

Projet présenté par le Conseil d'Etat

Date de dépôt: 19 octobre 2007

Projet de loi

modifiant la loi sur les contributions publiques (D 3 05)

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

Art. 1 Modifications

La loi sur les contributions publiques, du 9 novembre 1887, est modifiée comme suit :

Art. 415, al. 1 (nouvelle teneur), al. 4 à 6 (nouveaux)

¹ Les véhicules automobiles destinés au transport de 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) et d'après leurs émissions de CO₂ exprimées en grammes par kilomètre (g/km).

⁴ Au montant calculé selon le barème susmentionné s'applique un coefficient multiplicateur selon le barème suivant :

	émissions de CO ₂	coefficient-multiplicateur	bonus/malus
a)	≤ 140 g/km	0	bonus de 100%
b)	> 140 g/km et ≤ 160 g/km	0,5	bonus de 50%
c)	> 160 g/km et ≤ 200 g/km	1	bonus de 0%
d)	> 200 g/km et ≤ 240 g/km	1,1	malus de 10%
e)	> 240 g/km et ≤ 280 g/km	1,15	malus de 15%
f)	> 280 g/km	1,25	malus de 25%

Le bonus décrit sous les lettres a et b n'est pas accordé aux voitures diesel non équipées d'un filtre à particules ou ne répondant pas aux normes EURO 05 et suivantes.

⁵ Pour les voitures de tourisme dont les émissions de CO₂ ne sont pas répertoriées, le système de coefficient multiplicateur de l'alinéa 4 ne s'applique pas.

Art. 2 Entrée en vigueur

Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

Certifié conforme
Le chancelier d'Etat : Robert Hensler

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Préambule

Dans le cadre du Protocole de Kyoto, la Suisse s'est engagée à diminuer ses émissions de gaz à effet de serre de 8 % d'ici à 2010 par rapport à 1990. Concrétisant ces engagements dans la législation fédérale, la loi fédérale sur le CO₂, du 8 octobre 1999 (RS 641.71), prévoit que les émissions de CO₂, le principal gaz à effet de serre émis en Suisse, devront être réduites de 10 % d'ici 2010 par rapport à 1990 (moins 8 % pour les émissions dues à l'utilisation des carburants et moins 15 % pour celles provenant des combustibles). Or, des relevés récents montrent que cet objectif ne sera pas atteint par les seules mesures volontaires prises jusqu'ici, qui n'ont permis que de stabiliser les émissions au niveau de 1990. Des mesures de limitation des émissions plus contraignantes deviennent donc nécessaires.

Le trafic individuel motorisé représente une source importante d'émissions de carbone. A Genève, 23 % des émissions de ce gaz en 2006 étaient dues aux voitures de tourisme (données du service cantonal de protection de l'air - SCPA), ce qui en fait la deuxième plus grosse source d'émissions du canton après les chauffages. Une étude publiée en 2005 par l'office cantonal de la statistique, montre que la proportion des véhicules puissants, et très polluants, augmente dans le parc automobile genevois. En effet, la part de véhicules dont la cylindrée s'élève à 1800cc ou plus est passée de 41% en 1993 à 48 % en 2003. Les automobiles de forte cylindrée (3000 cc ou plus) ont même vu leur nombre progresser de 28 % entre 2000 et 2005. A cette situation s'ajoute l'accroissement général du nombre de voitures et de kilomètres parcourus. Cette évolution est regrettable car elle annihile les efforts faits par certains constructeurs pour mettre sur le marché des moteurs de moins en moins polluants. Elle va non seulement à l'encontre des objectifs fixés dans la loi sur le CO₂ mais elle met aussi en danger les efforts déployés jusqu'ici pour assainir la qualité de l'air qui, au centre de l'agglomération genevoise, ne respecte pas les valeurs limites fixées par la Confédération pour protéger la santé.

Il est donc indispensable que des stratégies soient mises en place permettant d'orienter le choix des consommateurs vers les modèles de véhicules les moins gourmands en carburant et les moins polluants. Les systèmes de taxation dite «écologique», basée sur des critères

environnementaux, représentent des instruments particulièrement efficaces pour infléchir le marché dans le sens voulu.

Objectifs du projet de loi

L'objectif du présent projet de loi est la mise en place d'une politique fiscale « écologique » favorisant les véhicules les moins gourmands en carburant et les moins polluants. Avec cette démarche, le Conseil d'Etat souhaite faire augmenter la proportion des véhicules les moins polluants dans le parc de véhicules immatriculés à Genève en orientant le choix au moment de l'achat du véhicule. Il donne ainsi un signe fort de sa volonté de contribuer à l'atteinte des engagements de Kyoto et de maîtriser les problèmes de pollution de l'air du canton de Genève.

On notera qu'une première étape de fiscalité « écologique » a été introduite en janvier 2002, avec la mise en œuvre du système actuel de taxation progressive. En effet, cet impôt calculé sur la puissance (exprimée en kW) prévoit qu'un montant au kW croissant est appliqué selon la puissance totale du véhicule. S'appuyant sur les seules données disponibles au moment de sa conception (les kW), ce système de taxation a effectivement déjà un lien avec les émissions de CO₂. L'expérience a cependant montré qu'il n'a pas permis de juguler l'augmentation des voitures automobiles de grande puissance dans le parc genevois. L'effet de progression peut maintenant être accentué grâce au fait que les données d'émissions de CO₂ sont devenues disponibles.

Il faut souligner qu'avec ce projet, Genève est précurseur, au niveau suisse, dans le domaine de la taxation écologique des voitures de tourisme. Certains modèles comparables sont en développement dans différents cantons mais ils ne sont pas aussi aboutis que le présent projet.

Principe de base du nouveau système de taxation

La nouvelle taxation utilise le principe du bonus-malus appliqué au système en vigueur. A partir des barèmes actuels calculés selon la puissance du moteur de la voiture exprimée en kW, un coefficient multiplicateur (bonus-malus) déterminé en fonction de l'émission du CO₂, est introduit, afin de moduler le montant à payer d'après la performance « écologique » de la voiture. Ainsi, selon leurs émissions de CO₂, les véhicules reçoivent un bonus ou un malus de différente amplitude: les voitures les moins polluantes sont favorisées (bonus) et les plus polluantes sont taxées davantage (malus).

Bornes d'émissions de CO₂

Les véhicules sont classés dans six catégories, selon leurs émissions de CO₂. Les seuils d'émissions de CO₂ (bornes) utilisés pour délimiter ces classes ont été choisis en référence aux politiques européenne, suisse et genevoise, ainsi qu'à l'état du parc automobile en circulation à Genève.

Les bornes CO₂ retenues sont les suivantes :

- 140 g/km = objectif des constructeurs automobiles européens pour 2008/2009, borne au-dessous de laquelle les voitures sont particulièrement peu polluantes, bonus maximum,
- 160 g/km = objectif 2006 pour les voitures particulières du parc européen, limite pour l'exonération genevoise des voitures propres, borne supérieure pour le bonus,
- 200 g/km = moyenne 2006 du parc des voitures de tourisme suisses et genevoises, borne inférieure pour le malus,
- 240 g/km = voitures polluantes, malus croissant,
- 280 g/km = voitures très polluantes, malus maximum.

Dans le futur, le système pourra être adapté à l'évolution technologique des moteurs et de leurs émissions, ainsi qu'à la structure du parc de véhicules, par la modification des bornes d'émissions. Cette adaptation, qui nécessitera un nouveau projet de loi soumis à référendum obligatoire, permettra ainsi d'éviter que la masse fiscale dégagée ne diminue de manière trop importante.

On notera que le système proposé ici n'utilise que les émissions de CO₂ et non d'autres critères environnementaux tels que les émissions de particules fines (PM10) ou d'oxydes d'azote (NO_x), ces données n'étant en l'état pas disponibles dans les fichiers d'homologation fédéraux. La Confédération développe actuellement un système de critères de performance environnementale (« Critères de consommation d'énergie et de pollution pour les véhicules »: projet KeeF) qui permettra de classer les modèles de véhicules selon leur impact sur différents aspects de l'environnement (bruit, qualité de l'air, effet de serre). Cette véritable « étiquette Environnement », qui attribue à chaque modèle une note unique basée sur les émissions effectives, indépendamment de la taille du véhicule ou de son poids, n'en est qu'au stade de prototype. En effet, les critères définitifs de sélection de l'étiquette Keef ne devraient être à disposition qu'à fin 2008. A l'heure actuelle, elle ne s'applique qu'aux véhicules respectant la norme EURO 4. A l'horizon 2010, il est possible qu'elle soit étendue aux modèles répondant à la norme EURO 3, donc aux véhicules mis sur le marché dès l'an 2000, mais pas au-delà, les données faisant défaut. Son utilisation dans le cadre d'un

système d'exonération des nouveaux véhicules, semblable à celui existant à Genève depuis quelques années, est envisagée par de nombreux cantons.

Les modèles EURO 3 et 4 ne représentant qu'environ 55 % du parc actuel de véhicules genevois, les critères Keef ne pourront pas être utilisés avant longtemps pour la taxation des véhicules immatriculés à Genève. Cependant, lorsque des données Keef seront à disposition pour un nombre suffisant de véhicules genevois, on pourra remplacer les bornes d'émissions de CO₂ par des critères de performance environnementale en modifiant l'article 415 du présent projet de loi, ce qui nécessitera un referendum obligatoire. Le principe de bonus/malus pourra en revanche être conservé.

Coefficients de bonus-malus

Pour que le système soit percutant, il est prévu que les bonus accordés soient substantiels (exonération de 100 % pour les meilleures voitures, de 50 % pour les voitures situées en-dessous de la moyenne de 160-200 g/km). Pour les voitures situées dans la moyenne, le système prévoit un impôt identique à la taxation actuelle (coefficient appliqué = 1). En revanche, pour les modèles émettant du CO₂ au-dessus de la moyenne, un supplément de 10 %, 15 %, respectivement 25 %, devra être acquitté. En résumé, les coefficients de bonus-malus seront appliqués dans les six classes d'émissions de CO₂ comme suit :

Borne CO ₂ (g/km)	< 140	141-160	161-200 (moyenne)	201-240	241-280	>280
Coefficient de bonus- malus	-100%	-50%	0%	+10%	+15%	+25%

Les voitures électriques n'émettant pas de CO₂, elles bénéficieront du bonus de 100% et ne seront ainsi plus taxées, pour autant que leur détenteur apporte la preuve qu'il a conclu un contrat avec les Services industriels de Genève de la gamme SIG Vitale.

Les voitures diesel consomment moins que les voitures à essence: elles devraient plus facilement bénéficier du bonus. Or, il convient de tenir compte des effets néfastes pour la santé des particules fines (PM10) émises par les voitures diesel non équipées de filtres à particules. Seules les voitures diesel équipées de filtres à particules ou respectant la norme EURO 5 bénéficieront du bonus fiscal. Il faut rappeler que la norme EURO 5 devrait entrer en

vigueur le 1.9.2009. Elle prévoit une diminution d'un facteur 5 des émissions de particules fines (0,005 g/km) par rapport à la norme EURO 4 actuellement en vigueur.

Pour les modèles dont le CO₂ n'est pas répertorié (env. 30 % des voitures immatriculées actuellement), le système de coefficient ne sera pas appliqué si bien que, pour ceux-ci, l'impôt restera identique. Ces modèles comprennent des voitures en fin de vie (plus vieilles que 1995) qui auront disparu d'ici environ 8-10 ans, ainsi que des véhicules de collection qui ne circulent en fait que peu.

Conséquences financières

Le présent projet d'imposition des véhicules laisse apparaître un gain net d'environ 1.91 million de F. Ce gain limité sert à compenser la baisse d'impôt prévue par le projet de loi 8700 pour les voitures de livraison.

Comme mentionné plus haut, le système pourra être adapté à l'évolution du parc des véhicules en modifiant les bornes d'émission afin d'éviter que la masse fiscale dégagée ne diminue de manière importante au fur et à mesure que le système de taxation aura eu un effet positif sur l'évolution du parc des véhicules.

Liens avec la mesure d'exonération accordée aux nouvelles voitures de tourisme peu polluantes

Le mécanisme de l'exonération s'applique au premier détenteur d'une voiture de tourisme neuve. L'exonération est totale pendant l'année de première mise en circulation et les deux années qui suivent, pour les véhicules répondant à une série de critères revus annuellement par le Conseil d'Etat. Actuellement, les critères justifiant l'exonération sont la catégorie Énergie A en matière de consommation, et des émissions de CO₂ égales ou inférieures à 140 g/km pour les véhicules diesel, et égales ou inférieures à 160 g/km pour les véhicules à essence ou à gaz naturel. En 2006, 2840 voitures (200 modèles) ont été exonérées, représentant une masse fiscale d'environ 800 000 F.

Avec le nouveau système de taxation, les véhicules actuellement exonérés obtiendraient un bonus de 100 %, à vie, à l'exception de 13 véhicules qui, avec des émissions de CO₂ supérieures à 140 g/km, tomberaient dans la classe des véhicules obtenant un bonus de 50 %. Ainsi, dans sa conception actuelle, le système d'exonération des nouveaux véhicules deviendrait redondant. Il faut souligner que la taxation écologique est un instrument beaucoup plus

efficace pour orienter le marché que l'exonération des véhicules neufs puisque d'une part il offre un bonus durable pour les véhicules les plus performants et que, d'autre part, il a un effet dissuasif sur les voitures les plus polluantes, incitant ainsi à leur remplacement rapide.

Une réflexion est actuellement en cours concernant les critères d'exonération actuels pour qu'ils tiennent compte, le cas échéant, de l'entrée en vigueur du nouveau système de taxation des véhicules.

Avantages du nouveau système de taxation écologique des véhicules

Le système proposé présente un grand nombre d'avantages qu'il convient de souligner ici :

- il représente la mise en œuvre du principe du pollueur-payeur dans le cadre d'une taxe écologique; il permet d'avoir un effet de levier sur le renouvellement du parc automobile, source d'émissions de CO₂ et de pollution de première importance;
- il se base sur le système en vigueur actuellement et est suffisamment simple pour être compréhensible pour tout un chacun;
- il permet de conserver le système actuel et est donc facilement et rapidement applicable, sans investissements coûteux;
- les recettes fiscales ne sont pas modifiées; en effet, l'équilibre fiscal est atteint en tenant compte de la réduction fiscale accordée aux véhicules de livraison dans le cadre du projet de loi 8700, et non pas sur la seule base des voitures de tourisme;
- le système ne défavorise pas les familles qui ont besoin de plus grandes voitures car elles pourront choisir des véhicules de la classe moyenne bénéficiant du statu quo (seuils de CO₂ compris entre 160 et 200 g/km).

Conclusion

Il est regrettable de constater que malgré les développements technologiques introduits sur le marché par les constructeurs automobiles, les émissions polluantes dues au trafic automobile ne cessent de croître. Si les effets de mode qui poussent à l'achat de véhicules de plus en plus puissants, et généralement inutiles, ne sont pas combattus, ce sont les besoins de mobilité de la population qui devront être limités, sans quoi la pollution de l'air et l'effet de serre ne seront pas maîtrisés. Ceci bien sûr aurait des conséquences graves sur la santé et sur les ressources de la population. Le système de taxation des véhicules « écologique » offre un moyen très efficace, et néanmoins simple et bon marché, d'agir sur cette tendance sans

enfreindre la liberté individuelle. Le projet proposé est aussi favorable aux familles et aux revenus moins élevés puisque c'est justement aux détenteurs de petites voitures, moins polluantes, qu'il offre le bonus le plus élevé. Il favorise le développement économique, puisqu'il pousse à l'évolution du marché. Par ses aspects économiques, sociaux et environnementaux, ce système de taxation innovant s'inscrit donc parfaitement dans les objectifs de développement durable, au cœur des préoccupations du canton.

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil au présent projet de loi.

Annexes :


- 1) *Planification des charges financières (amortissements et intérêts) en fonction des décaissements prévus*
- 2) *Planification des charges et revenus de fonctionnement découlant de la dépense nouvelle*
- 3) *Tableau comparatif.*

PLANIFICATION DES CHARGES FINANCIÈRES (AMORTISSEMENTS ET INTÉRÊTS) EN FONCTION DES DÉCAISSEMENTS PRÉVUS

Projet de loi modifiant la loi sur les contributions publiques (D 3 05)

Projet présenté par le département des institutions

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
Investissement brut								
- Recette d'investissement	0	0	0	0	0	0	0	0
Investissement net	0	0	0	0	0	0	0	0
Aucun								
Recettes	0	0	0	0	0	0	0	0
Aucun								
Recettes	0	0	0	0	0	0	0	0
Aucun								
Recettes	0	0	0	0	0	0	0	0
Aucun								
Recettes	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL des charges financières	0	0	0	0	0	0	0	0
Intérêts	0	0	0	0	0	0	0	0
Amortissements	0	0	0	0	0	0	0	0
3.0000%								
charges financières récurrentes								
	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0


Signature du responsable financier: 
 Date: 07.09.2007
 Directeur départementale des finances
 Département des institutions

PLANIFICATION DES CHARGES ET REVENUS DE FONCTIONNEMENT DÉCOULANT DE LA DÉPENSE NOUVELLE

Projet de loi modifiant la loi sur les contributions publiques (D 3 05)

Projet présenté par le département des institutions

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Résultat récurrent
TOTAL des charges de fonctionnement induites	0	0	0	0	0	0	0	0
Charges en personnel [30] <small>(augmentation des charges de personnel, formation, etc.)</small>	0	0	0	0	0	0	0	0
Dépenses générales [31] <small>(meublier, fournitures, matériel classique et/ou spécifique, véhicule, entretien, etc.)</small>	0	0	0	0	0	0	0	0
Charges de matériel et véhicule	0	0	0	0	0	0	0	0
Charges de bâtiment <small>(fluides (eau, énergie, combustibles), conciergerie, entretien, location, assurances, etc.)</small>	0	0	0	0	0	0	0	0
Charges financières [32+33] <small>intérêts (report tableau)</small>	0	0	0	0	0	0	0	0
Amortissements (report tableau)	0	0	0	0	0	0	0	0
Charges particulières [30 à 36] <small>Perte comptable [330]</small>	0	0	0	0	0	0	0	0
Provision [333] <small>(réservoir à nature)</small>	0	0	0	0	0	0	0	0
Octroi de subvention ou de prestations [36] <small>(subvention accordée à des tiers, prestation en nature)</small>	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL des revenus de fonctionnement induits	0	1'900'000	1'900'000	1'900'000	1'900'000	1'900'000	1'900'000	1'900'000
Revenus liés à l'activité [40+41+43+45+46] <small>(augmentation de revenus (impôts, émoluments, taxes), subventions reçues, dons ou legs)</small>	0	1'900'000	1'900'000	1'900'000	1'900'000	1'900'000	1'900'000	1'900'000
Autres revenus [42] <small>(revenus de placements, de prêts ou de participations, gain comptable, loyers)</small>	0	0	0	0	0	0	0	0
RESULTAT NET DE FONCTIONNEMENT (charges - revenus)	0	-1'900'000	-1'900'000	-1'900'000	-1'900'000	-1'900'000	-1'900'000	-1'900'000
Remarques :								

Signature du responsable financier: 
Date: 07.09.2007
Lien NGUYEN-TANG
Directrice
Direction départementale des finances
Département des institutions

Projet de loi modifiant la loi sur les contributions publiques (D 3 05)

Tableau récapitulatif

Nouvelle teneur	Ancienne teneur
<p>Art. 415 Voitures de tourisme</p> <p>¹ Les véhicules automobiles destinés au transport de 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) et d'après leurs émissions de CO2 exprimées en grammes par kilomètre (g/km).</p> <p>⁴ Au montant calculé selon le barème susmentionné s'applique un coefficient multiplicateur selon le barème suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) émissions de CO2 ≤ 140 g/km coefficient-multiplicateur = 0 (bonus 100 %) b) émissions de CO2 > 140 g/km et ≤ 160 g/km coefficient-multiplicateur = 0,5 (bonus de 50 %) c) émissions de CO2 > 160 g/km et ≤ 200 g/km coefficient-multiplicateur = 1 (bonus de 0%) d) émissions de CO2 > 200 g/km et ≤ 240 g/km coefficient-multiplicateur = 1,1 (malus de 10 %) e) émissions de CO2 > 240 g/km et ≤ 280 g/km coefficient-multiplicateur = 1,15 (malus de 15 %) f) émissions de CO2 > 280 g/km coefficient-multiplicateur = 1,25 (malus de 25 %) <p>Le bonus décrit sous les lettres a) et b) n'est pas accordé aux voitures diesel non équipées d'un filtre à particules ou ne répondant pas aux normes EURO 05 et suivantes.</p> <p>⁵ Pour les voitures de tourisme dont les émissions de CO2 ne sont pas répertoriées, le système de coefficient multiplicateur de l'alinéa 4 ne s'applique pas.</p>	<p>Art. 415 Voitures de tourisme</p> <p>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).</p>