

Projet présenté par le Conseil d'Etat

Date de dépôt : 28 juin 2017

Projet de loi

**modifiant la loi générale sur les contributions publiques (LCP)
(D 3 05) (Encouragement à l'acquisition de véhicules électriques)**

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

Art. 1 Modifications

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

Art. 415, al. 2, lettre a (nouvelle teneur)

² Le barème est le suivant :

a) jusqu'à 31 kW 189 F

Art. 418 Motocycles, tricycles, quadricycles (nouvelle teneur de la note), al. 2, lettre a (nouvelle teneur)

² Le barème est le suivant :

a) jusqu'à 2 kW 29 F

Art. 426, lettre c (nouvelle teneur)

² Le Conseil d'Etat a la faculté d'exonérer de tout ou partie de l'impôt :

- c) les véhicules de faible consommation ou peu polluants, pour une durée maximum de 3 ans depuis leur première immatriculation et les véhicules électriques, pour une durée maximum de 6 ans depuis leur première immatriculation.

Art. 2 Entrée en vigueur

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

Certifié conforme

La chancelière d'Etat : Anja WYDEN GUELPA

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

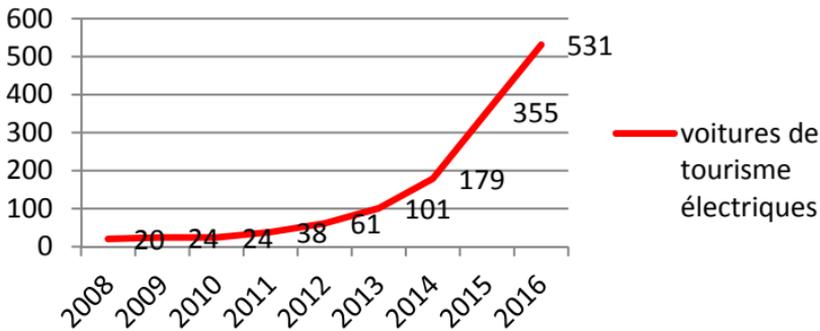
La « Stratégie de l'électromobilité 2030 » adoptée par le Conseil d'Etat le 28 juin 2017 vise à accompagner le développement de la mobilité individuelle électrique à Genève. En effet, le Conseil d'Etat considère tout d'abord que ce mode de motorisation va permettre une diminution de la pollution atmosphérique et sonore dans notre canton urbain et qu'il constitue donc un enjeu de santé publique. D'ailleurs, la « Stratégie de l'électromobilité 2030 » prévoit 10% de véhicules électriques en 2030. En outre, le Conseil d'Etat considère que cela permettrait de diminuer la dépendance du canton aux carburants fossiles et d'accélérer une transition énergétique déjà entamée par le canton.

Le Conseil d'Etat entend donc développer deux axes stratégiques : d'une part, favoriser le développement d'une infrastructure de charge et, d'autre part, mettre en place des mesures d'incitation à même d'encourager les citoyens genevois à faire le choix d'un véhicule électrique en remplacement d'un véhicule thermique. Le présent projet de loi concrétise une de ces mesures d'incitation et vise, par l'exonération pendant 6 ans maximum des véhicules électriques achetés à dater du 1^{er} janvier suivant son adoption, à amorcer le remplacement du parc thermique actuel par des voitures électriques.

1. Contexte général

A fin décembre 2016, on comptait 531 voitures de tourisme à propulsion électrique dans le canton, soit 0,24% du parc des véhicules immatriculés.

Immatriculation des voitures de tourisme électriques dans le canton de Genève



Le scénario retenu qui intègre les effets des mesures d'incitation lancées par l'Etat fera qu'en 2020, les voitures électriques représenteront 2,4% du parc genevois, soit 5 600 véhicules. C'est le scénario retenu par un groupe de travail interdisciplinaire piloté par la direction générale de l'environnement (voir composition en annexe).

Au niveau national, une croissance de type exponentiel est aussi présente puisque l'indice de pénétration du marché des véhicules électriques se montait à 2% en 2015 avec environ 6 300 véhicules rechargeables vendus, soit plus du double que l'année précédente.

A ce jour, le véhicule électrique est plus cher à l'achat que son équivalent thermique en raison du prix des batteries, et c'est pour cela que de nombreux pays (notamment la France et l'Allemagne) soutiennent le marché de l'électromobilité par des subventions à l'achat. D'autres pays ont cependant opté pour des réductions ou suppressions de l'imposition des véhicules électriques. C'est particulièrement le cas de la Norvège, pays le plus avancé dans l'implantation de la voiture électrique, où les autorités ont prévu une exemption de la taxe à l'achat et de la TVA, la gratuité des péages routiers, des frais de stationnement et des bacs nationaux. Ces mesures incitatives participent au succès du développement de l'électromobilité dans ce pays, où ce type de motorisation représentait déjà 17,1% des parts de marché du secteur automobile en 2015.

Si l'on considère les constructeurs internationaux renommés et les articles des magazines spécialisés, on constate que les voitures électriques y occupent une place de plus en plus importante. Actuellement, les constructeurs étendent leurs gammes de modèles électriques et, en parallèle, augmentent l'autonomie de leurs modèles déjà présents sur le marché.

2. Les enjeux principaux

2.1 Impact sanitaire

La pollution atmosphérique est à l'origine d'un grand nombre de maladies et de décès prématurés et elle génère globalement des coûts de la santé de l'ordre de 4 milliards de francs par an en Suisse. Parmi les causes de cette pollution figurent le trafic motorisé, qui est responsable à Genève de 39% des émissions d'oxydes d'azote (NOx) et de 33% des particules fines (PM10), deux composés nocifs pour la santé et qui proviennent notamment du processus de combustion dans les moteurs thermiques. Ces arguments d'ordre sanitaire et économique doivent donc être pris en compte dans les réflexions menant à la mise en œuvre de mesures d'incitation à la mobilité électrique.

Le bruit routier représente aussi une menace pour la qualité de vie et des coûts importants en termes de santé publique. A l'échelle de la Suisse, le trafic routier est la source de bruit qui affecte le plus grand nombre de personnes. Ainsi, une personne sur cinq en Suisse est quotidiennement exposée sur son lieu d'habitation à des nuisances sonores dues au trafic routier qui dépassent les valeurs limites d'immission de l'ordonnance sur la protection contre le bruit. La nuit, c'est une personne sur six qui est touchée. De plus, les coûts sanitaires et économiques liés au bruit du trafic routier s'élèvent, en Suisse, à environ 600 millions de francs par année. Notre région, fortement urbanisée et traversée par de nombreux axes routiers, est particulièrement touchée. L'électromobilité dans les zones urbaines, où les vitesses sont limitées et les freinages et accélérations fréquents, apportera une contribution importante à la réduction des nuisances sonores émanant de la circulation routière, pour un retour à une ville apaisée.

2.2 Dépendance pétrolière

En Suisse, le trafic motorisé individuel représente près de 36,1% de l'énergie consommée, une énergie à 95% d'origine fossile. Les prévisions de production pétrolière dans le monde indiquent une raréfaction très probable de la matière première d'ici à quelques années, ce qui a encouragé des pays comme la Norvège à interdire la vente de nouveaux véhicules thermiques dès

2025. Par ailleurs, la Suède et la Hollande étudient la possibilité de suivre la même direction. La mobilité électrique représente donc une opportunité importante de s'émanciper de la dépendance pétrolière en favorisant les énergies renouvelables et locales. Genève est bien positionnée avec un mix électrique désormais 100% renouvelable proposé par les SIG.

2.3 Impact climatique

Le secteur des transports représente à Genève plus de 40% des émissions de CO₂. Face à ce problème, le véhicule électrique, qui n'émet pas de CO₂ en roulant, apparaît aujourd'hui comme étant une solution pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.

2.4 Stratégie genevoise de l'électromobilité

En bâtissant une stratégie de l'électromobilité, le canton prend en considération une technologie en plein essor comme solution plus propre pour la mobilité individuelle, deux et quatre-roues, sans renoncer aux besoins individuels de déplacement. Il peut ainsi orienter, sur le territoire cantonal, le développement et le dimensionnement d'une infrastructure de recharge dont la réalisation sera confiée à l'initiative publique et privée. En prenant les devants sur ce dossier, l'Etat peut analyser et implémenter les mesures d'incitation susceptibles d'accompagner la population ainsi que les divers acteurs publics et privés vers ce changement majeur de paradigme.

A l'horizon 2030, le scénario prévoit 10% de véhicules immatriculés dans le canton propulsés par des moteurs électriques, ce qui contribuera à diminuer les impacts environnementaux liés à la mobilité individuelle.

Sur la base des éléments précités, il apparaît donc nécessaire d'augmenter la part de véhicules électriques à Genève. Le principe de l'exonération présenté dans ce projet de loi vise ainsi à amorcer le développement de l'électromobilité. Le principe de la mesure incitative semble extrêmement favorable si l'on en juge par les résultats du bonus/malus appliqué à Genève depuis 2010. En effet, le nombre de véhicules immatriculés dans l'année et bénéficiant du bonus est passé de 11% avant l'entrée en vigueur de ce dispositif en 2009 à plus de 36% en 2016. Dans le même temps les malus passaient de 17% à 5%. Ce mécanisme impacte notamment certains véhicules hybrides et tend à corroborer le potentiel incitatif de ce type de mesure fiscale.

3. Incidences financières

Ce projet de loi n'a pas d'incidence financière sur le budget de l'Etat. En effet, la perte de revenus liée à l'exonération des voitures électriques est compensée par la hausse de 10 F de la taxe pour l'ensemble des voitures thermiques immatriculées dans le canton. Il est à noter que les véhicules bénéficiant du bonus ne paient que 5 F de plus par an alors que ceux touchés par le malus paient 20 F de plus.

Une mesure similaire s'applique aux motocycles, tricycles et quadricycles impliquant une hausse de la taxe des véhicules thermiques de cette catégorie de 2 F. Le bonus/malus n'est pas prévu par la présente modification pour ces catégories.

4. Commentaire article par article

Article 415, alinéa 2, lettre a (nouvelle teneur)

La modification de l'article 415, alinéa 2, lettre a, fait passer le taux plancher de l'imposition des voitures de tourisme de 179 F (montant actuel indexé figurant dans le règlement concernant l'adaptation de certaines contributions au coût de la vie – D 3 05.16) à 189 F, soit une hausse de 10 F pour chaque voiture taxée. Reportée sur l'ensemble des voitures de tourisme thermiques (essence, diesel et gaz), elle permettra de dégager un revenu complémentaire suffisant pour financer l'exonération des voitures électriques pendant 6 ans.

Cette exonération se veut donc neutre pour les finances de l'Etat.

Article 418, alinéa 2, lettre a (nouvelle teneur)

La modification de l'article 418, alinéa 2, lettre a, fait passer le taux plancher de l'imposition des motocycles et véhicules assimilés de 27 F (montant actuel indexé figurant dans le règlement concernant l'adaptation de certaines contributions au coût de la vie – D 3 05.16) à 29 F, soit une hausse de 2 F pour chaque motocycle et véhicule assimilé taxé. Reportée sur l'ensemble des motocycles thermiques (essence), elle permettra de dégager un revenu complémentaire suffisant pour financer l'exonération des motocycles électriques.

Cette exonération se veut donc neutre pour les finances de l'Etat.

Article 426, lettre c (nouvelle teneur)

La nouvelle teneur de la lettre c de l'article 426 vise à permettre au Conseil d'Etat d'exonérer les véhicules électriques pour une durée maximale de 6 ans. En effet, ces véhicules n'émettent ni gaz à effet de serre (CO₂) ni composés nocifs pour la santé provenant notamment du processus de combustion dans les moteurs thermiques (oxydes d'azote NO_x et particules fines PM₁₀). Il est donc légitime de leur offrir un avantage plus important que les véhicules peu émissifs qui doivent à ce jour émettre moins de 50g/km de CO₂ pour bénéficier d'une exonération de 3 ans.

Le Conseil d'Etat pourra ainsi initier la transition à plus large échelle, dans une période où la mobilité électrique n'a pas encore atteint sa maturité industrielle et technique, tout en ayant la possibilité, par voie d'arrêté, de moduler cette exonération en fonction du taux de pénétration de ces véhicules sur le marché cantonal.

Sans apporter de subvention à l'achat des véhicules électriques, l'Etat entend tout de même soutenir la transition énergétique liée au transport automobile individuel.

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 et revenus de fonctionnement découlant du projet (art. 31 RPFCEB – D 1 05.04)*
- 2) *Tableau comparatif*

PLANIFICATION DES CHARGES ET REVENUS DE FONCTIONNEMENT DÉCOULANT DU PROJET
Projet de loi modifiant la loi générale sur les contributions publiques (D 3 05)

Projet présenté par le DETA

(montants annuels, en mios de F)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	dès 2024
TOTAL charges de fonctionnement	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Charges de personnel [30]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Biens et services et autres charges [31]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Charges financières	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Intérêts [34]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Amortissements [33 + 366 - 466]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Subventions [363+369]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Autres charges [30-36]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
TOTAL revenus de fonctionnement	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Revenus [40 à 46]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
RESULTAT NET FONCTIONNEMENT	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Remarques :

Modification fiscalement neutre

Date et signature du responsable financier :

03.04.2017



Tableau comparatif de la loi générale sur les contributions publiques (LCP; D 3 05) - Projet de modification du 26.06.2017

Version actuelle Loi générale sur les contributions publiques (LCP; D 3 05) du 9 novembre 1887, (entrée en vigueur : 14 décembre 1887)	Projet de modification Loi générale sur les contributions publiques, du 9 novembre 1887, est modifiée comme suit :
<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>² Le barème est le suivant :</p> <p>a) jusqu'à 31 kW 165¹ F</p> <p>b) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 76 kW 5 F</p> <p>c) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 106 kW 20 F</p> <p>d) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 141 kW 30 F</p> <p>e) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW 40 F</p> <p>³ Pour les voitures de tourisme dont la puissance en kW n'est pas répertoriée, le Conseil d'Etat établit un coefficient de conversion entre la cylindrée et la puissance, charge au détenteur du véhicule d'amener la preuve de la puissance inférieure de son véhicule, cas échéant.</p> <p>⁴ Au montant calculé selon le barème susmentionné s'applique – pour les voitures dont la date de première mise en circulation est postérieure à l'entrée en vigueur du présent alinéa – un coefficient multiplicateur selon le barème suivant :</p> <p>émissions de CO₂ coefficient- bonus/malus</p> <p>a) ≤ 120 g/km multiplicateur bonus de 50%</p> <p>b) > 120 g/km et ≤ 200 g/km 0,5 bonus de 0%</p> <p>c) > 200 g/km 1,5 malus de 50%</p> <p>Le bonus décrit sous la lettre a 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, al. 2, lettre a (nouvelle teneur)</p> <p>² Le barème est le suivant :</p> <p>a) jusqu'à 31 kW 189 F</p>

¹ Le taux plancher inscrit dans la loi a été modifié depuis 2012 par l'adoption du Règlement concernant l'adaptation de certaines contributions au coût de la vie (RACV; D 3 05.16). Il s'élève donc à ce jour et avant l'adoption du présent projet de loi à 179 F (art. 2, lettre c).

11.04.2017

<p>Art. 418 Motocyclettes, tricycles, quadricycles</p> <p>¹ Les motocyclettes, tricycles et quadricycles sont taxés d'après la puissance effective de leur moteur calculée en kW.</p> <p>² Le barème est le suivant :</p> <p>a) jusqu'à 2 kW</p> <p>b) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 1 kW, jusqu'à 20 kW</p> <p>c) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW</p> <p>³ Pour les motocyclettes, tricycles et quadricycles dont la puissance en kW n'est pas répertoriée, le Conseil d'Etat établit un coefficient de conversion entre la cylindrée et la puissance, charge au détenteur du véhicule d'amener la preuve de la puissance inférieure de son véhicule, cas échéant.</p>	<p>Art. 418, al. 2, lettre a (nouvelle teneur)</p> <p>² Le barème est le suivant :</p> <p>a) jusqu'à 2 kW</p> <p>29 F</p>
<p>Art. 426 Exonération</p> <p>¹ Sont exonérés de l'impôt les véhicules immatriculés au nom de la Confédération et de l'Etat.</p> <p>² Le Conseil d'Etat a la faculté d'exonérer de tout ou en partie de l'impôt :</p> <p>a) les véhicules spécialement aménagés de personnes infirmes dépourvues de ressources financières suffisantes;</p> <p>b) les véhicules des forains;</p> <p>c) les véhicules de faible consommation ou peu polluants, pour une durée maximum de 3 ans depuis leur première immatriculation.</p>	<p>Art. 426, al. 2, lettre c (nouvelle teneur)</p> <p>² Le Conseil d'Etat a la faculté d'exonérer de tout ou partie de l'impôt :</p> <p>c) les véhicules de faible consommation ou peu polluants, pour une durée maximum de 3 ans depuis leur première immatriculation et les véhicules électriques, pour une durée maximum de 6 ans depuis leur première immatriculation.</p>

² Le taux plancher inscrit dans la loi a été modifié depuis 2012 par l'adoption du Règlement concernant l'adaptation de certaines contributions au coût de la vie (RACV);D 3 05.16). Il s'élève donc à ce jour et avant l'adoption du présent projet de loi à 27 F (art. 2, lettre c).