

Date de dépôt : 29 avril 2013

Rapport

de la Commission fiscale chargée d'étudier le projet de loi de M^{mes} et M. Roger Deneys, Irène Buche, Marie Salima Moyard, Prunella Carrard, Marion Sobanek, Anne Emery-Torracinta et Aurélie Gavillet modifiant la loi générale sur les contributions publiques (LCP) (D 3 05) (Pour une fiscalité plus écologique et plus sociale (3) : taxation accrue des puissants deux-roues motorisés et des quads)

Rapport de majorité de M. Christo Ivanov (page 1)

Rapport de minorité de M^{me} Lydia Schneider Hausser (page 12)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Christo Ivanov

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux s'est réunie le 15 janvier, les 5 et 19 février 2013 pour étudier le projet de loi 11067.

Elle a siégé sous la présidence de MM. Francis Walpen et Roger Golay. Les procès-verbaux ont été tenus par M. Gérard Riedi. Qu'ils soient remerciés pour la qualité de leur travail.

Ont également participé aux travaux de la commission, M. Bertrand Lugon-Moulin, secrétaire général adjoint, DF ; M^{me} Claire Vogt Moor, affaires fiscales AFC, DF ; M. Roger Jenny, directeur adjoint, Office cantonal des véhicules, DS. Que toutes ces personnes soient ici remerciées de leurs apports appréciés aux travaux de la commission.

Présentation du projet de loi par M. Roger Deneys

M. Deneys indique que l'idée du **PL 11067** est d'ajouter des tranches et d'augmenter les tarifs de celles-ci pour les deux-roues les plus puissants. Il y a également un ajout, à l'article 418, alinéa 3, d'un coefficient multiplicateur selon le nombre de roues dans l'idée que les quadricycles soient soumis à un coefficient multiplicateur de 3.

L'objectif est de générer deux recettes de l'ordre de deux millions de francs. D'ailleurs, dit-il, ces impôts peuvent être adaptés au cours du temps pour réévaluer le montant des impôts selon l'évolution des émissions de CO₂.

M. Jenny relève, au niveau de la forme, qu'il manque l'indication que l'actuel alinéa 3 devient l'alinéa 4 dans l'intitulé « Art. 418, al. 2, lettres b et c (nouvelle teneur), lettre d (nouvelle) et al. 3 (nouvelle teneur, **l'actuel al. 3 devenant al. 4**) ». Cet alinéa ne doit en effet pas disparaître.

M. Jenny indique que, jusqu'à 2 kW, le projet de loi ne touche pas aux motos. De 2 kW à 10 kW, le tarif actuel est de 4,30 F. Le projet propose peut-être involontairement une baisse des tarifs. Les tarifs indiqués dans le projet de loi sont des paramètres de base qui sont indexés par un règlement (RACV, D 3 05.16). De 10 kW à 20 kW, le tarif passerait de 4,30 F à 5 F. Enfin, chaque kW supérieur à 20 kW serait taxé de 8 F alors que, chaque tranche de 5 kW supplémentaire est taxée de 4,30 F. Quant au malus de 200%, il pose un problème technique. L'adaptation des programmes informatiques coûte rapidement quelques milliers de francs alors que les quadricycles légers (plaque jaune) sont **au nombre de 7**, et les quadricycles en plaque blanche **au nombre de 301**.

M. Jenny a effectué quelques calculs. Un Piaggio de 6 kW avec lequel les jeunes roulent subirait une légère baisse de 44,20 F à 43 F. Une Honda 600 (25 kW) passerait de 108,70 F à 147 F. Enfin, une BMW de 142 kW passerait de 211,90 F à 915 F. Au total, le projet de loi devrait représenter une masse fiscale supplémentaire d'environ 2 millions de francs. Il faut savoir qu'il y a environ 50 000 motos actuellement immatriculées à Genève.

Séance du 5 février 2013

Une députée (S) demande l'audition de l'ATE sur la problématique des véhicules polluants.

Un député (PDC) rend attentif que la commission va faire des auditions pour la quarantaine de propriétaires de quads genevois ciblés par le projet de loi.

La députée (S) fait remarquer que rien n'empêcherait d'apporter des amendements au projet de loi qui est conçu comme une base de travail.

Une députée (Ve) soutient la demande d'audition de l'ATE.

Le Président met aux voix la proposition d'auditionner l'ATE.

Pour : 7 (2 S, 3 Ve, 2 MCG)

Contre : 5 (3 L, 2 PDC)

Abstentions : 2 (1 UDC, 1 R)

Cette proposition est acceptée.

Audition de l'ATE Genève

Le Président informe les commissaires du fait que M. Thomas Wenger a eu un imprévu professionnel. Il sera remplacé par Mme Louise Kasser Genecand (vice-présidente de l'ATE Genève) et M. Jean Berthet (membre du bureau de l'ATE Genève).

Le Président salue les arrivées de M^{me} Kasser Genecand et de M. Jean Berthet et leur donne la parole sur le PL 11067.

M^{me} Kasser Genecand remercie la Commission fiscale de recevoir l'ATE sur ce projet de loi. Elle va présenter brièvement quelques arguments. Elle indique l'aspect négatif du trafic motorisé sur la qualité de l'air. Elle note les actions menées sur le plan fédéral et le plan cantonal en matière de normes exigeantes sur les carburants, la production de catalyseurs obligatoires, la généralisation des filtres à particules pour le diesel etc. Elle indique que pour Genève, la hausse de la mobilité individuelle motorisée est très importante. Toutes ces mesures, même combinées n'arrivent pas à lutter contre le réchauffement climatique. Ce projet de loi vise à modifier les contributions publiques introduites en 2009 suite à une votation. L'idée de ce système est d'orienter le choix des acheteurs vers les modèles de voitures les moins polluants afin que ces personnes tiennent compte de l'impact environnemental au moment de l'achat.

M^{me} Kasser Genecand fait remarquer que ces incitations sont nécessaires et adéquates, mais qu'elles ne sont pas suffisantes. Ce projet de loi visant à adapter le barème des contributions, mais aussi du système bonus-malus, vont dans le sens préconisé par l'ATE. Il est ici intéressant d'orienter le choix des acheteurs en tenant compte de l'émission de CO2 dans le choix de l'achat.

L'ATE pense que ce projet de loi va dans le bon sens s'il est lié à d'autres mesures incitatives comme le leasing à taux préférentiel sur les véhicules les moins polluants, des primes RC moins chères, des innovations des fabricants

etc. Elle indique qu'il ne sera pas possible de se passer de voitures pour les prochaines années. L'ATE contribue à sensibiliser le grand public avec une mesure reconnue qui est « l'écho mobiliste » dit-elle. Il s'agit d'une liste qui recense les nouveaux véhicules sur le marché en fonction des critères tels que les normes d'émission de CO₂.

M. Berthet signale que les deux-roues, les quads et les tricycles, les 600 000 deux-roues immatriculés en Suisse ne représente que 5% environ du trafic, mais qu'ils sont à l'origine d'une pollution disproportionnée. Il précise que l'avantage de la motorisation électrique est plus important pour les deux-roues que pour les voitures.

M. Berthet révèle qu'un test de consommation moyenne sur plusieurs milliers de deux-roues a été réalisé par Moto-Station sur 100 km. Le résultat est de 5,4 litres au 100 km. C'est un chiffre important au regard de la masse et la taille du véhicule déplacé. Par conséquent, les mesures fiscales du projet de loi sont les bienvenues.

Un député (L) constate que, pour l'ATE, le fait d'inciter les gens à changer de mode de transport et à opter pour l'achat d'un véhicule moins polluant passe par une pénalisation plutôt que par une exonération d'impôts de ceux qui font un choix plus approprié. En d'autres termes, l'ATE est favorable à une taxe plutôt qu'à une incitation.

M^{me} Kasser Genecand précise qu'il faut inciter les gens à utiliser un véhicule le moins polluant possible et à se déplacer autrement quand ils le peuvent.

Le député (L) pense que, pour certains quads, l'utilisation peut prêter à discussion, notamment lorsqu'ils sont utilisés par des agriculteurs. Il demande si l'ATE a eu une réflexion sur ces véhicules en tant qu'outil de travail.

M. Berthet considère que ces quads n'ont rien à faire en ville. Il note que La Poste s'est dotée de scooters électriques. Il s'agit de donner un coup de pouce à ce genre de véhicule ; la fiscalité est une des démarches possibles. Il rappelle que l'on parle de mobilité urbaine. Un paysan à la montagne peut ainsi avoir son 4 × 4 ou son quad. A Genève, il y a également des exploitations agricoles. Il peut y avoir des effets collatéraux, mais il faut penser à la majorité.

Un député (R) a entendu le plaidoyer en faveur des véhicules électriques. Ceux-ci consomment de l'électricité dont une partie provient des centrales nucléaires. Il aimerait savoir si le facteur de pollution est moindre avec cette énergie que la combustion de l'essence. Il poursuit en demandant si ce projet de loi ne devrait pas être amendé pour que les véhicules électriques puissent

bénéficiaire d'un bonus, nonobstant qu'ils pourraient avoir des puissances considérées suffisantes pour avoir un malus.

M. Berthet répond qu'un vélo électrique consomme 20 à 25 centimes d'électricité pour 100 km, ce qui est l'équivalent d'un décilitre d'essence. L'énergie fournie n'est pas forcément nucléaire. Il note que les vélos électriques n'émettent aucune pollution dans les centres les plus pollués comme Genève par exemple, qui est la ville de Suisse où les gens respirent toute sorte d'émissions cancérigènes et nuisibles pour la santé. Etant donné que les vélos électriques sont plus chers que leurs équivalents thermiques, il pourrait y avoir, en termes de fiscalités, des mesures plus incitatives pour que ces véhicules deviennent attractifs.

Une députée (Ve) est contente de constater que l'on parle de la pollution et pas seulement des gaz à effet de serre. Il faudrait faire des comparaisons entre les villes pour voir combien il y a de maladies pulmonaires en plus ou de décès prématurés à Genève. Elle aimerait savoir s'il y a des comparaisons entre les villes en termes de parc de véhicules.

M. Berthet n'a pas de telles données à disposition. Mme Kasser Genecand indique que l'ATE peut faire une recherche sur ces chiffres si nécessaire. Elle peut toutefois dire que la Suisse a le parc de véhicules neufs le plus polluant d'Europe avec une moyenne de 175 grammes alors que la moyenne européenne est inférieure à 155 grammes. Au niveau fédéral, la révision de la loi en cours prévoit comme objectif de réduire ce chiffre à 130 grammes d'ici 2015.

Une députée (Ve) a utilisé le comparatif de l'ATE pour trouver une nouvelle voiture.

M^{me} Kasser Genecand confirme que le site internet de l'ATE comporte une base de données répertoriant les anciens véhicules, la brochure annuelle sur papier ne présentant que les nouveaux véhicules.

Un député (MCG) demande si à Genève, le nombre de deux-roues est plus important par rapport à d'autres villes de Suisse.

M. Berthet n'a pas connaissance de ces informations. Il indique le nombre de deux-roues thermiques augmente rapidement et que les gens vont vers des scooters plus puissants et pas vers les véhicules les plus écologiques. Pour les vélos à assistance électrique, il y a aussi une augmentation importante.

Le député (MCG) poursuit en constatant une augmentation des deux-roues parce que Genève a un gros problème de circulation et de mobilité. Vu l'évolution technique et les progrès de motorisation, il estime qu'il faudrait tenir compte du temps de parcours de ces véhicules dans le calcul de l'émission de pollution.

M. Berthet est d'accord avec cette remarque, mais un scooter de 500 cm³ émet plus de polluants qu'une voiture qui fait le même parcours. Il faut noter que la consommation d'une moto est de l'ordre de 5 à 7 litres au 100 km pour un poids moindre qu'une voiture.

Une députée (S) note que les représentants de l'ATE ont parlé de l'élément fiscal. Elle aimerait savoir s'ils ont eu connaissance d'autres systèmes que le bonus-malus qui soient les plus incitatifs possible.

M. Berthet indique qu'il y a les subventions à l'achat des vélos électriques. Alors pourquoi ne pas le faire pour les scooters ou les motos électriques ?

M^{me} Kasser Genecand ajoute que l'ATE n'a pas fait de recherche sur d'autres types de systèmes.

Un député (L) signale que la Commission des transports vient de traiter une motion sur l'électromobilité. Tous les points de la motion 2000 ont été acceptés par tous les commissaires, sauf les Socialistes et les Verts.

Le Président remercie l'ATE pour sa venue et ses explications.

Ouverture de la discussion

Le Président met en évidence le fait que la commission a terminé les auditions sur ce projet de loi.

Une députée (S) relève que l'audition, l'exposé des motifs et les présentations montrent l'importance et l'actualité d'une réflexion sur l'accompagnement du transfert modal. Le groupe socialiste demande donc aux autres groupes de soutenir ce projet de loi. Elle annonce que des amendements seront proposés suite aux remarques techniques qui ont été faites.

Un député (MCG) signale que le groupe MCG n'entrera pas en matière sur le **PL 11067**. Il estime que vu le problème de la mobilité à Genève, il ne faudrait pas taxer les deux-roues. Pour les quads, leur nombre est très restreint. Il ne semble donc pas nécessaire de faire une loi spécifique.

Une députée (S) stipule que le groupe socialiste reste ouvert, en particulier par rapport aux deux-roues motorisés et quads, à un amendement du projet de loi accompagnant ce transfert modal avec un bonus pour les deux-roues motorisés. Si la majorité de la commission est d'accord, le projet de loi pourrait être complété en y ajoutant le bonus-malus pour rendre l'achat de véhicules deux-roues efficient.

Une députée (Ve) accueille favorablement l'idée des Socialistes de développer un système bonus-malus pour l'utilisation des véhicules les moins

polluants possible. Pour l'utilisation professionnelle des quads, une exonération est également envisageable. Un élément en faveur de ce projet de loi, c'est la lutte contre le bruit.

Un député (Ve) pense qu'un député (MCG) a mal compris l'idée du projet de loi. Il n'y a pas la volonté de pénaliser les deux-roues par rapport aux véhicules à quatre roues. Par rapport à la question de la pollution produite par les deux-roues, il faut se rendre compte que ce sont surtout les catalyseurs qui sont moins performants. On constate ainsi dix fois plus d'émissions de certains polluants pour les deux-roues. Pour les quads, il ne s'agit pas de pénaliser ceux faisant l'objet d'une utilisation professionnelle.

Un député (PDC) fait savoir que son groupe refusera ce projet de loi car il s'attaque à un groupe très petit de véhicules. Cela va constituer une nouvelle usine à gaz qui entamera la clarté du projet de loi alors que la législation existante est déjà très complexe. Il estime que ce projet de loi se trompe de cible.

Un député (R) précise qu'il est possible de rendre les deux-roues ou quads conformes aux normes du bruit des autres véhicules. Il suffirait de prononcer des amendes et de ne pas laisser passer la visite. Sur la pollution générale des microparticules, il relève qu'une traversée lacustre serait un bon moyen de réduire la pollution du centre-ville.

Un député (R) revient aux buts de ce projet de loi. Il observe que les buts présentés sont contradictoires et s'annulent. Il propose de lutter contre l'émission de gaz à effet de serre et de limiter la consommation des énergies fossiles. Le projet de loi vise donc à supprimer les gros véhicules. Ces véhicules continueront d'exister pour augmenter les recettes fiscales, ce qui revient à ne pas diminuer l'effet de serre. Le groupe radical ne peut pas soutenir ce projet de loi qui est incohérent. Pour les pollutions urbaines, principalement le benzène et les microparticules, ce sont les incitations pour les transferts vers l'électromobilité et donc à promouvoir un transfert technologique dans ce domaine.

Il a le sentiment que ce projet de loi est opportuniste, réactif à ce débat idéologique sur les finances publiques et qu'il n'apportera rien, ni en termes de recettes fiscales, ni en termes de réduction des gaz à effet de serre. Le groupe radical n'entrera pas en matière sur ce projet de loi.

Une députée (S) remercie son préopinant d'avoir rappelé que l'ATE a parlé de la nécessité de prévoir des incitations. Le groupe socialiste s'est rendu compte qu'il manquait un volet à ce projet de loi et proposerait de le geler pour proposer un amendement général.

Un député (UDC) signale que son groupe est opposé à ce projet de loi. Il signale que pour diminuer la pollution en ville de Genève, il faut faire soit la traversée du lac ou de la rade ! En outre, légiférer pour 300 quads, c'est juste hallucinant !

Un député (L) constate que le projet de loi vise uniquement une augmentation de la fiscalité. Il y a un paradoxe entre augmenter les recettes fiscales de l'Etat, quitte à recréer des niches qui sont combattues par le même groupe à longueur d'année. Le groupe libéral considère que l'on ne vit pas une crise des recettes, mais une crise des dépenses. Sur la qualité de vie, de la qualité de l'air et du bruit, le Grand Conseil peut travailler sur ces thématiques. En 2009, le Grand Conseil avait accepté un projet de loi (travaillé à la Commission fiscale) qui contenait une incitation par des bonus et une pénalisation par des malus mais avec un équilibre fiscal entre les deux. Il se réjouit de voir la position des groupes Verts et socialistes sur la motion 2000.

Une députée (S) n'a pas suivi les travaux de la Commission des transports sur la motion 2000. Le groupe socialiste propose de profiter du projet de loi proposé pour présenter un amendement allant dans le sens d'un bonus sur les véhicules électriques. Les deux millions engrangés permettraient d'alimenter le bonus-malus et à installer des bornes électriques comme demandé dans la motion 2000.

Une députée (Ve) indique que le groupe des Verts est favorable au gel de ce projet de loi. Le groupe des Verts ne s'oppose pas à une grande traversée du lac, mais cela ne fait que repousser la pollution.

Un député (MCG) indique que son groupe refusera le gel de ce projet de loi. Il indique que les contrôles anti-pollution et antibruit sont effectués. Il faut rappeler qu'à Genève, des véhicules viennent d'ailleurs et qu'ils n'ont pas les mêmes normes. De plus, il s'agit de véhicules traficotés.

Un député (L) signale une dépêche sur l'ouverture du Salon de l'automobile. Les constructeurs et l'industrie automobile vont de plus en plus vers une industrie verte.

Ainsi, 10% des véhicules exposés seront verts. Ce n'est donc pas avec des projets de lois fiscaux qui n'ont que ce but que l'on parviendra à traiter de cette problématique réelle et importante.

M. Jenny réagit sur plusieurs points. Tout d'abord, concernant les véhicules bruyants, il faut savoir que les normes sont définies par la Confédération qui reprend souvent les normes techniques définies par l'UE. Le bruit des véhicules n'est plus un problème. C'est surtout le roulement des pneus sur les surfaces de goudron qui fait presque plus de bruit que les

moteurs. Ensuite, ce ne sont pas les motos homologuées qui posent problème mais celles qui ont été trafiquées. Il ajoute que l'on peut avoir l'impression que les véhicules extérieurs polluent davantage que les véhicules suisses. L'UE exige que les véhicules neufs ne produisent en moyenne pas plus de 130 grammes de CO₂. Il se trouve que, dans un marché de 320 millions de consommateurs, les fabricants sont obligés de s'adapter.

M. Jenny aborde la question de l'incitation fiscale en faveur des véhicules électriques. Le Grand Conseil a donné la possibilité au Conseil d'Etat d'exonérer par arrêté les véhicules les moins polluants. Le Conseil d'Etat utilise cette possibilité depuis le démarrage de la nouvelle loi de 2002. Pour les véhicules électriques, le système de bonus-malus s'applique. Il présente les trois catégories existantes de véhicules à deux-roues afin d'éviter les confusions. D'abord, les vélos électriques ne sont pas taxés mais les vélomoteurs électriques circulant à plus de 25 km/h sont taxés à 13 F par année. Enfin, il y a les motos ou les scooters électriques, ceux-ci sont taxés selon les barèmes actuels, éventuellement avec une exonération pour l'année en cours plus deux ans.

M. Jenny pense que, si le projet de loi devait être gelé ou amendé, il faut que ses auteurs réfléchissent au but recherché. Il est clair que selon le but choisi, le moyen d'y arriver ne sera pas le même. Si le but est par exemple la lutte antipollution, plutôt que de taxer le genre de véhicule par un système de bonus-malus, il faudrait par exemple taxer le CO₂ émis. Le seul inconvénient est que le CO₂ est mal répertorié pour les motos. Le fabricant n'est pas tenu obligé de le fournir dans les fiches d'homologation, contrairement aux quatre roues.

Le Président note que le bruit vient souvent de modifications de véhicules. Or les amendes ne sont pas très élevées. Il se demande s'il n'y a pas des mesures administratives qui peuvent être prises par le service des automobiles pour les récidivistes.

M. Jenny demandera à sa juriste.

Le Président met aux voix la proposition de geler le **PL 11067**

Pour :	5 (2 S, 3 Ve)
Contre :	10 (3 L, 2 R, 1 UDC, 2 PDC, 2 MCG)
Abstention :	0

Le gel du PL 11067 est refusé.

Entrée en matière

Le président procède au vote d'entrée en matière du **PL 11067**.

Pour :	5 (2 S, 3 Ve)
Contre :	10 (3 L, 2 R, 1 UDC, 2 PDC, 2 MCG)
Abstention :	0

L'entrée en matière du PL 11067 est refusée.

Le président indique que la catégorie de débat retenue est la catégorie II.

Projet de loi (11067)

modifiant la loi générale sur les contributions publiques (LCP) (D 3 05)
(Pour une fiscalité plus écologique et plus sociale (3) : taxation accrue des puissants deux-roues motorisés et des quads)

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

Article 1 Modifications

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

Art. 418, al. 2, lettres b et c (nouvelle teneur), lettre d (nouvelle) et al. 3 (nouvelle teneur)

² Le barème est le suivant :

- | | | |
|----|-------------------------------------------------------------------|-----|
| b) | en sus, par tranche ou fraction de tranche de 1 kW, jusqu'à 10 kW | 4 F |
| c) | en sus, par tranche ou fraction de tranche de 1 kW, jusqu'à 20 kW | 5 F |
| d) | en sus, par tranche ou fraction de tranche de 1 kW | 8 F |

³ Au montant calculé selon le barème susmentionné s'applique un coefficient
multiplicateur selon le barème suivant :

Nombre de roues	coefficient-multiplicateur	bonus/malus
a) Motocycles (2 roues)	1	bonus de 0%
b) Tricycles (3 roues)	1	bonus de 0%
c) Quadricycles (4 roues)	3	malus de 200%

Article 2 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur avec effet au 1^{er} janvier 2013.

Date de dépôt : 8 avril 2013

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M^{me} Lydia Schneider Hausser

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le PL 11067 est un des quatre projets de lois visant à créer de nouvelles recettes fiscales pour l'Etat en ciblant des éléments synonymes de richesse ou des éléments potentiellement problématiques en termes écologiques. Les trois autres projets de lois concernent les piscines, les voitures et les bateaux.

La mauvaise évaluation de la diminution d'impôts réalisée suite à l'adoption de la LIPP (loi sur l'imposition des personnes physiques) en 2009 et au déséquilibre que la mise en vigueur de cette loi a produit au niveau du processus budgétaire de l'Etat est une des causes qui nécessite de trouver de nouvelles recettes fiscales. Après avoir accompagné et soutenu une diminution d'imposition en 2009, après avoir effectué une réévaluation de biens fonciers demandée par les normes IPSAS, le Conseil d'Etat s'est trouvé fort dépourvu quand la crise financière a touché Genève et ses recettes en 2010.

En 2012, pour tenter de corriger ce déséquilibre, le Conseil d'Etat a proposé de revenir sur certaines niches fiscales trop avantageuses contenues dans le paquet LIPP. Toutes ces propositions ont été rejetées, la droite préférant taxer les personnes présentant des retards de versement d'impôts indépendamment de leurs potentielles difficultés liées à cette crise et, lors du budget 2013, faire réduire de façon importante les prestations de l'Etat et des entités subventionnées.

Le budget présenté en 2012 était déficitaire alors que visiblement les comptes de fonctionnement tendraient vers un équilibre, hors problématique de la recapitalisation imposée par les autorités nationales de la caisse de pension. Le projet de budget 2013 présente 100 millions de francs de déficit dans la version issue des travaux de la Commission des finances.

Depuis 2012, le groupe socialiste s'est fixé comme objectif de rechercher des recettes fiscales supplémentaires afin de revenir à une situation financière

raisonnable où les économies recherchées ne pénalisent pas la majorité de la population.

Il est dès lors évident que de nouvelles recettes fiscales doivent être recherchées là où l'argent existe, c'est-à-dire parmi les personnes physiques pour qui le prélèvement d'une petite fraction de leur revenu sera totalement indolore. En effet, le but n'est pas de taxer davantage les entreprises fournissant du travail et les indépendants dont, pour la majorité d'entre eux, les revenus ne sont pas parmi les plus élevés de ce canton.

Le groupe socialiste a déjà déposé en début d'année 2012 deux projets de lois demandant, pour l'un, la suppression du bouclier fiscal et, pour l'autre, l'ajout d'une nouvelle tranche d'imposition sur la fortune et sur le revenu. Ces quatre propositions vont dans le même sens : trouver des recettes supplémentaires.

Contrairement aux propositions d'augmentations de recettes proposées par le PLR et qui touchent tout le monde en faisant par exemple passer la taxe personnelle de 25 à 365 F par année (un manque à gagner de 340 F est pour la tranche paupérisée de la population très lourd, alors que cette augmentation est sans impact pour les hauts revenus), les projets de lois présentés par les Socialistes visent à épargner les bas et moyens revenus.

L'idée est de faire plus participer les personnes qui ont des revenus de plus de 200 000 F par année, soit moins de 10 % des contribuables de ce canton. Il paraît raisonnable de revenir sur une part des économies d'impôts dont ces personnes ont bénéficié avec la nouvelle LIPP, en taxant les comportements écologiquement discutables.

Le PL 11067 vise à augmenter l'imposition des quads et des motos de grosse cylindrée.

Les quads, utilisés dans certains cas professionnellement, n'ont rien à faire en ville. Ces véhicules sont difficilement maîtrisables, bruyants, polluants et particulièrement dangereux pour les conducteurs et les autres usagers de la route. Les quads doivent être taxés plus fortement qu'actuellement et cela principalement dans un but préventif. Il est indispensable d'imposer le respect de la législation en termes de bruit de ces engins ; ce dont ne semblent pas être conscients les bricoleurs amateurs de « customisation ». Le non-respect des règles doit être sévèrement sanctionné.

En termes de nuisance et de pollution, un scooter de 500 cm³ émet plus de polluants qu'une voiture qui fait le même parcours. Beaucoup d'attention a été portée par les constructeurs aux performances de ces deux-roues, mais moins sur leur pollution. Il faut noter que la consommation d'une moto est de l'ordre de 5 à 7 litres aux 100 km pour un poids moindre que celui d'une

voiture. Les 600 000 deux-roues immatriculés en Suisse (moto, scooters, quads et tricycles) ne représentent que 5 % environ du trafic, mais ils sont à l'origine d'une pollution disproportionnée (CO₂, benzènes et particules fines). En termes de consommation, un test réalisé par *Moto-Station* sur plusieurs milliers de deux-roues montre que la consommation moyenne constatée est de 5,4 litres aux 100 km.

A Genève, vu les difficultés de circuler en voiture, ces types de véhicules deux roues se développent. Malheureusement, ce transfert modal ne se fait pas toujours vers des véhicules écologiquement intéressants. Mais l'ampleur de ce changement pour les deux-roues montre qu'il serait primordial de pousser les personnes d'avantage vers une motorisation électrique. L'ATE nous a dit sa détermination à encourager le passage à la motorisation électrique pour les motos, les cyclomoteurs, les scooters ; le challenge est ici beaucoup plus important que pour les voitures. Cette démarche devrait être très sérieusement soutenue.

La fiscalité, par un système de bonus-malus, est une possibilité parmi d'autres d'influencer ce changement modal. Dans ce cadre, les quads peuvent être taxés plus fortement qu'actuellement. Même si leur nombre est peu important sur Genève, ils représentent tout de même un type particulier de véhicule qui n'est pas opportun en zone très urbanisée.

Pour l'instant, les deux-roues et quads sont taxés sur la puissance des engins et non pas sur leur émission de CO₂ car cet élément n'est pas ou mal répertorié pour les motos. Le fabricant n'est pas obligé de le fournir dans les fiches d'homologation, contrairement aux quatre-roues.

En termes d'incitation, depuis 2002, il existe un arrêté du Conseil d'Etat qui admet des défiscalisations.

Les vélos électriques sont considérés comme des vélos et ne sont donc pas taxés. Les vélos électriques circulant à plus de 25 km/h sont considérés comme des vélomoteurs électriques. Ceux-ci sont taxés à 13 F par année. Enfin, il y a les motos électriques ou les scooters électriques ; ils sont taxés selon les barèmes actuels, éventuellement avec une exonération pour trois ans.

Dans la situation des deux-roues, nous voyons encore une fois que la décision d'aller vers une mobilité limitant les impacts négatifs sur l'environnement et l'humain passe par des mesures complémentaires diverses : la fiscalisation, le bonus-malus, les incitations.

Les Socialistes, lors des travaux en commission, ont également proposé d'apporter des amendements relatifs à l'introduction, dans la loi, des incitations aux deux-roues électriques.

Malgré cette ouverture, les partis de droite n'ont vu que le côté fiscal à ce projet de loi et n'ont pas été d'accord d'en faire une source de revenu affecté à l'évolution de la mobilité douce.

Mesdames, Messieurs les députés, les Socialistes vous demandent de reconsidérer votre position et d'accepter ce projet de loi.