

*Date de dépôt : 16 mai 2011*

## **Rapport**

**de la Commission fiscale chargée d'étudier le projet de loi de M<sup>mes</sup> et MM. Pascal Pétroz, Didier Bonny, Fabiano Forte, Guy Mettan, Béatrice Hirsch, Nelly Guichard, Jean-Claude Ducrot, Mario Cavaleri, Anne Marie von Arx-Vernon, Michel Forni, François Gillet et Guillaume Barazzone modifiant la loi générale sur les contributions publiques (D 3 05) (en vue d'exempter de l'impôt les vélos à assistance électrique roulant à plus de 25 km/h)**

### **Rapport de M. Roger Deneys**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission fiscale, sous la présidence de M. Michel Forni, a étudié ce projet de loi déposé par les députés PDC le 27 août 2009, soit à la rentrée scolaire précédent de quelques semaines les élections cantonales...

Le procès-verbal a été tenu, avec sa compétence et son acuité habituelles, par M. Gérard Riedi. Qu'il en soit ici remercié. M. Roger Jenny, directeur adjoint du SAN, a participé plus particulièrement aux travaux de la commission concernant cet objet.

### **Audition des auteurs du projet de loi**

M. Cavaleri vient présenter le PL 10522 en l'absence de M. Pétroz, en expliquant les raisons qui ont poussé le PDC à le proposer.

Il explique notamment que :

- *« le PDC est un partisan de la complémentarité des transports publics et privés. Il a par exemple participé à la récolte de signatures dans le cadre de l'initiative pro-vélo. Il a également proposé des mesures pour faciliter les modes de transport peu polluants et diverses incitations, dont celle prévue par le PL 10522. Il s'agit ainsi de produire le moins de CO2*

*possible. M. CAVALERI fait remarquer que la modification de l'article 418, al. 4 de la loi générale sur les contributions publiques peut paraître insignifiante, mais elle est chargée d'un symbolisme fort. Cela permettrait de marquer l'importance d'utiliser ce genre de véhicules sur de moyennes distances plutôt que des scooters ».*

- *« les chiffres de l'impact de ce projet de loi ne sont pas connus. Pour le PDC, il s'agit aussi de marquer l'intérêt d'une action en faveur des vélos électriques. En effet, la part la plus importante des vélos à assistance électrique est surtout axée autour des vélos qui roulent en dessous de 25 km/h, or il est aussi intéressant en terme de rapidité et de mobilité d'utiliser des vélos à assistance électriques roulant au-delà de 25 km/h. »*

### **Questions des commissaires**

Un député (UDC) aimerait savoir si M. Cavaleri connaît le prix moyen d'un vélo électrique et se demande si la taxe de solidarité routière entre vraiment en considération pour quelqu'un qui peut s'offrir un vélo à un tel prix.

M. Cavaleri estime que le prix d'un vélo électrique se situe entre 2000 et 5000 F. Il s'agit ici surtout d'une mesure symbolique. C'est vrai qu'elle représente peu de chose, mais elle est importante en termes de consommation énergétique.

Un – éminent – député (libéral) note qu'il s'agit de la suppression de l'impôt de 11 F par année. Il aimerait donc savoir si ce projet de loi sera soumis à votation obligatoire. Dès lors, il se demande si les frais découlant d'une telle procédure sont utiles et nécessaires.

M. Cavaleri estime qu'il est possible de coupler cette modification avec d'autres modifications sur la LCP. S'il faut faire une votation avec référendum obligatoire sur cette seule modification, il faudra effectivement bien évaluer les choses. Pour cette raison, il proposerait de coupler cette votation avec d'autres.

Une – éminente – députée (Les Verts) constate que la vignette de 8 F et la RC resteraient. Elle ajoute que les Verts se sont dit que la proposition du PL 10522 n'était pas prioritaire et se demandent s'il ne faudrait pas plutôt valoriser les vélos à assistance électrique roulant jusqu'à 25 km/h. En effet, les vélos roulant à plus de 25 km/h sont vraiment surpuissants.

M. Cavaleri comprend les réactions, mais il faut tenir compte des gens qui n'habitent pas en ville. Le but est que les utilisateurs puissent utiliser ce moyen de transport quotidiennement. Le propriétaire d'un tel engin se déplace plus souvent et veut se déplacer plus vite. Il ne voit pas pour quelles

raisons il y a des mesures prises pour subventionner les acquisitions de vélos électriques, mais qu'il n'y aurait pas des mesures incitatives pour ce moyen de transport.

Un député (UDC) revient sur la remarque que M. Cavaleri sur le vote d'un paquet. Soit il y a une révision totale de la D 3 05, soit cela doit rester un problème spécifique.

M. Cavaleri précise qu'il ne s'agit pas de ficeler un paquet, mais de regrouper plusieurs objets dans un même scrutin.

Un député (Les Socialistes) se réjouit que le PDC promeuve la mobilité douce, même si c'est de manière ponctuelle. Il s'interroge toutefois sur la portée de cette mesure. Il se demande si le PDC a pensé à la possibilité de verser plutôt une subvention et s'il n'est pas plus utile d'encourager l'acquisition de ces véhicules.

M. Cavaleri fait remarquer qu'il n'est pas nouveau que le PDC prône la complémentarité des transports publics et privés. Contrairement au député socialiste, le PDC n'est pas pour les subventions, mais pour des mesures incitatives. C'est simplement une mesure complémentaire parmi d'autres mesures qui existent ou qui restent à venir.

## Discussion de la commission

Un député (UDC) se demande si les vélos électriques sont soumis au même impôt que les vélomoteurs.

M. Jenny explique que :

- *« le cycle électrique est un vélo avec assistance au pédalage. Du moment où l'utilisateur ne pédale plus et que le moteur tourne toujours cela devient un cyclomoteur ou un scooter électrique. Il faut également distinguer les cycles électriques, les cyclomoteurs électriques et les motos électriques. Les cycles électriques sont des vélos avec une assistance au pédalage dont la puissance maximum va jusqu'à 0.25 kW et qui a une vitesse [maximale] inférieure à 25 km/h (ces deux conditions sont cumulatives). Ce genre de véhicule n'est pas imposable, mais il doit être équipé d'une vignette. Pour lui, l'exonération ne se pose pas. Les cyclomoteurs électriques ne doivent pas dépasser une puissance maximale de 0.9 kW et une vitesse maximale de 30 km/h (ces deux conditions sont cumulatives). **Ils sont impossibles à 11 francs par an.** Ils ne sont pas exonérables par rapport à la loi actuelle, car il n'y a pas de disposition qui permette d'exonérer aujourd'hui ce type de véhicules. Les motos électriques sont soit plus puissantes que 0.9kW, soit leur vitesse maximale dépasse 30 km/h. Ils sont impossibles selon le barème figurant à*

*l'article 418 de la LCP. Par ailleurs, ils sont actuellement exonérables en vertu de l'article 426, alinéa 2, lettre c donnant la possibilité au Conseil État d'exonérer les véhicules les moins polluants. Il faut remarquer que cette année le Conseil d'État a exonéré les motos électriques pour l'année en cours et les deux prochaines années si le détenteur a un contrat avec les SIG de type énergie renouvelable. »*

- *« le projet de loi parle à un moment donné de cycles électriques. Ensuite il est question de l'article 418 de la LCP qui traite des motos. Il existe donc une confusion formelle qu'il faudra corriger si la commission donne suite au projet de loi. »*

Une députée (Les Verts) constate que peu de vélos électriques sont concernés par ce projet de loi.

M. Jenny explique que *« les cycles électriques ne sont plus répertoriés puisqu'ils ne sont soumis qu'à la vignette pour vélos. Il signale également que les vélos électriques avec une vignette de vélo sont des cycles électriques. Quant aux vélos électriques avec une plaque de vélomoteur, ce sont des cyclomoteurs électriques. Par ailleurs, il faut savoir que les plaques resteraient pour les cyclomoteurs électriques même si ce projet de loi est accepté. »*

M. Jenny précise aussi que

- *« le code énergie pour les cyclomoteurs n'est pas connu. Il n'est ainsi pas possible de savoir s'il s'agit d'un vélomoteur avec un moteur à explosion ou d'un vélomoteur avec un moteur électrique. Il n'est donc pas possible de les différencier des cyclomoteurs électriques. Cela nécessiterait donc une extension de la base de données et une modification du programme utilisé par le SAN. Par ailleurs, il n'y a pas d'indication du code énergie sur le permis de circulation. Le SAN devrait par conséquent consulter manuellement la fiche d'homologation fédérale pour la saisir dans le système informatique ».*
- *« Genève compte moins de 3000 cyclomoteurs, dont quelques dizaines sont électriques. En d'autres termes, avec le système informatique actuel, il n'est pas possible d'exonérer automatiquement les cyclomoteurs électriques. »*
- *« En tant que gestionnaire, [on peut se demander] si cela vaut la peine de modifier l'application informatique du SAN. En effet toute modification informatique coûte entre 10 000 et 30 000 francs. Il donne l'exemple de la modification pour intégrer le système de bonus/malus pour laquelle le*

*SAN a reçu une offre à 30 000 francs pour l'adaptation de son système informatique. »*

Un – toujours éminent – député (libéral) constate que le projet de loi propose une diminution de 11 F par année. Les plus connaisseurs pensent qu'il y aurait une économie de 1100 F au total. D'un autre côté, la réunion de la Commission fiscale coûte déjà plus de 3300 F avec les jetons de présence pour les commissaires et le président, le salaire du procès-verbaliste ou le buffet. Il faut également éditer un rapport, compter les heures passées au Grand Conseil et, le cas échéant, l'édition de la brochure électorale. Il y a donc beaucoup de frais pour ces 1100 F d'économie. Il pense par conséquent qu'il faudrait se pencher sur des symboles meilleur marché et annonce que le groupe libéral s'abstiendra.

Une – toujours éminente – députée (Les Verts) fait savoir que le groupe des Verts n'est pas enthousiaste. Les cycles électriques sont suffisants, sinon il faut payer les 11 F d'impôt pour utiliser un cyclomoteur électrique. S'il faut mettre en place une incitation, il faudrait plutôt proposer une subvention à ceux qui renoncent à leur scooter. Ces 11 F d'impôt ne vont pas avoir d'influence sur un achat à 4000 ou 5000 F.

Un député (Les Socialistes) rejoint ses préopinants. Concernant l'impact sur les émissions de CO<sub>2</sub>, il se demande si les commissaires n'ont pas dépensé plus de CO<sub>2</sub> en travaillant sur cette question que les économies que permettra le projet de loi. Il estime que les vraies mesures sont les subventions.

## Vote

Le président met aux voix l'entrée en matière sur le PL 10522.

Pour :	–
Contre :	6 (1 MCG, 2 UDC, 1 L, 2 S)
Abstentions :	7 (2 L, 1 R, 2 Ve, 1 S, 1 PDC)

**L'entrée en matière est refusée.**

Au vu de ce qui précède, la Commission fiscale vous invite à refuser ce projet de loi afin d'en minimiser l'impact financier négatif.

La catégorie de débat proposée au sein de la commission est celle des extraits.

## **Projet de loi**

**(10522)**

**Modifiant la loi générale sur les contributions publiques (D 3 05)** *(en vue d'exempter de l'impôt les vélos à assistance électrique roulant à plus de 25 km/h)*

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

### **Art.            Modifications**

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

#### **Art. 418, al. 4    (nouveau)**

<sup>4</sup> Les vélos à assistance électrique dont la puissance dépasse les  
25 km/heures, assimilés par la loi à des « vélomoteurs », sont exemptés de  
l'impôt cantonal.

### **Art. 2            Entrée en vigueur**

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