

Date de dépôt : 30 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, Aurélie Gavillet et Lydia Schneider Hausser modifiant la loi générale sur les contributions publiques (LCP) (D 3 05) (Pour une fiscalité plus écologique et plus sociale (4) : taxation accrue des véhicules polluants)

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

Rapport de minorité de Mme Lydia Schneider Hausser (page 11)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Christo Ivanov

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux s'est réunie le 15 janvier et 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'il soit remercié pour la qualité de son 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 le **PL 11068** revient sur deux projets de lois étudiés dans les législatures précédentes (**PL 9501** et **PL 10150**). A l'époque, les travaux de la Commission fiscale avaient modifié le projet de loi du Conseil d'Etat. Celui-ci voulait changer la taxation pour l'ensemble du parc automobile et une majorité de la commission avait souhaité taxer différemment les seuls véhicules neufs.

Le but de ce projet de loi est de générer de nouvelles recettes fiscales. Dans ce sens, le projet de loi propose de taxer toutes les voitures. Les tranches de barèmes ont été augmentées pour les voitures les plus polluantes et le coefficient, notamment pour les véhicules qui émettent plus de 160 grammes de CO₂ au kilomètre. Une nouvelle catégorie a également été ajoutée pour les voitures qui émettent moins de 80 grammes au kilomètre. Le but du projet de loi est d'obtenir entre 10 à 20 millions de francs de recettes fiscales supplémentaires.

M. Jenny note que l'article 415, alinéa 2, lettre e du projet de loi parle de 140 kW alors qu'il faut parler de **141 kW** pour respecter les tranches ou fractions de tranche de 5 kW.

M. Jenny présente la situation actuelle du bonus-malus. Jusqu'à 120 gr/km, il y a un bonus de 50%. Ensuite, il n'y a ni bonus, ni malus entre 120 gr/km et 200 gr/km. Au-delà de 200 gr/km, le malus est de 50%. On passerait donc de trois échelons à cinq avec ce projet de loi.

M. Jenny fait savoir qu'il y a actuellement 219 000 voitures de tourisme à Genève. Si l'on enlève 10 000 exonérations (pour les véhicules de l'Etat de Genève, de l'aéroport, des pompiers ou pour ceux des fonctionnaires internationaux), cela donne environ 210 000 voitures concernées par le projet de loi.

M. Jenny ajoute que le tarif actuel de 32 F par tranche ou fraction de 5 kW jusqu'à 121 kW passerait à 40 F, celui de 32 F jusqu'à 141 kW passerait à 60 F et celui de 43 F par tranche supplémentaire passerait à 80 F. Il a effectué un calcul sans tenir compte du bonus-malus, puisqu'il peut y avoir des voitures puissantes qui consomment peu ou des voitures moins puissantes qui consomment beaucoup. Par ailleurs, il rend les commissaires attentifs au fait que le système genevois est très exponentiel et il l'est davantage avec le système de bonus-malus. Genève est ainsi en moyenne le canton le plus cher de Suisse, car, même s'il est bon marché pour les petites voitures, l'impôt élevé pour les grandes voitures tire fortement la moyenne vers le haut.

Un député (MCG) demande s'il existe un comparatif pour les motos. Cela étant, il se demande si le canton de Genève est plus cher que les autres cantons pour les motos.

M. Jenny estime que le canton de Genève est plutôt bon marché pour les motos.

M. Deneys dit simplement qu'il vaudrait la peine de faire une estimation du total.

En ce qui concerne les véhicules déjà taxés de manière importante, il faut mettre cela en relation avec le prix d'acquisition du véhicule et avec l'économie d'impôt réalisé grâce au PL 10199.

Un député (Ve) aimerait savoir si le parc auto mobile genevois a une composition particulière en raison de cette taxation des véhicules les plus polluants.

M. Jenny peut dire que, au départ du système du bonus-malus, il y avait 12% de malus et 12-12% de bonus. En 2013, il n'y a plus que 7% de véhicules avec un malus, alors que 17% de véhicules ont un bonus. Il y a donc une évolution du parc de véhicules vers des véhicules émettant moins de CO2. Une augmentation de la taxation pourrait peut-être accentuer le phénomène d'évasion fiscale vers d'autres cantons comme le Valais par exemple, qui accepte l'immatriculation de véhicules pour les détenteurs de résidences secondaires.

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 au fait 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 M^{me} 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 11068**.

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'éco-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.

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.

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 bénéficier 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 100km, 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 fiscalité, 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. M^{me} 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 gramme d'ici à 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.

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 le plus incitatif 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 11068**. Il estime que, vu le problème de la mobilité à Genève, il ne faudrait pas taxer les véhicules les plus puissants, déjà trop taxés à Genève.

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) 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 libéral 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 !

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 (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 antipollution 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 traitera 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.

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 11068**

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

Le gel du PL 11068 est refusé.

Entrée en matière

Le Président procède au vote d'entrée en matière du **PL 11068**.

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 11068 est refusée.

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

Projet de loi (11068)

modifiant la loi générale sur les contributions publiques (LCP) (D 3 05)
(Pour une fiscalité plus écologique et plus sociale (4) : taxation accrue des véhicules polluants)

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. 415, al. 2, lettres d et e (nouvelle teneur), lettre f (nouvelle) et al. 4 (nouvelle teneur)

² Le barème est le suivant :

d) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 121 kW	40 F
e) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 140 kW	60 F
f) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW	80 F

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

émissions de CO ₂	coefficient-multiplicateur	bonus/malus
a) ≤ 80 g/km	0,2	bonus de 80%
b) 80g/km et ≤ 110 g/km	0,5	bonus de 50%
c) > 110 g/km et ≤ 160 g/km	1	bonus de 0%
d) > 160 et ≤ 200 g/km	1,5	malus de 50%
e) > 200 g/km	2,5	malus de 150%

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 11068 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 quads, les bateaux et les motos puissantes.

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 11068 propose une augmentation de la taxation des véhicules quatre roues en augmentant d'une tranche la prise en compte de la puissance en kW et en augmentant les coefficients multiplicateurs en ce qui concerne les émissions de CO₂ pour les véhicules polluants.

L'objectif de ce projet de loi est double : augmenter les revenus fiscaux relatifs aux véhicules automobiles et accentuer les malus des véhicules polluants. Ceci afin que les propriétaires de ces véhicules soient poussés de manière plus sensible à changer de véhicule ou à aller vers un moyen de transport moins polluant.

En 2009, 76 % de la population genevoise a souhaité introduire un système de bonus-malus en termes de taxation des véhicules. L'idée de ce système est d'orienter le choix des acheteurs vers les modèles de voitures les moins polluants afin qu'elles tiennent compte de l'impact environnemental au moment de l'achat de leur voiture.

La loi fiscale actuelle est assez lisse en termes de bonus-malus. En 2009, la Commission fiscale avait choisi un équilibre fiscal entre les incitations et les pénalisations, ce qui n'est pas très incitatif.

Lors de l'audition de l'ATE, un article de la *Tribune de Genève* de janvier 2011 a été cité ; il faisait un état des lieux sur l'introduction de cet impôt. Il indiquait que, en 2010, 15 000 voitures ont été immatriculées à Genève, dont 2 400 véhicules ont bénéficié d'un bonus (environ 15 %) et 2 600 d'un malus (environ 15 % aussi).

Le PL 11068 introduit une progressivité du système de malus, ce qui semble intéressant afin d'orienter le choix des acheteurs faisant en sorte que l'émission de CO₂ soit pris en compte lors de l'achat. La Suisse a le parc de voitures neuves le plus polluant d'Europe. La moyenne d'émission de CO₂ pour les voitures neuves est de 175 grammes alors que la moyenne européenne est inférieure à 155 grammes.

Ce projet de loi est donc bien pensé et, même si les mesures fiscales ne sont pas les uniques mesures possibles ou souhaitable pour diminuer le CO₂ et les autres polluants, il est un instrument indispensable à l'incitation de changement des d'habitudes.

Malheureusement, ce projet de loi a, pour la droite, deux défauts ; il touche à la fiscalité qui ne devrait presque pas exister et il a été déposé par les Socialistes ! Il est donc pour la droite inacceptable.

Pour la droite, les changements d'habitudes, d'achat de véhicules à faible émission de CO₂ ou encore de microparticules ne peuvent être encouragés qu'à travers des incitations économiques pour le développement de l'électromobilité, mais surtout pas au niveau fiscal individuel si cela touche au porte-monnaie de ceux qui peuvent se payer des gros engins coûteux.

Les mesures d'incitation ne suffisent hélas pas ; depuis 2002, elles existent, sans grand effet. Pour les voitures électriques, le système de bonus-malus s'applique. En plus, un arrêté du Conseil d'Etat permet d'exonérer totalement les véhicules électriques durant la première année de mise en circulation, plus deux ans à condition que le propriétaire ait un contrat SIG de la gamme « Vitale », c'est-à-dire utilisant de l'énergie renouvelable. Dès lors, en présentant leur facture SIG, ils bénéficient d'une exonération pour l'année en cours plus deux ans. Cet arrêté concerne non seulement les voitures, mais aussi les motos électriques.

Lors des discussions en commission, les Socialistes ont proposé de venir avec un amendement général pour prévoir une incitation à l'utilisation de véhicules électriques grâce aux entrées supplémentaires prises sur les malus. La rentrée fiscale estimée à 2 millions de francs générée par ce projet de loi

pourrait permettre d'accélérer la mise en place d'un réseau de véhicules électriques.

Les Verts ont soutenu cette proposition qui visait à changer d'objectif principal en posant l'objectif premier au niveau non plus des rentrées fiscales mais bel et bien de l'écologie et de l'aide à l'évolution vers des véhicules plus « propres ».

Les Socialistes étaient d'accord d'introduire un nouveau processus dans ce principe bonus-malus : imposer plus le malus pour permettre de mettre en place des infrastructures permettant les véhicules électriques.

Pour la droite, l'incitation à l'utilisation de véhicules électriques ne peut pas s'organiser en pénalisant les détenteurs de gros véhicules ou de véhicules polluants. La créativité et la recherche permanente des constructeurs pour arriver à des véhicules plus « propres » avancent à la vitesse de l'escargot, malgré les discours et la publicité dont on nous arrose. Mais elle ne résoudra pas la question politique : quel avenir voulons-nous donner à la mobilité de ce canton ? Rester comme actuellement, élargir les boulevards pour laisser passer plus de voitures ?

Les Socialistes étaient et restent ouverts à trouver des moyens pour accélérer les changements des consommateurs automobilistes afin qu'ils renoncent à l'achat et l'utilisation de véhicules polluants. L'audition et les discussions sur ce projet de loi démontrent que les incitatifs sans les sanctions ne suffisent pas. Sanctions qui pourraient permettre de trouver un bénéfice financier dans l'imposition des véhicules, revenu qui serait précieux à l'heure actuelle pour payer les évolutions nécessaires de la mobilité urbaine.

Mais bien entendu, le PL 11068 est un projet de loi fiscal et socialiste... Inutile d'imaginer oser penser qu'un travail constructif pourrait être réalisé en commission à partir d'un tel texte !

Mesdames, Messieurs les députés, nous vous prions d'accueillir positivement ce projet de loi.