu'à 200 g/km	0 F
i)	en sus, de 201 g/km de CO ₂ et jusqu'à 240 g/km	20 F
j)	en sus, par tranche ou fraction de tranche de 10 g/km de CO ₂ supplémentaires, au-delà de 240 g/km	200 F

³ Pour tout véhicule automobile destiné au transport des personnes et comportant 9 places au plus (y compris celle du conducteur) dont l'émission de particules fines est supérieure à 0,010 g/km, un supplément de 20% sur la taxe totale calculée selon l'alinéa 2 est prélevé.

Article 2 **Entrée en vigueur**

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

Date de dépôt : 8 mai 2007

Messagerie

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Roger Deneys

Mesdames et
Messieurs les députés,

S'il en était encore besoin, le résultat des travaux de la Commission fiscale sur cet objet permet d'affirmer catégoriquement que les partis Libéral, Radical, PDC, UDC et MCG mentent à leurs électrices et électeurs lorsqu'ils prétendent se soucier des problèmes liés au réchauffement climatique et aux problèmes de pollution atmosphérique.

Il est également possible d'affirmer que les limites de la mauvaise foi, pour ne pas parler de malhonnêteté intellectuelle, ont été atteintes.

En effet, après plus d'une année de travaux de la commission et de plusieurs départements et la présentation finale d'un modèle particulièrement consensuel, **visant à exonérer de 50% ou 100% de taxe auto près de 20% du parc automobile genevois**, les représentants des partis susmentionnés ont tout simplement refusé d'entrer en matière sur ce projet de loi !

Cette attitude irresponsable a donc empêché la commission de travailler plus avant, en adaptant encore éventuellement le modèle proposé pour tenir compte de telle ou telle "exception justifiée".

Or, si le projet de loi initial visait – à juste titre – à pénaliser les véhicules les plus polluants, engendrant 32 millions de francs de recettes fiscales supplémentaires, le modèle final cherchait à atteindre le même but, tout en respectant une neutralité fiscale globale... Comment aurait-il été possible d'être moins ambitieux ? La mesure proposée étant déjà particulièrement modeste au regard de l'ampleur des dangers qui nous menacent, ici à Genève et ailleurs dans le monde.

Cette démonstration d'égoïsme forcené ne renforcera certainement pas l'image de Genève au niveau international, notamment auprès des offices des Nations Unies et des ONG s'occupant des graves problèmes liés directement ou indirectement aux changements climatiques.

En l'occurrence, les arguments avancés en commission pour ne pas accepter l'entrée en matière ont été les suivants :

« Le modèle présenté ne peut pas être accepté puisqu'il est illisible pour le consommateur... Il y a déjà aujourd'hui une fiscalité écologique en matière de véhicules. » (Libéral)

« Il est inadmissible de prendre des mesures à l'égard des véhicules déjà en circulation, ce d'autant plus que certains des véhicules concernés sont dans les mains de personnes ne bénéficiant que de peu de moyens. Il vaudrait mieux prendre des mesures sur des véhicules entrant en circulation à présent. » (MCG)

« Ce projet est mauvais en tout et n'a pas lieu d'être. » (MCG)

« Il s'agit d'une loi antisociale et il existe encore des voitures antérieures à 1997. » (Radical)

« Il est possible de faire quelque chose. Les véritables mesures doivent être prises à plus large échelle sur les constructeurs. Il est insupportable de se retrouver devant des choix cornéliens lorsque l'on achète quelque chose en se demandant si l'objet désiré est un mal écologique. Ce n'est pas aux consommateurs de faire ce choix. » (PDC)

« Il est orgueilleux de penser qu'une mesure genevoise puisse améliorer la situation. Il serait nécessaire d'établir des dispositions internationales pour que cela puisse être utile. » (Libéral)

En tant que rapporteur de minorité, faut-il répondre à de tels arguments autrement qu'en maniant un peu d'ironie, seul moyen de masquer le dépit suscité par une telle mauvaise foi ? Difficile, mais essayons...

Tout d'abord rappelons que le modèle final (voir document en annexe) proposait trois variantes induisant un excédent de recettes fiscales de 1,8 à 2,9 millions de F. Cet excédent étant essentiellement dû au fait que la neutralité fiscale absolue est difficile à atteindre en modifiant le modèle de taxation et que de toute façon cette notion est théorique dans la mesure où le parc automobile varie d'année en année.

Ensuite, dans les trois modèles proposés, la proposition de base est la suivante :

- Les véhicules situés dans la tranche moyenne ou médiane du parc automobile genevois (161-200 g/km de CO₂, soit 52 947 véhicules en 2007) **n'ont pas de modification de taxe auto;**

- Les véhicules émettant moins de 161 g/km de CO₂, soit en dessous de la tranche médiane/moyenne, voient **leur taxe auto baisser de 50% (tranche 141-160 g/km; soit 21 089 véhicules) à 100% (<140 g/km; soit 10 252 véhicules);**
- Les véhicules émettant plus que la tranche moyenne/médiane, soit à partir de 201 g/km voient **leur taxe auto augmenter de 10% à 40%, selon la variante retenue.**

Potentiellement, le modèle proposé permet donc à tous les automobilistes genevois responsables de ne plus payer de taxe auto !

- Il est donc faux de prétendre que le modèle proposé est antisocial (mais la remarque vient d'un parti qui lutte année après année contre tout progrès social en Suisse, l'opposition à l'harmonisation des allocations familiales au niveau fédéral étant un des derniers exemples en date);
- Il est faux de prétendre que les mesures en question « ruinaient » les propriétaires actuels de voitures, puisque c'est uniquement les 60 000 véhicules les plus polluants qui verraient une augmentation de 10% à 40% de la taxe auto, soit des montants annuels bien inférieurs à une mensualité de leasing d'une voiture de la tranche en question;
- Le parc automobile genevois est constitué de voitures de plus en plus puissantes et polluantes, ce qui contredit totalement l'affirmation consistant à prétendre que la fiscalité actuelle est déjà écologique (cf. p. 5 du PL 9501);
- Il est également sidérant de voir que le PDC, qui le lendemain du vote de la Commission a cru bon d'exprimer ses « convictions » en la matière par une conférence de presse, ne croit pas à l'application du modèle classique du « pollueur-payeur » et renvoie la balle aux constructeurs... ou alors ce parti a décidé de légiférer fermement et va soutenir des mesures d'interdiction des véhicules polluants...
- Contrairement à ce qui a été dit, des mesures en faveur de la réduction des émissions de CO₂ et de particules fines ici à Genève aura des conséquences directes et immédiates en faveur de la santé des Genevoises et Genevois, notamment celle des enfants et des personnes âgées.

Ce vote de non-entrée en matière dépassant l'entendement, il faut peut-être trouver son explication profonde dans la conjoncture de la date du vote, soit le 13 mars 2007... en plein Salon de l'automobile !

On s'interrogera également sur la complaisance médiatique – notamment de la part de certains journaux genevois – dont dispose l'industrie automobile, certainement en lien avec la part importante des recettes publicitaires qu'elles dispensent à ces mêmes médias (la part devant atteindre près de 50%).

Avant de conclure, il me semble utile de rappeler, à partir de quelques documents rapidement cherchés sur le Web, en quoi, en 2007, ici à Genève, ville de nantis parmi les nantis, il est absolument inacceptable de ne pas entrer en matière sur un projet de loi visant à lutter contre les émissions de CO₂ et la pollution atmosphérique due aux véhicules à moteur :

La documentation française

(<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/dossiers/changement-climatique/economie-energie.shtml>)

• Repenser les transports

A l'horizon 2020, la perspective de croissance de la circulation routière totale en France (urbaine et interurbaine) devrait atteindre 50 % à 60 %. Ce seul chiffre laisse craindre que les engagements de la France relatifs à la limitation de ses émissions de gaz à effet de serre ne pourront pas être tenus simplement en comptant sur les progrès technologiques liés à la diminution des consommations unitaires de carburant des véhicules. Il a déjà été souligné dans ce rapport que le secteur des transports est probablement celui qui pose le plus de problème quant à l'accroissement des émissions de gaz à effet de serre.

Greenfacts

(<http://www.greenfacts.org/fr/changement-climatique-re4/index.htm#1>)

Les tendances actuelles de réchauffement climatique sont incontestables. Il est très probable que les gaz à effet de serre émis par les activités humaines constituent la principale cause du réchauffement observé au cours de ces cinquante dernières années. Selon les prévisions, ces tendances devraient se poursuivre et s'intensifier au cours du XXI^e siècle et au-delà.

Association canadienne de santé publique

(http://www.cpha.ca/airpur/FAQ_f.pdf)

Il existe un lien intrinsèque entre la pollution atmosphérique et le changement climatique. Les polluants du smog et les GES sont souvent rejetés par les mêmes tuyaux d'échappement, les mêmes cheminées d'usine. En prenant des mesures pour réduire la pollution atmosphérique, on ralentit du même coup le réchauffement planétaire.

La pollution atmosphérique affecte à divers égards la santé de toute la population – urbaine et rurale – en toute saison. Les incidences peuvent s'accumuler à long terme chez certaines personnes.

- *Les aînés, les enfants et les personnes ayant des maladies cardiorespiratoires sont les plus affectés. Cela comprend les personnes ayant des troubles cardiaques et celles qui présentent de l'asthme, de l'emphysème, des bronchites chroniques ou des allergies.*

- *Même les personnes en bonne santé peuvent avoir de la difficulté à respirer les jours où l'air est très pollué. Selon les estimations de Santé Canada, chaque année plusieurs milliers de Canadiens meurent prématurément en raison de la pollution atmosphérique. Et selon la Ontario Medical Association, chaque année des dizaines de milliers d'Ontariens se rendent à l'urgence ou sont hospitalisés en raison d'une exposition au smog.*

Office fédéral de l'environnement OFEV

(<http://www.bafu.admin.ch/luft/00575/00578/index.html?lang=fr>)

Les PM10: petites mais problématiques

La pollution de l'air par les minuscules particules de poussière constitue l'un des principaux problèmes que doit résoudre la politique de la protection de l'air. Elle concerne principalement les villes et les régions à fort trafic, où la moyenne annuelle pour les poussières fines est systématiquement supérieure à la valeur limite et où la moyenne journalière dépasse souvent la valeur limite, parfois largement. Moritz Leuenberger a présenté le 16 janvier 2006 un plan d'actions pour relancer les efforts de réduction de cette pollution de l'air.

Effets sur la santé

Le terme PM10 désigne des particules dont le diamètre est inférieur à 10 millièmes de millimètre. Ces particules peuvent pénétrer profondément dans les plus petites ramifications des poumons, puis dans les vaisseaux sanguins et lymphatiques. Leur structure leur permet d'accumuler d'autres substances toxiques. Ce mélange de polluants comprend un grand nombre de composés chimiques, parfois cancérigènes. Il provoque des inflammations locales des voies respiratoires et peut avoir de graves conséquences pour la santé des enfants comme des adultes: toux, dyspnée, bronchites, asthme; maladies des voies respiratoires et du système cardiovasculaire nécessitant parfois une hospitalisation; décès prématurés et cancer des poumons.

Sources

Les particules fines constituent un mélange complexe de particules primaires et de particules secondaires. Les particules primaires sont issues directement des processus de combustion ou proviennent du frottement mécanique des pneus sur les routes, des freins et des tourbillons de poussière naturels. Les particules secondaires se forment dans l'air à partir de gaz précurseurs.

Solutions

Pour que les valeurs limites pour les poussières fines soient respectées en Suisse, il faut réduire de moitié les émissions de PM10 et celles des gaz précurseurs. Pour ce faire, il est indispensable de poursuivre la politique de protection de l'air et de prendre toute une série de mesures supplémentaires.

Greenpeace

(<http://info.greenpeace.ch/fr/climat/documents/200804>)

Il en va de la fumée comme de la conduite, la science a prouvé que les gaz d'échappement font de graves dégâts; mais il n'y a d'avertissement que pour le tabac. Il faut que cela change. Car le trafic nuit à la santé et au climat: la combustion de carburants émet des particules de suie, du CO₂ et provoque de l'ozone. Ces substances s'accumulent dans l'atmosphère et accroissent l'effet de serre; les glaciers fondent, les inondations et les canicules records ne sont plus rares. Le bilan sanitaire est tout aussi dramatique: chaque année en Suisse, la pollution de l'air liée au trafic provoque 1800 décès, 24 000 bronchites chez les enfants et 46 000 crises d'asthme.

J'aimerais par ailleurs remercier vivement les collaboratrices et collaborateurs du Département des institutions et notamment du Service cantonal de protection de l'air et du Service cantonal de l'énergie, qui ont amené des propositions particulièrement bien étayées, et avec une rigueur scientifique dont la majorité de droite de la commission n'a pas été digne.

En conclusion, nous vous invitons à accepter l'entrée en matière et à renvoyer à nouveau, pour étude sérieuse, le projet de loi 9501 à la Commission fiscale.

Annexe : document remis à la Commission fiscale par le DT et le DI.



**Projet de nouvelle
taxation
environnementale
des voitures de tourisme**



Enjeux

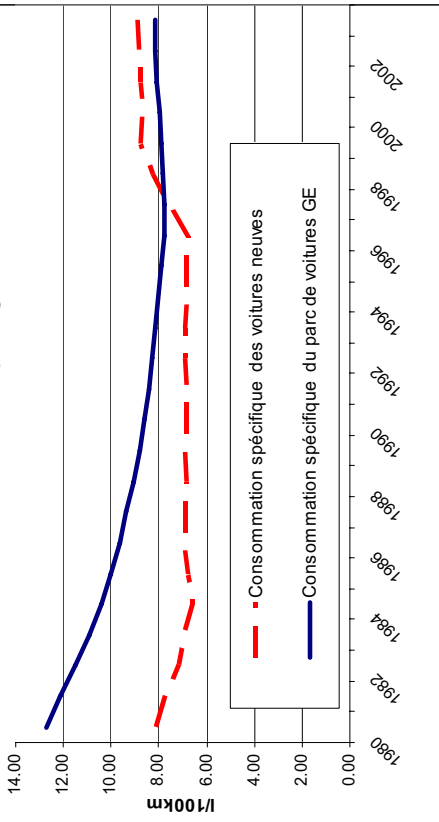
- ❑ Titre : "**Nouvelle taxation environnementale des voitures de tourisme**"
- ❑ But : intégrer un aspect environnemental dans la taxation des voitures de tourisme par le biais des émissions de CO₂ et réponse au PL 9501 "*Taxation accrue des véhicules de tourisme très polluants*"
- ❑ Application : voitures de tourisme uniquement
- ❑ Sources d'information : base de données du SAN et fichier fédéral d'homologation des voitures de tourisme
- ❑ Base de travail de la nouvelle taxation : puissance en kW et émissions de CO₂ en g/km
- ❑ Principe de la nouvelle taxation : **bonus-malus** (% de détaxe/surtaxe par rapport à la taxation actuelle en kW)
- ❑ Paramètre à déterminer par le GC : définition de la masse fiscale globale (base 2007)

Généralités sur le CO₂

- L'émission de CO₂ dépend de la quantité et du type de carburant utilisé.
- La combustion d'un litre d'essence ou de diesel (10 kWh) produit environ 2.6 kg de CO₂ et la combustion d'une quantité équivalente de gaz (10 kWh) produit 2.0 kg de CO₂.
- Explication : les hydrocarbures contiennent essentiellement du carbone et de l'hydrogène. Lors de la combustion, l'hydrogène est transformé en eau (H₂O) et le carbone en gaz carbonique (CO₂). Selon le type de carburant, les proportions sont variables.
- **En conséquence, les émissions de CO₂ d'un véhicule sont directement proportionnelles à sa consommation.**

Consommation des voitures GE

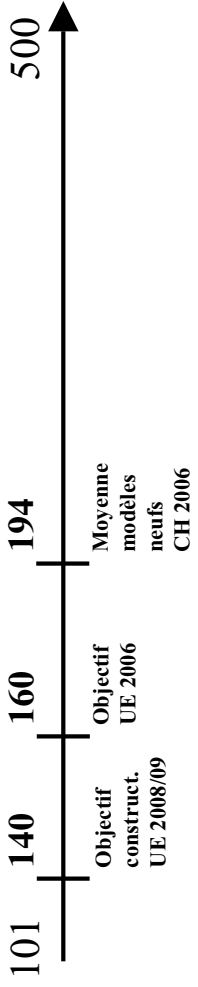
Evolution de la consommation spécifique moyenne des voitures neuves et du parc genevois



La consommation spécifique des véhicules neufs est calculée d'après les données techniques de la revue automobile, appliquées à la statistique fédérale des modèles nouvellement immatriculés, pour des proportions de classes de cylindrée correspondant aux immatriculations de véhicules neufs genevois. Un modèle de déclassement permet d'en déduire la consommation spécifique moyenne du parc.

Données générales d'émissions de CO₂

Emissions de CO₂ exprimées en g/km



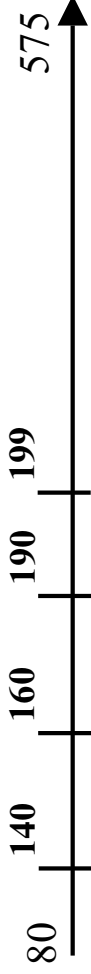
SMART FORTWO	pure cdi	L 3	16850	799	30	41	M	805	3.6	4.5	3.8	101	A
	pure cdi	C 3	20450	799	30	41	M	815	3.6	4.5	3.8	101	A

LAMBORGHINI	MURCIELAGO	6.2	S 2	361900	6'192	426	500	M	1'815	15.1	32.6	21.5	500	G
	Roadster 6.2		C 2	390000	6'192	426	500	M	1'830	15.1	32.6	21.5	500	G



Données générales d'émissions de CO₂

Emissions de CO₂ exprimées en g/km



Exonération voitures propres "critères Diesel 07"	Exonération voitures propres "critères Essence 07"	Médiane parc GE fin 2006	Moyenne parc GE fin 2006
---	--	--------------------------	--------------------------

HONDA INSIGHT **56** kW B03 **80** g/km sans plomb

LAMBORGHINI L 144 ROADSTER **390** kW B02 **575** g/km sans plomb



Données de référence à Genève

Données sur le **parc automobile genevois** provenant du croisement de la base de données du SAN et du fichier fédéral des Homologations (état au 1.01.2007)

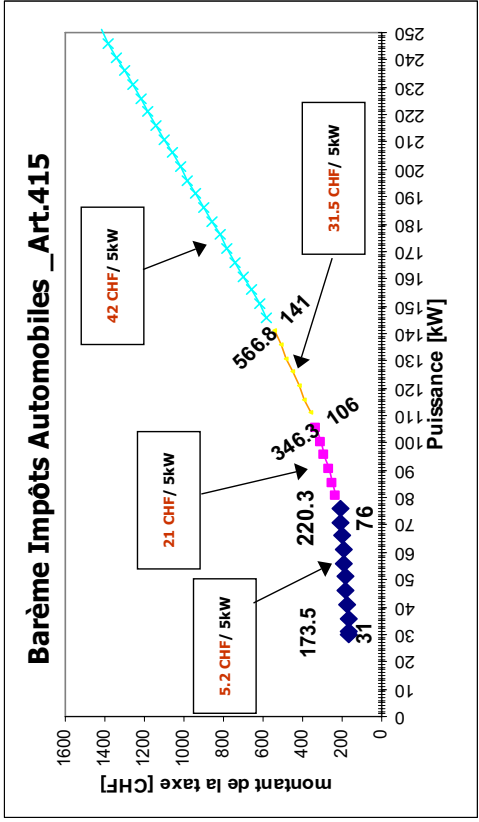
Nombre total de modèles :	11'963	Masse fiscale 2007	
Nombre total de voitures de tourisme :	205'584 (100%)	69.7 mios (100%)	
-Données complètes [kW+CO ₂]	143'143 (70%)	52.4 mios (75%)	
-Données sans CO ₂ ★	61'697 (30%)	17.3 mios (25%)	
-Données sans kW ★	334		
-Données sans CO ₂ et sans kW ★	410		

★ *Voitures de tourisme plus anciennes qu'octobre 1995 (« fin de vie » + collection)*



Taxation actuelle 2007

Taxation actuelle basée sur la **puissance** des voitures de tourisme en **kw**



4 paliers de taxation différente
 (cf. Loi générale sur les contributions publiques D 3.05 + ajustement au barème 2007)



Données de référence CO₂

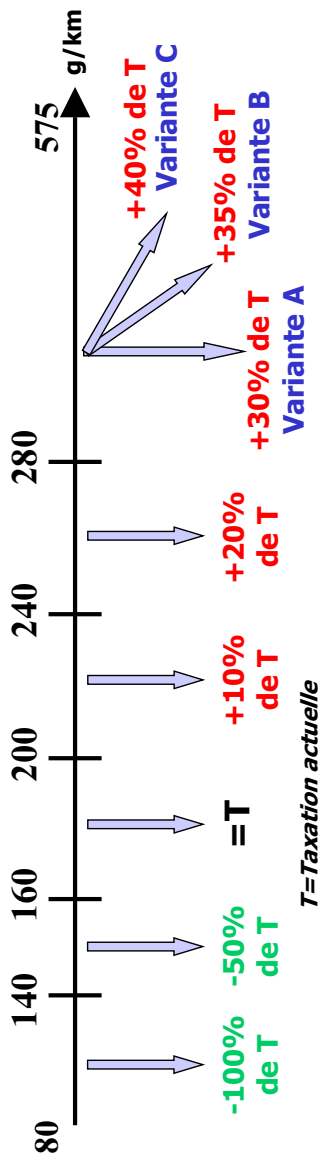
Le choix de "bornes CO₂" cohérentes pour cadrer la nouvelle taxation environnementale doit se baser sur le contexte actuel :

- ❑ **80 g/km** = valeur min. à GE
- ❑ **120 g/km** = Objectif de l'UE (Commissariat à l'Industrie) pour 2012
- ❑ **140 g/km** = Objectif des constructeurs automobiles européens pour 2008/2009
- ❑ **140 g/km** = Critère d'exonération 2007 pour les voitures diesel "+ propres" (GE)
- ❑ **160 g/km** = Objectif 2006 pour les voitures particulières du parc européen
- ❑ **160 g/km** = Critère d'exonération 2007 pour les voitures essence "+ propres" (GE)
- ❑ **190-200 g/km** = moyenne 2006 du parc des voitures de tourisme CH et GE
- ❑ **575 g/km** = valeur max. à GE

Projet de taxation environnementale des voitures de tourisme

Objectif : utiliser la taxation actuelle basée sur la puissance en kW et faire évoluer le prix de la taxe suivant le CO₂

Bonus ou **Malus** calculé par un pourcentage suivant des valeurs cibles :



Résultat de la taxation : variante A

Calculs sur les 143'143 VT dont les données puissance et CO₂ [g/km] sont complètes

Variante A	Totaux	- 100%	-50%	= T	+10%	+20%	+30%
		[<140]	[141 - 160]	[161 - 200]	[201 - 240]	[241 - 280]	[>280]

Total Voitures	143'143	10'252	21'089	52'947	35'085	13'168	10'602
Total 2007 base actuelle	Fr. 52'386'963	Fr. 2'015'400	Fr. 4'602'957	Fr. 13'659'945	Fr. 13'698'734	Fr. 7'656'393	Fr. 10'753'534
Total 2007 projet de nouv. taxation	Fr. 54'197'297	Fr. 0	Fr. 2'301'479	Fr. 13'659'945	Fr. 15'068'608	Fr. 9'187'671	Fr. 13'979'594
Différence Projet - Base actuelle	Fr. + 1'810'334	Fr. - 2'015'400	Fr. - 2'301'478	Fr. ---	Fr. +1'369'874	Fr. +1'531'278	Fr. + 3'226'060

Variante A : augmentation de la masse fiscale de 1.81 mios Fr.

Résultat de la taxation : variante B

Calculs sur les 143'143 VT dont les données puissance et CO₂ [g/km] sont complètes

Variante B	Totaux	- 100%	-50%	= T	+10%	+20%	+35%
		[<140]	[141 - 160]	[161 - 200]	[201 - 240]	[241 - 280]	[>280]

Total Voitures	143'143	10'252	21'089	52'947	35'085	13'168	10'602
Total 2007 base actuelle	Fr. 52'386'963	Fr. 2'015'400	Fr. 4'602'957	Fr. 13'659'945	Fr. 13'698'734	Fr. 7'656'393	Fr. 10'753'534
Total 2007 projet de nouv. taxation	Fr. 54'734'974	Fr. 0	Fr. 2'301'479	Fr. 13'659'945	Fr. 15'068'608	Fr. 9'187'671	Fr. 14'517'271
Différence Projet - Base actuelle	Fr. + 2'348'011	Fr. - 2'015'400	Fr. - 2'301'478	Fr. ---	Fr. +1'369'873	Fr. +1'531'279	Fr. + 3'763'737

Variante B : augmentation de la masse fiscale de 2.35 mios Fr.

Résultat de la taxation : variante C

Calculs sur les 143'143 VT dont les données puissance et CO₂ [g/km] sont complètes

Variante C	Totaux	- 100%	-50%	= T	+10%	+20%	+40%
		[<140]	[141 - 160]	[161 - 200]	[201 - 240]	[241 - 280]	[>280]

Total Voitures	143'143	10'252	21'089	52'947	35'085	13'168	10'602
Total 2007 base actuelle	Fr. 52'386'963	Fr. 2'015'400	Fr. 4'602'957	Fr. 13'659'945	Fr. 13'698'734	Fr. 7'656'393	Fr. 10'753'534
Total 2007 projet de nouv. taxation	Fr. 55'272'650	Fr. 0	Fr. 2'301'479	Fr. 13'659'945	Fr. 15'068'608	Fr. 9'187'671	Fr. 15'054'947
Différence Projet - Base actuelle	Fr. + 2'885'687	Fr. - 2'015'400	Fr. - 2'301'479	Fr. ---	Fr. +1'369'873	Fr. +1'531'279	Fr. + 4'301'413

Variante C : augmentation de la masse fiscale de 2.89 mios Fr.

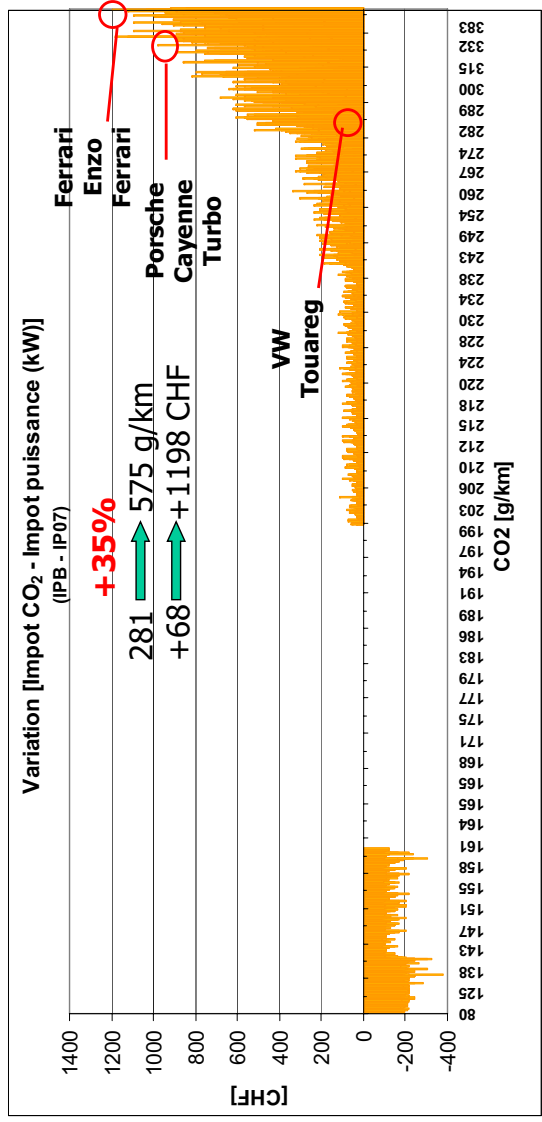
Bilan de la taxation

- ❖ La masse fiscale totale résulte du choix :
 - 1° des bornes de **CO₂**
 - 2° des % de **bonus-malus**

La tranche des voitures de tourisme de la catégorie supérieure (émissions CO₂ > 280 g/km) a un impact prédominant sur la masse fiscale totale.
- ❖ Les 3 variantes du projet donnent les résultats suivants :
 - **A : + 1.81 mios de Fr** avec un malus maximum de 30 % dès 280 g/km CO₂
 - **B : + 2.35 mios de Fr** avec un malus maximum de 35 % dès 280 g/km CO₂
 - **C : + 2.89 mios de Fr** avec un malus maximum de 40 % dès 280 g/km CO₂
- ❖ Le projet présenté vise :
 - 1° à ne plus taxer les voitures les plus propres ou fortement en réduire la taxation
 - 2° à ne pas modifier la taxation actuelle des voitures « d'émissions moyennes »
 - 3° à faire croître progressivement la taxation des voitures les plus polluantes.



Variation taxation actuelle et variante B



Questions à la Commission fiscale du GC

1. Neutralité fiscale ou non ?

Si non, quelle ampleur de la hausse ?

(Neutralité = compensation de la hausse bonus-malus selon les variantes A/B/C par une diminution de la taxation des véhicules de livraison d'environ 2 mios Fr.)

2. Accord sur le principe du modèle présenté ?

(cf. ampleur des pourcentages de **Bonus-Malus**)

3. Que faire des voitures de tourisme dont les émissions de CO₂ ne sont pas connues ? (30 % du parc genevois) Formules de conversion ou statu quo ?

Le groupe de travail propose le statu quo pour les raisons suivantes :

- Le nombre de voitures concernées diminue d'environ 7% par an et ces véhicules ne constituent pas la cible du système de bonus/malus qui vise à influencer le renouvellement du parc de véhicule.
- Pour les toutes vieilles voitures dont on ne dispose ni des émissions de CO₂, ni des kW, une taxation avec un bonus/malus implique d'établir un modèle de conversion (estimation des kW à partir des cm³, puis des CO₂ à partir des kW estimés), ce qui présente un risque d'erreur non négligeable.