

Date de dépôt : 4 octobre 2017

Rapport

de la Commission de l'économie chargée d'étudier la proposition de motion de M^{mes} et MM. Pascal Spuhler, Thierry Cerutti, Henry Rappaz, Sandra Golay, Ronald Zacharias, François Baertschi, Jean-Marie Voumard, André Python, Jean-François Girardet, Florian Gander, Danièle Magnin, Christian Flury, Francisco Valentin, Françoise Sapin, Sandro Pistis : Depuis quand les pollueurs sont-ils impunis ?

Rapport de majorité de M. Thomas Wenger (page 1)

Rapport de minorité de M. Serge Hiltbold (page 22)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Thomas Wenger

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission de l'économie du Grand Conseil s'est réunie pour examiner la présente motion lors de trois séances ordinaires de la commission, à savoir le 13 mars 2017, sous la présidence de M. Thierry Cerutti, et les 20 mars et 19 juin 2017, sous la présidence de M. Jacques Béné.

Les procès-verbaux ont été tenus par M^{me} Noémie Pauli, que le rapporteur remercie chaleureusement.

« Dieselgate », la plus grosse tricherie de ces dernières années

Le « Dieselgate » est une gigantesque escroquerie à laquelle se sont livrés les constructeurs automobiles, en particulier le groupe Volkswagen. Alors

qu'aux Etats-Unis l'administration et la justice sont intervenues pour que les consommateurs dupés touchent des réparations des constructeurs automobiles, l'Europe et la Suisse sont à la traîne.

L'Association transports et environnement (ATE), les Médecins en faveur de l'environnement et la Fédération romande des consommateurs viennent de déposer une pétition à l'intention du Conseil fédéral qui exige l'abolition du délai transitoire de manière à ce que les nouvelles valeurs d'émission entrent en vigueur immédiatement pour tous les véhicules neufs.

De plus, AMAG, représentant exclusif du groupe Volkswagen en Suisse, refuse d'accorder le moindre dédommagement aux clients victimes de la tricherie. Il se borne à proposer une mise à jour gratuite du logiciel trafiqué.

Les clients lésés sont aujourd'hui démunis, sachant que notre pays ne connaît pas le système de la plainte collective en justice. C'est pourquoi la Fédération romande des consommateurs tente d'organiser une telle procédure devant la justice allemande.

Comme le rappelle un article du média *Domaine Public* de septembre 2017, les autorités américaines ont réagi avec vigueur et fermeté : « Dénoncée par une organisation non gouvernementale, l'escroquerie à grande échelle du groupe VW a mobilisé aussitôt l'Agence de l'environnement ainsi que la justice. D'ici juin 2019, 85% des 59 000 véhicules concernés doivent être mis aux normes ou retirés de la circulation. VW a l'obligation de racheter les véhicules dont les propriétaires ne veulent plus et d'indemniser les autres pour perte de valeur de leur voiture. Par ailleurs le constructeur a versé 2,7 milliards de dollars pour différents projets de réduction des émissions de NO_x, 2 milliards pour le développement d'infrastructures et la publicité en faveur de véhicules sans émissions et payé une amende de 1,45 milliard. Au total, le groupe allemand a dû régler une facture de 14,7 milliards de dollars. »

Aujourd'hui les informations montrent que le scandale du « Dieselgate » concerne de nombreuses autres marques de véhicules.

Quid de l'impôt sur les véhicules à moteur et des pertes fiscales occasionnées par cette tricherie à large échelle ?

Cette problématique était déjà soulevée en 2015 dans une question écrite urgente au Grand Conseil, la **QUE 404**, déposée par le député socialiste Thomas Wenger intitulée « **Des recettes fiscales échappent au canton à cause des tricheries de Volkswagen** ».

Elle mentionnait que :

« L'application d'un système de bonus-malus en matière d'imposition des véhicules à moteur a été acceptée en votation populaire le 27 septembre 2009. Ce système, qui s'applique aux voitures de tourisme mises en circulation pour la première fois après le 1^{er} janvier 2010, favorise les véhicules émettant peu de CO₂ et surtaxe les véhicules les plus polluants, selon les modalités suivantes :

- Les voitures de tourisme émettant moins de 121 g de CO₂ au km bénéficient d'une réduction (bonus) de 50% de leur taxe automobile.
- Les voitures de tourisme émettant plus de 200 g de CO₂ au km sont frappées d'une augmentation (malus) de 50% de leur taxe automobile.
- Quant aux voitures de tourisme émettant entre 121 et 200 g de CO₂ au km, leur imposition reste inchangée.

Ce système est basé sur l'article 415 de la Loi sur les contributions publiques (LCP) : Art. 415 Voitures de tourisme

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).

Le barème d'impôts et les informations sur la fiscalité en faveur des véhicules moins polluants se consultent sur la page : <http://ge.ch/vehicules/baremes-dimpots>.

[...]

Il est difficile de savoir exactement combien de recettes fiscales ont échappé au fisc genevois mais il paraît clair qu'une certaine somme n'est pas rentrée dans les caisses ces dernières années du fait d'avoir octroyé indûment le bonus de 50% mentionné ci-dessus. »

Travaux de la commission

Séance du 13 mars 2017

M. Spuhler, premier signataire, explique que cette motion provient d'une réflexion de son groupe, qui s'est posé la question de la conséquence de ceux qui ont profité de l'abaissement de la taxe sur l'immatriculation des véhicules lorsqu'ils correspondent à certaines normes. A-t-on moyen d'obtenir de Volkswagen une réparation ? Plusieurs propriétaires de véhicules ont profité d'une baisse des taxes du fait que les véhicules VW trompaient les marchés et les normes établies de chaque pays. Pour rappel, en 2015, Volkswagen était leader mondial du marché automobile.

Pour revenir au contribuable, il existe dans la loi depuis un certain temps des possibilités de bonus et de malus selon la catégorie dans laquelle son véhicule est immatriculé. Certains des contribuables ont obtenu une diminution de la taxe. Combien ? Il ne sait pas. La motion invite à entrer en

contact avec Volkswagen pour savoir s'il est prêt à reconnaître un préjudice envers l'Etat de Genève. Elle invite ensuite à intenter une action en justice pour réparer le préjudice subi. Il faudra entendre le département (DETA) et l'office cantonal des véhicules qui pourra dire combien de véhicules exactement sont concernés. Il rappelle que M. Thomas Wenger a posé une question (QUE 404) et que plusieurs réponses ont été données par le département sur la problématique soulevée par cette motion.

Un député (PDC) remarque que des actions ont été intentées contre Volkswagen, notamment aux Etats-Unis. Il demande s'il sait ce qui se passe ou pourrait se passer en Suisse.

M. Spuhler répond que la procédure est en cours, mais qu'aucune action n'a encore été lancée contre Volkswagen, qui reconnaît dans une certaine mesure avoir trompé le marché. En Suisse, il ne sait pas si une démarche a été faite. Aucune action n'a été intentée à sa connaissance.

Un député (Ve) a un doute sur les invites. Il est vrai qu'il y a un potentiel manque à gagner et que cette loi a pour intérêt d'équilibrer à travers les bonus et malus. Certains ont peut-être été péjorés au profit d'autres qui ont été escroqués par Volkswagen. Sauf erreur, les montants doivent être évalués régulièrement pour garder une neutralité fiscale. Il demande s'il peut en dire plus.

M. Spuhler répond qu'il n'a pas connaissance des montants de contribution globale dont le citoyen a pu bénéficier. Il sait que l'incitation voulue par la loi avait fonctionné, mais il ne se souvient pas des montants réels que le contribuable a pu économiser sur l'ensemble de la taxe si elle avait été appliquée par rapport au véhicule tel qu'il pollue réellement.

Un député (PLR) revient sur la deuxième invite de la motion. Il demande s'il a déjà une idée des coûts que pourrait engendrer une telle action en justice et si son groupe a déjà fait avec un avocat une évaluation des chances de succès.

M. Spuhler répond négativement. Il faut d'abord connaître le montant du préjudice pour savoir si intenter une action en vaut la peine. Si le montant est faible, cela n'en vaut pas la peine. La première invite est la plus importante. Si l'Etat de Genève dit qu'il a perdu des millions dans cette affaire, cela peut en valoir la peine. Il faut aussi montrer que l'on a raison.

Un député (PLR) demande s'il pense que l'Etat n'est pas assez proactif lorsqu'il s'agit d'actionner des personnes ou des entreprises qui lui font perdre des montants conséquents.

M. Spuhler répond que l'Etat de Genève n'a pas beaucoup réagi. Il a peut-être considéré le montant comme peu important, mais il y a quand même une tromperie.

Un député (S) rappelle sa QUE 404, qui pose les mêmes questions que cette motion : à combien l'Etat de Genève estime-t-il le montant des recettes fiscales qui lui ont échappées du fait d'avoir accordé indûment un bonus de 50% ? L'Etat de Genève répond que c'est la direction générale des véhicules rattachée au DETA et l'Office fédéral des routes (OFROU) qui suivent cette question. On parlait en janvier 2016 de 6600 véhicules immatriculés à Genève et que l'Etat allait faire valoir ses droits auprès de l'OFROU qui était en négociation directe avec AMAG Suisse, l'importateur des véhicules VW. Dans sa réponse, le Conseil d'Etat a dit que, pour sauvegarder ses droits, le DETA a déjà déposé une plainte pénale auprès du procureur général de la Confédération pour perte des recettes fiscales et mise en danger d'autrui. Il en vient maintenant à sa question. D'autres marques auraient aussi triché. Si cela est avéré, il imagine que la motion s'élargirait aussi aux autres.

Un député (PLR) remarque qu'il ne faut pas qu'il y ait une distorsion de concurrence dans un traitement juridique. Ce principe s'applique à tous.

M. Spuhler répond que, s'il s'avère que d'autres constructeurs ont procédé de la même manière, il faudrait tenter contre eux la même démarche.

Suite des travaux – séance du 20 mars 2017

Les travaux de la commission se poursuivent avec l'audition de M^{me} Karine Salibian Kolly, secrétaire générale adjointe du DETA, et M. Didier Leibzig, directeur de la direction générale des véhicules.

M^{me} Salibian Kolly rappelle qu'une question écrite urgente a été déposée au Grand Conseil suite au scandale du constructeur automobile Volkswagen en décembre 2015, question à laquelle le Conseil d'Etat a répondu. A l'époque, le Conseil d'Etat ne savait pas si les résultats menés par l'OFROU permettraient aux véhicules impliqués de savoir quelles étaient les valeurs d'émission réelles par véhicule. Entre-temps, le Conseil d'Etat a déposé une plainte pénale pour escroquerie et mise en danger de la vie d'autrui. La centrale commune d'achats a aussi déposé plainte pour escroquerie, comme d'autres propriétaires de véhicules. La procédure est en cours.

Par rapport au contenu de la motion, il y a un problème de compétence. Le Conseil d'Etat n'autorise pas l'importation de véhicules. C'est l'OFROU qui le fait. Quand la motion propose de trouver un accord à l'amiable avec l'importateur suisse AMAG pour qu'il rembourse le préjudice que l'Etat de

Genève a subi, il se trouve qu'en réalité il n'y a pas de préjudice, car les émissions de CO₂ sont dans la moyenne. Au niveau fiscal, les émissions entrent dans les normes qui sont mentionnées dans l'extrait de loi sur les contributions publiques. La procédure pour mise en danger de la vie d'autrui est en cours, mais il est difficile de démontrer le rapport de causalité entre la mort présumée d'une personne et son exposition au CO₂.

M. Leibzig rappelle que cette motion été déposée le 5 septembre 2016. La question était à l'époque pertinente. Une fraude comme celle-ci touche l'environnement, la nature, peut-être la santé et le côté financier pour l'Etat de Genève par rapport à l'impôt en relation avec le CO₂. Les propriétaires des véhicules incriminés peuvent être concernés. Environ 40 véhicules de police sont sujets à faire partie de cette campagne. La direction générale des véhicules a interpellé les cantons latins, l'association suisse des services des automobiles (asa) et l'OFROU. Ce dernier leur a demandé d'arrêter d'immatriculer les véhicules concernés. Il a repris la gestion des dossiers et en est le responsable. L'inquiétude de la direction générale des véhicules était de savoir ce qu'il fallait faire avec un client dont le véhicule est incriminé et jusqu'à combien de temps en arrière taxer puisque la fraude remonte à 2010. Par rapport à l'OFROU, la direction générale des véhicules peut faire peu d'extractions à travers le fichier central, car ceci est très technique. Un moteur polluant peut être mis sur plusieurs châssis et agrégats, ce qui n'implique pas les mêmes nuisances environnementales. L'Etat de Genève (le département des finances) a fait un avis de défaut à AMAG Suisse en tant que propriétaire de véhicules et en raison des appels d'offres qu'il fait. Une plainte a été déposée de la part du département des finances envers la Confédération pour escroquerie. Le DETA a finalement aussi porté plainte, tant pour l'environnement que pour savoir qui paie s'il devait y avoir une différence de recettes fiscales. En octobre 2015, l'OFROU a dit que les modifications n'influençaient pas sur le CO₂, ce qui a été confirmé par un technicien. En tant que technicien, M. Leibzig a de la peine à imaginer qu'il soit possible d'augmenter la consommation sans influencer les nuisances environnementales. Il a continué ses démarches qui ont mené à une réunion à Berne entre AMAG, l'asa et l'OFROU. AMAG s'est porté responsable sur le plan suisse pour tous les véhicules des marques incriminés, même des véhicules qui seraient importés directement. L'OFROU a informé la direction générale des véhicules qu'il n'y a pas de modification par rapport à l'importation de véhicules sur le CO₂, car la marge de tolérance est respectée. Même avec les véhicules contrôlés et modifiés, le cadre est respecté.

L'OFROU a dit qu'il n'y avait pas modification des nuisances sonores car tous les polluants entrent dans cette marge. Malheureusement, comme il n'y a

pas d'influence sur le CO₂, l'Etat n'a aucun « gap » d'impôt sur ces véhicules. A l'époque où l'affaire du groupe Volkswagen est parue dans les journaux en Suisse, entre 200 et 300 véhicules étaient déjà présents sur le territoire et n'étaient pas immatriculés. Le marché était donc petit. Dans son ensemble, lorsque la motion parle de récupérer le préjudice, il n'y a pas de préjudice puisqu'il n'y a en effet pas de différence sur le CO₂ par rapport à l'imposition cantonale genevoise. Il se peut qu'il y ait d'autres questions, mais elles ne concernent pas la direction générale des véhicules. Il peut s'agir de questions concernant l'environnement ou la santé publique. Sur le plan économique, il n'y a pas d'attente. AMAG a reconnu qu'il y a eu un problème et est prêt à tout assumer. La marge de tolérance dictée par l'OFROU en termes de CO₂ est respectée.

Un député (UDC) demande si les tests anti-pollution menés régulièrement n'ont pas mis en exergue un taux d'immission supérieur à ce qui peut être toléré. Indépendamment du fait qu'au niveau fiscal, selon l'OFROU, l'Etat de Genève ne serait pas impacté, on peut se demander si notre système d'imposition sur les véhicules est encore valable. On incite le consommateur à acheter du diesel par un barème fiscal en pensant que ces véhicules sont relativement propres, alors qu'en réalité ils sont sales. Il demande si l'Etat de Genève ne trompe pas le consommateur en gardant ce barème.

M. Leibzig répond qu'il n'a pas à mettre en doute les informations de l'OFROU. Depuis 2010, le contrôle anti-pollution n'est plus obligatoire s'il y a une sonde. La direction générale des véhicules contrôle autre chose en lien avec la pollution, mais plus directement les valeurs qui sortent du pot. L'Allemagne, constructeur automobile, est en train de revoir les normes pour qu'elles soient plus pertinentes. Le bon avantage de ces normes est que tout le monde les utilise. Il est possible de comparer une pomme avec une pomme. La consommation du véhicule peut attirer à l'achat comme indicateur. Tous les constructeurs utilisent les mêmes tests. L'Allemagne est en train de durcir les normes pour qu'elles soient plus proches de la réalité entre ce que les vendeurs vendent et ce que les constructeurs construisent. L'impôt sur le CO₂ a été décidé en 2010. Il a encore un sens si l'on souhaite garder un indicateur écologique. Le diesel pollue moins si la voiture fait beaucoup de kilomètres. L'Etat de Genève a enlevé en 2013 l'étiquette énergétique comme critère d'achat pour les véhicules de fonction, car le canton est petit. Le diesel était valorisé par rapport à son étiquette énergétique, ce qui était une mauvaise chose. En revanche, si le moteur d'un taxi est toujours allumé, le diesel polluera moins. La direction générale des véhicules a fait une analyse des besoins et des missions des véhicules de

l'Etat. Pour résumer, il n'a pas à mettre en défaut les données de l'OFROU, et l'imposition relative au CO₂ est une bonne chose.

Un député (MCG) explique qu'il ne cherche pas à travers cette motion à pénaliser les détenteurs de véhicule VW. La direction générale des véhicules connaît le nombre de véhicules VW qui sont immatriculés, leur puissance et leur première date de mise en circulation. M. Leibzig ne donne aucun chiffre concret. Il aimerait connaître le nombre de véhicules entre 2010 et 2015 incriminés par rapport à la taxe sur l'environnement et ceux qui ont plus de 120 grammes au km et bénéficient d'un bonus. Il est dubitatif quant au fait qu'aucun véhicule n'entrerait dans cette motion. Il serait pertinent pour l'Etat de Genève de « titiller » le groupe VW. Genève est le seul canton qui fixe une taxe avec un multiplicateur relatif au CO₂. On se doit d'avoir une réponse plus précise pour ceux qui ont joué le jeu.

M. Leibzig partage le fait qu'il ne faut pas prendre le client en otage. Il peut donner le nombre de véhicules VW qui roulent sur le territoire, mais cela est compliqué car il manque les extractions avec l'évolution du marché. Il peut donner une photographie à un moment donné, mais ne peut pas dire quels sont les véhicules incriminés. L'OFROU lui avait parlé de 5700 à 6600 véhicules potentiellement incriminés sur le canton de Genève. Il peut donner combien de VW roulent, mais cela ne donnera pas quel type de motorisation. Un moteur avec un autre agrégat changera les nuisances environnementales. Il n'essayait pas de rassurer les commissaires, mais de leur faire part de son savoir en toute transparence. Le législateur est fédéral est c'est l'OFROU qui a fait les analyses. Le législateur a confirmé que, lors de l'importation d'un nouveau véhicule, des tests sont faits. Au niveau de l'extraction, il ne peut pas donner de réponse car le législateur a dit que les véhicules VW n'impliquaient pas une évolution sur le CO₂. En réalité, il y en a bien une, mais elle est acceptée par l'OFROU, qui est le législateur. Les premiers courriers de la Confédération d'octobre 2015 demandaient à la direction générale des véhicules d'arrêter d'immatriculer. Il pense que la Confédération est encore en pourparlers avec l'Allemagne. Ainsi, il s'agit d'une relation internationale qu'il ne maîtrise pas. Par rapport au CO₂, les voitures de ces dix dernières années polluent toutes moins. Heureusement, il y a une évolution technologique. Il était juste d'inciter les citoyens à acheter avec une notion environnementale. La direction générale des véhicules reverra certainement dans deux ans les tables afin de changer les valeurs pour qu'elles aient un impact sur la consommation.

Un député (MCG) rappelle que les vendeurs sont payés par rapport aux véhicules vendus et leur puissance. Il est facile de demander les chiffres à l'importateur AMAG, car le bonus ne se distribue que quand

l'immatriculation a lieu. Il est facile d'avoir des données exhaustives des véhicules immatriculés entre 2010 et 2015, car elles sont dans les comptes d'AMAG.

M. Leibzig explique que le problème est qu'il peut donner le nombre de véhicules VW immatriculés, mais pas quel est leur type de moteur. Il imagine qu'on découvrira plus tard que d'autres marques ont probablement aussi trompé les clients.

Un député (Ve) explique que certains se voient accorder un bonus ou un malus. En exprimant qui a perçu un bonus ou un malus parmi les différentes catégories de véhicules, M. Leibzig pourrait peut-être répondre partiellement à la demande du député (MCG).

M. Leibzig explique que, selon le châssis, le montant ne sera pas le même.

Un député (Ve) dit que, de toute façon, chaque véhicule entre dans une des trois catégories (a, b ou c) qui s'appliquent à tous les véhicules de toute marque et de tout modèle. Il demande s'il y a par exemple des VW Golf qui ont un bonus ou un malus.

M. Leibzig répond que cela dépend de la puissance du moteur.

Le député (Ve) remarque que M. Leibzig pourrait répondre à la question précédente sur cette base. Il demande si des dispositions particulières ont été envisagées au niveau fédéral et cantonal pour que l'on ne soit plus confronté à ce genre d'escroquerie. Il s'est passé la même chose avec un constructeur français, mais l'affaire sort seulement maintenant. Il demande si l'Etat de Genève a tiré des enseignements de cette expérience et si un certain nombre de mesures sont envisagées.

M. Leibzig répond que, en tant que représentant du canton, il n'est pas consulté, car l'autorité mère est l'OFROU. L'Etat de Genève n'est pas un constructeur automobile et est donc seulement touché en tant qu'acheteur. L'Allemagne veut largement légiférer afin que cela n'arrive plus jamais. La Suisse se calque depuis quelques années de plus en plus sur la législation européenne. Il existe des certificats européens de conformité qui sont reconnus en Suisse.

Le député (Ve) demande si cette norme légale, qui est plus forte, sera seulement en vigueur en Allemagne ou si elle le sera dans tous les pays européens.

M. Leibzig répond qu'il pense que la modification se fera aussi au niveau européen. Tous les constructeurs automobiles partent de la même idée qui est que la législation soit plus rigide et les tests plus durs.

Le député (Ve) demande encore si cette façon de faire s'appliquerait aussi aux véhicules venant d'autres territoires.

M. Leibzig répond positivement. Il s'agit d'une question d'importation. Au niveau environnemental, il fait sens d'être coordonné. Les marques étrangères se sont implantées en Europe et seront soumises aux mêmes règles. Après, il y a le marché américain. Il n'est pas aux normes européennes et l'importation de véhicules n'est donc pas facile. Les normes américaines ne sont pas reconnues chez nous. La direction générale des véhicules procède à d'autres contrôles que pour les véhicules européens. Un véhicule européen avec un certificat de conformité est un véhicule suisse.

Un député (S) remarque que les statistiques sont intéressantes, en tout cas pour connaître l'ensemble des véhicules VW. Il serait possible de se dire que tous ces véhicules sont truqués, et non pas seulement ceux qui ont été détectés. L'Etat pourrait évoquer un manque à gagner sur l'ensemble des véhicules sur cette période et le fardeau de la preuve pourrait être inversé. En connaissant le total du nombre de véhicules, il serait possible de calculer au moins cela. Si rien n'est fait, c'est une sorte de prime à l'impunité. On sait que la consommation d'essence n'est pas juste et ne correspond pas à la réalité. Il faudrait interdire l'affichage de ces mentions.

M. Leibzig transmettra les chiffres par mois depuis quelques années des immatriculations des voitures neuves sur Genève, et le détail par marque. Il donnera des données sur les bonus et malus sur trois marques.

Un député (MCG) demande si M. Leibzig peut préparer une statistique qui va dans le sens de ce qu'il a entendu dans les débats. Le sens est de comprendre quels sont les véhicules incriminés et de ne pas faire en sorte que les gens soient impunis. Le but est d'analyser des chiffres qui permettent d'examiner s'il y a un préjudice ou pas. Au-delà du préjudice financier, il y a aussi la valeur éthique.

M. Leibzig répond négativement.

Un député (UDC) demande par exemple combien de véhicules VW bénéficient d'un bonus de 50%.

M. Leibzig lui donnera le nombre de véhicules qui bénéficient du bonus et malus.

Un député (S) s'interroge sur la norme anti-pollution Euro 5. Il demande si des véhicules ont été étiquetés Euro 5 alors qu'ils ne l'étaient pas.

M. Leibzig dit imaginer que non. Il faut avoir confiance dans les tests que l'on fait, même s'il est toujours possible de frauder. Tant qu'une drogue n'est pas répertoriée, elle n'est pas interdite.

Suite des travaux – séance du 19 juin 2017

Le président rappelle que la commission a entendu M. Spuhler (auteur) et le DETA. Elle a reçu un tableau avec la statistique des immatriculations des véhicules neufs (*en annexe de ce rapport*). Il rappelle le texte de la motion. S'il résume l'audition du DETA, il a confirmé qu'une plainte pénale était en cours auprès du ministère public de la Confédération pour mise en danger de la vie d'autrui. Il y a un problème de compétence par rapport au Conseil d'Etat et le canton n'a pas subi de préjudice « environnemental », parce que les immissions sont malgré tout dans les normes. L'Etat a subi un préjudice par rapport aux taxes éventuelles qui auraient pu être recaissées. Reste à savoir si les automobilistes auraient choisi, s'ils avaient su, une voiture qui consomme moins de CO₂.

Le DETA a expliqué que, à son avis, une plainte avait assez peu de chances d'aboutir.

Un député (PLR) dit que les auditions vont dans le sens de la présentation du président. Il pensait qu'au début la motion était intéressante pour récupérer au niveau fiscal les pertes, mais le DETA a dit qu'il allait devant la justice, et c'est à cette dernière de faire son travail. Le PLR n'entrera pas en matière sur cette motion.

Un député (UDC) dit que l'actualité a montré que VW n'était pas le seul concerné. Il se demande s'il est juste de ne faire une motion que pour ce constructeur. Il est gêné par le fait de n'attaquer que VW et préférerait étendre la motion.

Un député (MCG) remarque que la perte fiscale n'est pas négligeable. Quant aux conséquences sur l'environnement, ce n'est pas parce que les véhicules respectent les normes malgré que le constructeur a fraudé qu'ils respectent ce qu'a voulu le consommateur. Il y a eu une tromperie et il ne faut pas être minimaliste. Le MCG pense qu'il faut réagir.

Un député (PDC) explique que l'Etat a subi un préjudice fiscal dur à déterminer, dans la mesure où on ne sait pas si l'acheteur a fait acquisition de son véhicule en tenant compte de son degré de pollution. Toute importation de véhicule est réglée sur le plan fédéral. Il voit mal comment des moyens pourraient être mis en place uniquement par le canton de Genève. Le PDC n'entrera pas en matière sur cette motion.

Un député (MCG) rappelle que la taxation des véhicules est une compétence cantonale. Il y a eu tromperie. Tout ce qui n'est pas de compétence fédérale reste de la compétence cantonale.

Un député (S) dit qu'un collègue (S) avait déjà déposé en novembre 2015 la QUE 404, qui évoquait ces possibilités de pertes de recettes fiscales dues

aux tricheries, en l'occurrence de la part de VW. Le PS pense que cette motion va dans le bon sens en invitant le Conseil d'Etat à trouver un accord à l'amiable. Il faudrait trouver une autre formulation pour ne pas mentionner exclusivement VW et pour inviter le Conseil d'Etat à agir pour récupérer d'éventuelles pertes fiscales. Si une modification était proposée par rapport au nom de VW, le PS serait prêt à entrer en matière sur cette motion.

Un député (MCG) serait prêt à élargir le champ de cette motion, car entre-temps il est apparu que certains constructeurs auraient utilisé le même type de procédé, notamment Renault.

Un député (PLR) revient sur la séance du 20 mars 2017. Il n'y a pas de préjudice subi dans la cible des immissions. Les marches de tolérance sur le CO₂ sont validées par l'OFROU. Le Conseil d'Etat et le DETA ont pris leurs responsabilités. Le rôle de médiateur n'appartient pas dans ce cas-là au Conseil d'Etat, qui n'a pas les compétences. Deux plaintes pénales ont été déposées. La justice tranchera.

Le président dit que, à partir du moment où des plaintes pénales ont été déposées pour pertes des recettes fiscales et mise en danger de la vie d'autrui, il est difficile de trouver un accord à l'amiable. L'Etat de Genève a également déposé une plainte pénale pour escroquerie et concurrence déloyale en tant que propriétaire de véhicules.

Le député (MCG) dit que des avocats négocient pendant la procédure pour trouver un accord à l'amiable. L'un n'empêche pas l'autre. Il propose de suspendre la séance pour formuler une proposition d'amendement, par exemple en ajoutant « et d'agir de même avec d'autres constructeurs automobiles » à la première invitation.

Un député (S) propose de modifier ces deux invitations en ajoutant une des invitations liées à la QUE 404. Il formule l'amendement suivant à la M 2342 : « [Le Grand Conseil] invite le Conseil d'Etat à tout mettre en œuvre afin de récupérer les recettes fiscales qui lui auraient échappé du fait d'avoir octroyé indûment le bonus de 50% prévu pour les voitures de tourisme émettant moins de 121 g de CO₂ au km auprès des constructeurs incriminés ».

Un député (PLR) doute de l'efficacité de cette motion, car M. Spuhler a dit que cela concernait 6600 véhicules. Faire la procédure coûte plus cher que récupérer les recettes fiscales. D'un point de vue économique, ce n'est pas rationnel.

Un député (Ve) remarque que, si l'Etat est en procédure, VW devra bien justifier son manquement. Il faudra avoir les données pour suivre la procédure.

Le président met aux voix l'amendement du député (S), qui supprime les deux invites et les remplace par celle-ci : « [Le Grand Conseil] invite le Conseil d'Etat à tout mettre en œuvre afin de récupérer les recettes fiscales qui lui auraient échappé du fait d'avoir octroyé indûment le bonus de 50% prévu pour les voitures de tourisme émettant moins de 121 g de CO₂ au km auprès des constructeurs incriminés ».

Pour :	9 (3 MCG, 1 UDC, 1 Ve, 3 S, 1 EAG)
Contre :	–
Abstentions :	5 (4 PLR, 1 PDC)

Le président met aux voix l'acceptation de la M 2342 telle qu'amendée :

Pour :	9 (3 MCG, 1 UDC, 1 Ve, 3 S, 1 EAG)
Contre :	5 (4 PLR, 1 PDC)
Abstention :	–

Afin de récupérer les pertes fiscales occasionnées par le « Dieselgate », tricherie à large échelle orchestrée par des constructeurs automobiles sans scrupules, la majorité de la Commission de l'économie vous invite à accepter cette motion 2342.

Proposition de motion

(2342-A)

Depuis quand les pollueurs sont-ils impunis ?

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant :

- qu'il est important de faire appliquer à tous le principe du pollueur-payeur ;
- que la loi sur les contributions publiques, et plus particulièrement les articles sur l'imposition des véhicules à moteur, intègre dans sa perception des émoluments de l'émission de CO₂ ;
- qu'il ne serait pas juste de ne pas sanctionner une personne physique ou morale ayant aidé de manière volontaire un tiers à frauder le fisc,

invite le Conseil d'Etat

à tout mettre en œuvre afin de récupérer les recettes fiscales qui lui auraient échappé du fait d'avoir octroyé indûment le bonus de 50% prévu pour les voitures de tourisme émettant moins de 121 g de CO₂ au km auprès des constructeurs incriminés.

Statistique des immatriculations de VEHICULES NEUFS
SAN/UPSA Genève

Constructeurs	déc.10	déc.09	Variation en unités	Variation en %	Cumul 2010 janvier/décembre	Cumul 2009 janvier/décembre	Variation en unités	Variation en %
AUDI	113	97	16	16.49%	1'054	1'051	3	0.29%
BMW	78	75	3	4.00%	910	682	228	33.43%
FORD	40	32	8	25.00%	437	307	130	42.35%
MERCEDES	95	50	45	90.00%	744	729	15	2.06%
MINI	38	35	3	8.57%	382	339	43	12.68%
OPEL	89	34	55	161.76%	567	428	139	32.48%
PORSCHE	10	8	2	25.00%	171	134	37	27.61%
SMART	3	5	-2	-40.00%	113	120	-7	-5.83%
VW	213	122	91	74.59%	1'668	1'386	282	20.35%
Allemagne	679	458	221	48.25%	6'046	5'176	870	16.81%
CITROEN	80	42	38	90.48%	1'013	946	67	7.08%
DACIA	25	25	0	0.00%	269	108	161	149.07%
PEUGEOT	64	50	14	28.00%	807	773	34	4.40%
RENAULT	34	62	-28	-45.16%	641	599	42	7.01%
France	203	179	24	13.41%	2'730	2'426	304	12.53%
ASTON-MARTIN	0	2	-2	-100.00%	21	30	-9	-30.00%
BENTLEY	2	3	-1	-33.33%	31	25	6	24.00%
JAGUAR	5	8	-3	-37.50%	46	64	-18	-28.13%
LAND-ROVER	12	26	-14	-53.85%	154	151	3	1.99%
LOTUS	0	0	0		4	3	1	33.33%
MG	0	0	0		0	0	0	0.00%
ROLLS ROYCE	0	0	0		9	10	-1	-10.00%
Grande-Bretagne	19	39	-20	-51.28%	265	283	-18	-6.36%
ALFA-ROMEO	28	8	20	250.00%	246	132	114	86.36%
BUGATTI	0	0	0		1	2	-1	-50.00%
FERRARI	1	0	1		46	40	6	15.00%
FIAT	84	40	44	110.00%	966	653	313	47.93%
LAMBORGHINI	1	0	1		7	7	0	0.00%
LANCIA	1	1	0	0.00%	69	42	27	64.29%
MASERATI	0	0	0		17	19	-2	-10.53%
Italie	115	49	66	134.69%	1'352	895	457	51.06%
DAIHATSU	6	3	3	100.00%	73	69	4	5.80%
HONDA	79	53	26	49.06%	754	812	-58	-7.14%
INFINITI	1	8	-7	-87.50%	21	27	-6	-22.22%
LEXUS	7	7	0	0.00%	87	105	-18	-17.14%
MAZDA	38	48	-10	-20.83%	546	523	23	4.40%
MITSUBISHI	7	5	2	40.00%	83	60	23	38.33%
NISSAN	54	60	-6	-10.00%	674	518	156	30.12%
SUBARU	25	12	13	108.33%	190	164	26	15.85%
SUZUKI	26	14	12	85.71%	286	282	4	1.42%
TOYOTA	90	50	40	80.00%	634	661	-27	-4.08%
Japon	333	260	73	28.08%	3'348	3'221	127	3.94%
DAEWOO	0	0	0		0	0	0	0.00%
HYUNDAI	39	22	17	77.27%	341	345	-4	-1.16%
KIA	2	1	1	100.00%	62	57	5	8.77%
Rép. de Corée	41	23	18	78.26%	403	402	1	0.25%
SAAB	3	4	-1	-25.00%	12	25	-13	-52.00%
VOLVO	30	33	-3	-9.09%	356	392	-36	-9.18%
Suède	33	37	-4	-10.81%	368	417	-49	-11.75%
CADILLAC	2	1	1	100.00%	4	11	-7	-63.64%
CHEVROLET	14	3	11	366.67%	110	75	35	46.67%
CHRYSLER	3	4	-1	-25.00%	57	37	20	54.05%
DODGE	1	5	-4	-80.00%	63	85	-22	-25.88%
JEEP	5	3	2	66.67%	55	56	-1	-1.79%
USA	25	16	9	56.25%	289	264	25	9.47%
MICRO COMPACT CAR	0	0	0		0	0	0	0.00%
SEAT	24	19	5	26.32%	301	265	36	13.58%
SKODA	35	22	13	59.09%	270	238	32	13.45%
DIVERS	5	3	2	66.67%	61	210	-149	-70.95%
Autres	64	44	20	45.45%	632	713	-81	-11.36%
Total général	1'512	1'105	407	36.83%	15'433	13'797	1'636	11.86%

Statistique des immatriculations de VEHICULES NEUFS
OCAN/UPSA Genève

Constructeurs	déc.11	déc.10	Variation en unités	Variation en %	Cumul 2011 janvier/décembre	Cumul 2010 janvier/décembre	Variation en unités	Variation en %
AUDI	78	113	-35	-30.97%	1'142	1'054	88	8.35%
BMW	99	78	21	26.92%	1'091	910	181	19.89%
FORD	59	40	19	47.50%	499	437	62	14.19%
MERCEDES	81	95	-14	-14.74%	865	744	121	16.26%
MINI	57	38	19	50.00%	573	382	191	50.00%
OPEL	50	89	-39	-43.82%	494	567	-73	-12.87%
PORSCHE	18	10	8	80.00%	228	171	57	33.33%
SMART	7	3	4	133.33%	120	113	7	6.19%
VW	146	213	-67	-31.46%	1'863	1'668	195	11.69%
Allemagne	595	679	-84	-12.37%	6'875	6'046	829	13.71%
CITROEN	84	80	4	5.00%	1'035	1'013	22	2.17%
DACIA	27	25	2	8.00%	326	269	57	21.19%
PEUGEOT	74	64	10	15.63%	961	807	154	19.08%
RENAULT	64	34	30	88.24%	663	641	22	3.43%
France	249	203	46	22.66%	2'985	2'730	255	9.34%
ASTON-MARTIN	1	0	1		21	21	0	0.00%
BENTLEY	0	2	-2	-100.00%	27	31	-4	-12.90%
JAGUAR	1	5	-4	-80.00%	34	46	-12	-26.09%
LAND-ROVER	25	12	13	108.33%	189	154	35	22.73%
LOTUS	0	0	0		3	4	-1	-25.00%
MG	0	0	0		0	0	0	
ROLLS ROYCE	0	0	0		4	9	-5	-55.56%
Grande-Bretagne	27	19	8	42.11%	278	265	13	4.91%
ALFA-ROMEO	20	28	-8	-28.57%	205	246	-41	-16.67%
BUGATTI	0	0	0		0	1	-1	-100.00%
FERRARI	2	1	1	100.00%	40	46	-6	-13.04%
FIAT	28	84	-56	-66.67%	616	966	-350	-36.23%
LAMBORGHINI	0	1	-1	-100.00%	5	7	-2	-28.57%
LANCIA	1	1	0	0.00%	41	69	-28	-40.58%
MASERATI	0	0	0		17	17	0	0.00%
Italie	51	115	-64	-55.65%	924	1'352	-428	-31.66%
DAIHATSU	2	6	-4	-66.67%	43	73	-30	-41.10%
HONDA	62	79	-17	-21.52%	628	754	-126	-16.71%
INFINITI	5	1	4	400.00%	26	21	5	23.81%
LEXUS	8	7	1	14.29%	85	87	-2	-2.30%
MAZDA	34	38	-4	-10.53%	537	546	-9	-1.65%
MITSUBISHI	10	7	3	42.86%	139	83	56	67.47%
NISSAN	49	54	-5	-9.26%	736	674	62	9.20%
SUBARU	4	25	-21	-84.00%	132	190	-58	-30.53%
SUZUKI	34	26	8	30.77%	266	286	-20	-6.99%
TOYOTA	58	90	-32	-35.56%	513	634	-121	-19.09%
Japon	266	333	-67	-20.12%	3'105	3'348	-243	-7.26%
DAEWOO	0	0	0		0	0	0	
HYUNDAI	35	39	-4	-10.26%	411	341	70	20.53%
KIA	11	2	9	450.00%	98	62	36	58.06%
Rép. de Corée	46	41	5	12.20%	509	403	106	26.30%
SAAB	0	3	-3	-100.00%	9	12	-3	-25.00%
VOLVO	55	30	25	83.33%	441	356	85	23.88%
Suède	55	33	22	66.67%	450	368	82	22.28%
CADILLAC	0	2	-2	-100.00%	3	4	-1	-25.00%
CHEVROLET	10	14	-4	-28.57%	156	110	46	41.82%
CHRYSLER	0	3	-3	-100.00%	22	57	-35	-61.40%
DODGE	0	1	-1	-100.00%	24	63	-39	-61.90%
JEEP	11	5	6	120.00%	124	55	69	125.45%
USA	21	25	-4	-16.00%	329	289	40	13.84%
MICRO COMPACT CAR	0	0	0		0	0	0	
SEAT	16	24	-8	-33.33%	319	301	18	5.98%
SKODA	32	35	-3	-8.57%	356	270	86	31.85%
DIVERS	10	5	5	100.00%	91	61	30	49.18%
Autres	58	64	-6	-9.38%	766	632	134	21.20%
Total général	1'368	1'512	-144	-9.52%	16'221	15'433	788	5.11%

Statistique des immatriculations de VEHICULES NEUFS
OCAN/UPSA Genève

Constructeurs	déc.12	déc.11	Variation en unités	Variation en %	Cumul 2012 janvier/décembre	Cumul 2011 janvier/décembre	Variation en unités	Variation en %
AUDI	93	78	15	19.23%	1'297	1'142	155	13.57%
BMW	109	99	10	10.10%	1'089	1'091	-2	-0.18%
FORD	21	59	-38	-64.41%	510	499	11	2.20%
MERCEDES	94	81	13	16.05%	1'007	865	142	16.42%
MINI	49	57	-8	-14.04%	497	573	-76	-13.26%
OPEL	28	50	-22	-44.00%	526	494	32	6.48%
PORSCHE	23	18	5	27.78%	237	228	9	3.95%
SMART	6	7	-1	-14.29%	132	120	12	10.00%
VW	339	146	193	132.19%	2'061	1'863	198	10.63%
Allemagne	762	595	167	28.07%	7'356	6'875	481	7.00%
CITROEN	43	84	-41	-48.81%	944	1'035	-91	-8.79%
DACIA	16	27	-11	-40.74%	295	326	-31	-9.51%
PEUGEOT	33	74	-41	-55.41%	682	961	-279	-29.03%
RENAULT	59	64	-5	-7.81%	659	663	-4	-0.60%
France	151	249	-98	-39.36%	2'580	2'985	-405	-13.57%
ASTON-MARTIN	1	1	0	0.00%	21	21	0	0.00%
BENTLEY	2	0	2		30	27	3	11.11%
JAGUAR	0	1	-1	-100.00%	30	34	-4	-11.76%
LAND-ROVER	21	25	-4	-16.00%	384	189	195	103.17%
LOTUS	0	0	0		3	3	0	0.00%
MG	0	0	0		0	0	0	
ROLLS ROYCE	0	0	0		4	4	0	0.00%
Grande-Bretagne	24	27	-3	-11.11%	472	278	194	69.78%
ALFA-ROMEO	4	20	-16	-80.00%	121	205	-84	-40.98%
BUGATTI	0	0	0		1	0	1	
FERRARI	6	2	4	200.00%	29	40	-11	-27.50%
FIAT	25	28	-3	-10.71%	461	616	-155	-25.16%
LAMBORGHINI	0	0	0		8	5	3	60.00%
LANCIA	1	1	0	0.00%	73	41	32	78.05%
MASERATI	0	0	0		10	17	-7	-41.18%
Italie	36	51	-15	-29.41%	703	924	-221	-23.92%
DAIHATSU	6	2	4	200.00%	33	43	-10	-23.26%
HONDA	37	62	-25	-40.32%	593	628	-35	-5.57%
INFINITI	2	5	-3	-60.00%	29	26	3	11.54%
LEXUS	7	8	-1	-12.50%	96	85	11	12.94%
MAZDA	25	34	-9	-26.47%	513	537	-24	-4.47%
MITSUBISHI	11	10	1	10.00%	105	139	-34	-24.46%
NISSAN	32	49	-17	-34.69%	664	736	-72	-9.78%
SUBARU	16	4	12	300.00%	201	132	69	52.27%
SUZUKI	15	34	-19	-55.88%	196	266	-70	-26.32%
TOYOTA	43	58	-15	-25.86%	693	513	180	35.09%
Japon	194	266	-72	-27.07%	3'123	3'105	18	0.58%
DAEWOO	0	0	0		0	0	0	
HYUNDAI	18	35	-17	-48.57%	453	411	42	10.22%
KIA	17	11	6	54.55%	134	98	36	36.73%
Rép. de Corée	35	46	-11	-23.91%	587	509	78	15.32%
SAAB	0	0	0		0	9	-9	-100.00%
VOLVO	29	55	-26	-47.27%	392	441	-49	-11.11%
Suède	29	55	-26	-47.27%	392	450	-58	-12.89%
CADILLAC	0	0	0		4	3	1	33.33%
CHEVROLET	20	10	10	100.00%	176	156	20	12.82%
CHRYSLER	0	0	0		0	22	-22	-100.00%
DODGE	0	0	0		0	24	-24	-100.00%
JEEP	7	11	-4	-36.36%	102	124	-22	-17.74%
USA	27	21	6	28.57%	282	329	-47	-14.29%
MICRO COMPACT CAR	0	0	0		0	0	0	
SEAT	38	16	22	137.50%	309	319	-10	-3.13%
SKODA	24	32	-8	-25.00%	368	356	12	3.37%
DIVERS	4	10	-6	-60.00%	121	91	30	32.97%
Autres	66	58	8	13.79%	798	766	32	4.18%
Total général	1'324	1'368	-44	-3.22%	16'293	16'221	72	0.44%

Statistique des immatriculations de VEHICULES NEUFS
OCV/UPSA Genève

Constructeurs	févr. 13	févr. 12	Variation en unités	Variation en %	Cumul 2013 janvier/février	Cumul 2012 janvier/février	Variation en unités	Variation en %
AUDI	103	79	24	30.38%	190	171	19	11.11%
BMW	60	79	-19	-24.05%	131	147	-16	-10.88%
FORD	17	50	-33	-66.00%	49	87	-38	-43.68%
MERCEDES	53	89	-36	-40.45%	122	145	-23	-15.86%
MINI	38	42	-4	-9.52%	75	79	-4	-5.06%
OPEL	45	27	18	66.67%	91	57	34	59.65%
PORSCHE	12	13	-1	-7.69%	31	30	1	3.33%
SMART	11	10	1	10.00%	23	17	6	35.29%
VW	101	144	-43	-29.86%	197	269	-72	-26.77%
Allemagne	440	533	-93	-17.45%	909	1'002	-93	-9.28%
CITROEN	60	80	-20	-25.00%	123	140	-17	-12.14%
DACIA	10	24	-14	-58.33%	26	46	-20	-43.48%
PEUGEOT	49	75	-26	-34.67%	109	121	-12	-9.92%
RENAULT	37	56	-19	-33.93%	49	112	-63	-56.25%
France	156	235	-79	-33.62%	307	419	-112	-26.73%
ASTON-MARTIN	1	1	0	0.00%	2	5	-3	-60.00%
BENTLEY	1	0	1		5	5	0	0.00%
JAGUAR	2	5	-3	-60.00%	9	9	0	0.00%
LAND-ROVER	29	24	5	20.83%	63	47	16	34.04%
LOTUS	0	0	0		0	0	0	
MC LAREN	1	0	1		1	0	1	
MG	0	0	0		0	0	0	
ROLLS ROYCE	0	1	-1	-100.00%	0	1	-1	-100.00%
Grande-Bretagne	34	31	3	9.68%	80	67	13	19.40%
ALFA-ROMEO	3	15	-12	-80.00%	7	24	-17	-70.83%
BUGATTI	0	1	-1	-100.00%	0	1	-1	-100.00%
FERRARI	2	3	-1	-33.33%	4	7	-3	-42.86%
FIAT	34	41	-7	-17.07%	60	88	-28	-31.82%
LAMBORGHINI	0	1	-1	-100.00%	0	1	-1	-100.00%
LANCIA	1	1	0	0.00%	4	3	1	33.33%
MASERATI	0	0	0		0	0	0	
Italie	40	62	-22	-35.48%	75	124	-49	-39.52%
DAIHATSU	0	0	0		0	3	-3	-100.00%
HONDA	53	35	18	51.43%	139	82	57	69.51%
INFINITI	2	2	0	0.00%	3	6	-3	-50.00%
LEXUS	7	4	3	75.00%	12	9	3	33.33%
MAZDA	41	42	-1	-2.38%	112	83	29	34.94%
MITSUBISHI	5	7	-2	-28.57%	12	11	1	9.09%
NISSAN	41	49	-8	-16.33%	86	118	-32	-27.12%
SUBARU	16	13	3	23.08%	19	19	0	0.00%
SUZUKI	25	9	16	177.78%	40	18	22	122.22%
TOYOTA	62	48	14	29.17%	114	110	4	3.64%
Japon	252	209	43	20.57%	537	459	78	16.99%
DAEWOO	0	0	0		0	0	0	
HYUNDAI	27	31	-4	-12.90%	59	65	-6	-9.23%
KIA	9	9	0	0.00%	17	12	5	41.67%
Rép. de Corée	36	40	-4	-10.00%	76	77	-1	-1.30%
SAAB	0	0	0		0	0	0	
VOLVO	21	42	-21	-50.00%	56	99	-43	-43.43%
Suède	21	42	-21	-50.00%	56	99	-43	-43.43%
CADILLAC	0	0	0		0	1	-1	-100.00%
CHEVROLET	20	16	4	25.00%	38	24	14	58.33%
CHRYSLER	0	0	0		0	0	0	
DODGE	0	0	0		0	0	0	
JEEP	3	5	-2	-40.00%	13	17	-4	-23.53%
USA	23	21	2	9.52%	51	42	9	21.43%
MICRO COMPACT CAR	0	0	0		0	0	0	
SEAT	16	24	-8	-33.33%	32	47	-15	-31.91%
SKODA	36	30	6	20.00%	65	70	-5	-7.14%
DIVERS	7	10	-3	-30.00%	15	22	-7	-31.82%
Autres	59	64	-5	-7.81%	112	139	-27	-19.42%
Total général	1'061	1'237	-176	-14.23%	2'203	2'428	-225	-9.27%

Statistique des immatriculations de VOITURES de TOURISME NEUVES
DGV/UPSA Genève

Constructeurs	déc.14	déc.13	Variation en unités	Variation en %	Cumul 2014 janvier/décembre	Cumul 2013 janvier/décembre	Variation en unités	Variation en %
AUDI	166	120	46	38.33%	1'430	1'322	108	8.17%
BMW	91	107	-16	-14.95%	1080	1'063	17	1.60%
FORD	25	30	-5	-16.67%	301	368	-67	-18.21%
MERCEDES	113	78	35	44.87%	1'117	939	178	18.96%
MINI	68	45	23	51.11%	511	510	1	0.20%
OPEL	41	27	14	51.85%	500	485	15	3.09%
PORSCHE	30	30	0	0.00%	261	243	18	7.41%
SMART	20	18	2	11.11%	111	126	-15	-11.90%
VW	194	302	-108	-35.76%	1782	1'984	-202	-10.18%
Allemagne	748	757	-9	-1.19%	7'093	7'040	53	0.75%
CITROEN	57	75	-18	-24.00%	844	844	0	0.00%
DACIA	21	22	-1	-4.55%	250	270	-20	-7.41%
PEUGEOT	30	45	-15	-33.33%	528	653	-125	-19.14%
RENAULT	34	56	-22	-39.29%	445	484	-39	-8.06%
France	142	198	-56	-28.28%	2'067	2'251	-184	-8.17%
ASTON-MARTIN	0	3	-3	-100.00%	8	16	-8	-50.00%
BENTLEY	1	1	0	0.00%	23	27	-4	-14.81%
JAGUAR	3	1	2	200.00%	37	47	-10	-21.28%
LAND-ROVER	38	17	21	123.53%	375	363	12	3.31%
LOTUS	0	0	0	0.00%	2	1	1	100.00%
MC LAREN	0	0	0	0.00%	0	0	0	0.00%
MG	0	0	0	0.00%	0	0	0	0.00%
ROLLS ROYCE	0	2	-2	-100.00%	7	4	3	75.00%
Grande-Bretagne	42	24	18	75.00%	452	458	-6	-1.31%
ALFA-ROMEO	3	3	0	0.00%	56	68	-12	-17.65%
BUGATTI	0	0	0	0.00%	0	0	0	0.00%
FERRARI	3	2	1	50.00%	34	29	5	17.24%
FIAT	52	33	19	57.58%	351	362	-11	-3.04%
LAMBORGHINI	0	0	0	0.00%	7	3	4	133.33%
LANCIA	1	3	-2	-66.67%	13	32	-19	-59.38%
MASERATI	4	3	1	33.33%	31	12	19	158.33%
Italie	63	44	19	43.18%	492	506	-14	-2.77%
DAIHATSU	0	0	0	0.00%	0	0	0	0.00%
HONDA	55	81	-26	-32.10%	615	710	-95	-13.38%
INFINITI	1	0	1	50.00%	8	9	-1	-11.11%
LEXUS	7	4	3	75.00%	72	60	12	20.00%
MAZDA	29	95	-66	-69.47%	470	537	-67	-12.48%
MITSUBISHI	4	5	-1	-20.00%	89	73	16	21.92%
NISSAN	28	41	-13	-31.71%	451	529	-78	-14.74%
SUBARU	16	10	6	60.00%	145	164	-19	-11.59%
SUZUKI	13	23	-10	-43.48%	240	250	-10	-4.00%
TOYOTA	42	38	4	10.53%	518	648	-130	-20.06%
Japon	195	297	-102	-34.34%	2'608	2'980	-372	-12.48%
DAEWOO	0	0	0	0.00%	0	0	0	0.00%
HYUNDAI	18	21	-3	-14.29%	384	372	12	3.23%
KIA	5	13	-8	-61.54%	105	137	-32	-23.36%
Rép. de Corée	23	34	-11	-32.35%	489	509	-20	-3.93%
SAAB	0	0	0	0.00%	0	0	0	0.00%
VOLVO	24	26	-2	-7.69%	340	377	-37	-9.81%
Suède	24	26	-2	-7.69%	340	377	-37	-9.81%
CADILLAC	1	0	1	50.00%	13	2	11	550.00%
CHEVROLET	5	17	-12	-70.59%	89	253	-164	-64.82%
CHRYSLER	0	0	0	0.00%	2	0	2	100.00%
DODGE	0	0	0	0.00%	0	0	0	0.00%
JEEP	13	11	2	18.18%	132	111	21	18.92%
USA	19	28	-9	-32.14%	236	366	-130	-35.52%
MICRO COMPACT CAR	0	0	0	0.00%	0	0	0	0.00%
SEAT	25	37	-12	-32.43%	327	305	22	7.21%
SKODA	49	31	18	58.06%	347	364	-17	-4.67%
DIVERS	13	10	3	30.00%	87	86	1	1.16%
Autres	87	78	9	11.54%	761	755	6	0.79%
Total général	1'343	1'486	-143	-9.62%	14'538	15'242	-704	-4.62%

Statistique des immatriculations de VOITURES de TOURISME NEUVES
DGV/UPSA Genève

Constructeurs	déc. 15	déc. 14	Variation en unités	Variation en %	Cumul 2015 janvier/décembre	Cumul 2014 janvier/décembre	Variation en unités	Variation en %
AUDI	161	166	-5	-3.01%	1'464	1'430	34	2.38%
BMW	85	91	-6	-6.59%	1'219	1'080	139	12.87%
FORD	18	25	-7	-28.00%	271	301	-30	-9.97%
MERCEDES	124	113	11	9.73%	1'321	1'117	204	18.26%
MINI	58	68	-10	-14.71%	587	511	76	14.87%
OPEL	17	41	-24	-58.54%	448	500	-52	-10.40%
PORSCHE	22	30	-8	-26.67%	375	261	114	43.68%
SMART	39	20	19	95.00%	260	111	149	134.23%
VW	189	194	-5	-2.58%	1'822	1'782	40	2.24%
Allemagne	713	748	-35	-4.68%	7'767	7'093	674	9.50%
CITROEN	53	57	-4	-7.02%	788	844	-56	-6.64%
DACIA	33	21	12	57.14%	261	250	11	4.40%
PEUGEOT	82	30	52	173.33%	880	528	352	66.67%
RENAULT	66	34	32	94.12%	580	445	135	30.34%
France	234	142	92	64.79%	2'509	2'067	442	21.38%
ASTON-MARTIN	0	0	0	0.00%	9	8	1	12.50%
BENTLEY	2	1	1	100.00%	23	23	0	0.00%
JAGUAR	4	3	1	33.33%	55	37	18	48.65%
LAND-ROVER	48	38	10	26.32%	399	375	24	6.40%
LOTUS	0	0	0	0.00%	2	2	0	0.00%
MC LAREN	0	0	0	0.00%	0	0	0	0.00%
MG	0	0	0	0.00%	0	0	0	0.00%
ROLLS ROYCE	0	0	0	0.00%	3	7	-4	-57.14%
Grande-Bretagne	54	42	12	28.57%	491	452	39	8.63%
ALFA-ROMEO	0	3	-3	-100.00%	43	56	-13	-23.21%
BUGATTI	0	0	0	0.00%	0	0	0	0.00%
FERRARI	1	3	-2	-66.67%	19	34	-15	-44.12%
FIAT	20	52	-32	-61.54%	436	351	85	24.22%
LAMBORGHINI	1	0	1	50.00%	9	7	2	28.57%
LANCIA	0	1	-1	-100.00%	6	13	-7	-53.85%
MASERATI	2	4	-2	-50.00%	36	31	5	16.13%
Italie	24	63	-39	-61.90%	549	492	57	11.59%
DAIHATSU	0	0	0	0.00%	0	0	0	0.00%
HONDA	39	55	-16	-29.09%	465	615	-150	-24.39%
INFINITI	4	1	3	300.00%	40	8	32	400.00%
LEXUS	8	7	1	14.29%	83	72	11	15.28%
MAZDA	108	29	79	272.41%	774	470	304	64.68%
MITSUBISHI	4	4	0	0.00%	84	89	-5	-5.62%
NISSAN	36	28	8	28.57%	503	451	52	11.53%
SUBARU	5	16	-11	-68.75%	145	145	0	0.00%
SUZUKI	26	13	13	100.00%	235	240	-5	-2.08%
TOYOTA	29	42	-13	-30.95%	406	518	-112	-21.62%
Japon	259	195	64	32.82%	2'735	2'608	127	4.87%
DAEWOO	0	0	0	0.00%	0	0	0	0.00%
HYUNDAI	32	18	14	77.78%	417	384	33	8.59%
KIA	7	5	2	40.00%	117	105	12	11.43%
Rép. de Corée	39	23	16	69.57%	534	489	45	9.20%
SAAB	0	0	0	0.00%	0	0	0	0.00%
VOLVO	32	24	8	33.33%	409	340	69	20.29%
Suède	32	24	8	33.33%	409	340	69	20.29%
CADILLAC	1	1	0	0.00%	6	13	-7	-53.85%
CHEVROLET	0	5	-5	-100.00%	6	89	-83	-93.26%
CHRYSLER	0	0	0	0.00%	0	2	-2	-100.00%
DODGE	0	0	0	0.00%	0	0	0	0.00%
JEEP	20	13	7	53.85%	175	132	43	32.58%
TESLA	13	0	13	650.00%	121	0	121	6050.00%
USA	34	19	15	78.95%	187	236	-49	-20.76%
MICRO COMPACT CAR	0	0	0	0.00%	0	0	0	0.00%
SEAT	28	25	3	12.00%	301	327	-26	-7.95%
SKODA	28	49	-21	-42.86%	391	347	44	12.68%
DIVERS	1	13	-12	-92.31%	121	87	34	39.08%
Autres	57	87	-30	-34.48%	813	761	52	6.83%
Total général	1'446	1'343	103	7.67%	15'994	14'538	1'456	10.02%

Statistique des immatriculations de VOITURES de TOURISME NEUVES
DGV/UPSA Genève

Constructeurs	déc. 16	déc. 15	Variation en unités	Variation en %	Cumul 2016 janvier/décembre	Cumul 2015 janvier/décembre	Variation en unités	Variation en %
AUDI	107	161	-54	-33.54%	1'108	1'464	-356	-24.32%
BMW	94	85	9	10.59%	1'267	1'219	48	3.94%
FORD	15	18	-3	-16.67%	274	271	3	1.11%
MERCEDES	130	124	6	4.84%	1'361	1'321	40	3.03%
MINI	43	58	-15	-25.86%	603	587	16	2.73%
OPEL	45	17	28	164.71%	482	448	34	7.59%
PORSCHE	20	22	-2	-9.09%	341	375	-34	-9.07%
SEAT	36	28	8	28.57%	339	301	38	12.62%
SKODA	36	28	8	28.57%	421	391	30	7.67%
SMART	18	39	-21	-53.85%	193	260	-67	-25.77%
VW	231	189	42	22.22%	1'813	1'822	-9	-0.49%
Allemagne	775	769	6	0.78%	8'202	8'459	-257	-3.04%
CITROEN	59	53	6	11.32%	730	788	-58	-7.36%
DACIA	27	33	-6	-18.18%	387	261	126	48.28%
PEUGEOT	40	82	-42	-51.22%	574	880	-306	-34.77%
RENAULT	75	66	9	13.64%	576	580	-4	-0.69%
France	201	234	-33	-14.10%	2'267	2'509	-242	-9.65%
ASTON-MARTIN	3	0	3	150.00%	9	9	0	0.00%
BENTLEY	4	2	2	100.00%	33	23	10	43.48%
JAGUAR	16	4	12	300.00%	107	55	52	94.55%
LAND-ROVER	29	48	-19	-39.58%	372	399	-27	-6.77%
LOTUS	9	0	9	450.00%	14	2	12	600.00%
ROLLS ROYCE	0	0	0	0.00%	3	3	0	0.00%
Grande-Bretagne	61	54	7	12.96%	538	491	47	9.57%
ALFA-ROMEO	8	0	8	400.00%	59	43	16	37.21%
FERRARI	2	1	1	100.00%	33	19	14	73.68%
FIAT	33	20	13	65.00%	463	436	27	6.19%
LAMBORGHINI	0	1	-1	-100.00%	4	9	-5	-55.56%
LANCIA	1	0	1	50.00%	3	6	-3	-50.00%
MASERATI	8	2	6	300.00%	48	36	12	33.33%
Italie	52	24	28	116.67%	610	549	61	11.11%
Japon	199	259	-60	-23.17%	2'559	2'735	-176	-6.44%
HYUNDAI	21	32	-11	-34.38%	310	417	-107	-25.66%
KIA	19	7	12	171.43%	126	117	9	7.69%
Rép. de Corée	40	39	1	2.56%	436	534	-98	-18.35%
VOLVO	42	32	10	31.25%	363	409	-46	-11.25%
Suède	42	32	10	31.25%	363	409	-46	-11.25%
CADILLAC	0	1	-1	-100.00%	8	6	2	33.33%
CHEVROLET	1	0	1	50.00%	4	6	-2	-33.33%
DODGE	0	0	0	0.00%	1	0	1	50.00%
JEEP	9	20	-11	-55.00%	156	175	-19	-10.86%
TESLA	25	13	12	92.31%	135	121	14	11.57%
USA	35	34	1	2.94%	169	187	-18	-9.63%
DIVERS	3	1	2	200.00%	26	121	-95	-78.51%
Autres	3	1	2	200.00%	26	121	-95	-78.51%
Total général	1'408	1'446	-38	-2.63%	15'170	15'994	-824	-5.15%

Date de dépôt : 28 août 2017

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Serge Hiltbold

Mesdames et
Messieurs les députés,

Cette thématique a été traitée dans la réponse à la question écrite urgente déposée par M. Thomas Wenger en date du 20 novembre 2015 (voir QUE 404-A) qui mentionnait que le Conseil d'Etat avait déjà déposé **une plainte pénale auprès du procureur général de la Confédération pour perte des recettes fiscales et pour mise en danger de la vie d'autrui**. De plus, l'Etat de Genève, en sa qualité de représentant propriétaire d'une quarantaine de véhicules impliqués par cette affaire, a également déposé **une plainte pénale pour escroquerie et concurrence déloyale** par l'intermédiaire du département des finances (DF).

Le travail de commission a démontré que l'Etat a agi de manière tout à fait efficace et circonstanciée dans ce dossier, et la minorité de la commission soulève encore le fait que toute importation de véhicule est réglée sur le plan fédéral et qu'il apparaît surprenant que des moyens puissent être mis en place uniquement sur le canton de Genève.

Les plaintes pénales ayant été déposées et tout étant entrepris pour récupérer les recettes fiscales potentielles dont l'Etat aurait été lésé, un acte parlementaire supplémentaire est donc superflu. Au vu des éléments développés, la minorité vous recommande de rejeter cette motion 2342.