

*Date de dépôt : 18 janvier 2018*

## **Rapport**

**de la Commission fiscale chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat modifiant la loi générale sur les contributions publiques (LCP) (D 3 05) (Encouragement à l'acquisition de véhicules électriques)**

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

*Rapport de première minorité de M. Romain de Sainte Marie (page 38)*

*Rapport de seconde minorité de M. Jean Batou (page 40)*

### **RAPPORT DE LA MAJORITÉ**

#### **Rapport de M. Christo Ivanov**

Mesdames et

Messieurs les députés,

La Commission fiscale s'est réunie les 7 et 28 novembre et le 5 décembre 2017 pour traiter le projet de loi 12152.

Elle a siégé sous la présidence de M. Thomas Wenger. Le procès-verbal a été tenu par M. Gérard Riedi. Qu'ils soient remerciés pour la qualité de leur travail.

Ont également participé aux travaux de la commission : M. Christophe Bopp, secrétaire général adjoint, DF ; M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat, DETA ; M. Roger Jenny, de la DGV ; M. Philippe Royer, du SABRA.

Que ces personnes soient ici remerciées de leurs apports appréciés aux travaux de la commission.

## **Séance du 7 novembre 2017 : présentation du PL par M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat**

M. Barthassat indique que le but, à travers ce projet de loi, est de développer l'électromobilité à Genève et d'encourager l'acquisition de véhicules électriques. Jusqu'à présent, les véhicules étaient exonérés durant 3 ans et il est proposé de les exonérer durant 6 ans.

M. Royer propose de présenter le contexte de ce projet de loi. Le contexte principal est la stratégie de l'électromobilité du 2030 adoptée en juin 2017 par le Conseil d'Etat et qui propose un certain nombre de mesures d'incitation pour faciliter l'acte d'achat du véhicule électrique. L'autre grand volet de la stratégie est le développement de l'infrastructure de bornes de recharge afin d'avoir un nombre suffisant de points de recharge dans le canton pour faciliter l'acceptation de ces véhicules.

Actuellement, la loi autorise le Conseil d'Etat à exonérer les véhicules électriques à 100% pendant l'année d'immatriculation plus 2 années, c'est-à-dire au maximum 3 ans. En outre, ces véhicules sont déjà au bénéfice du bonus/malus. L'idée du projet de loi est d'augmenter l'avantage pour les véhicules électriques, c'est-à-dire de porter de 3 à 6 ans l'exonération pour les véhicules électriques avec l'objectif d'inciter les Genevois à remplacer un véhicule thermique par un véhicule électrique. On parle bien de véhicules 100% électriques dans la stratégie. Il est ainsi précisé que les véhicules hybrides rechargeables ne sont pas concernés par cette mesure.

C'est une mesure déjà éprouvée d'une façon générale. Un certain nombre de pays sont en avance par rapport à la Suisse en matière d'électromobilité et ils ont déjà un certain nombre d'avantages fiscaux en lien avec l'électromobilité dans les toutes premières années de déploiement pour inciter à l'achat de ces véhicules électriques. Evidemment, on cite toujours l'exemple de la Norvège qui est loin devant en termes d'électromobilité, mais il y a d'autres pays comme la France, les Pays-Bas ou la Suède qui exonèrent les véhicules électriques selon différents formats (au niveau de la TVA, sur un impôt national, etc.). C'est une mesure qui existe déjà dans un certain nombre de pays pour favoriser l'essor de la mobilité électrique.

Il faut favoriser l'essor de la mobilité électrique parce qu'il y a des enjeux de plus en plus présents sur les véhicules thermiques, notamment des enjeux d'impact sanitaire au travers essentiellement de la pollution atmosphérique et du bruit routier. Sur ces deux aspects, la mobilité électrique présente des avantages certains. Il y a également la réduction de la dépendance pétrolière. Aujourd'hui, l'énergie utilisée par le trafic motorisé est à 95% d'origine

fossile. L'énorme majorité des véhicules utilise de l'énergie d'origine fossile. Il y a donc une certaine dépendance par rapport à ce type d'énergie.

Enfin, il y a une diminution en parallèle des impacts sanitaires liée à la pollution atmosphérique via l'aspect du réchauffement climatique qui est également intéressant. On a en effet une diminution d'impact avec des véhicules électriques. Même si on prend l'ensemble du cycle de vie des véhicules électriques, en alimentant celui-ci avec une énergie renouvelable, on a une diminution de l'impact climatique. A Genève, il faut savoir que le secteur des transports représente plus de 40% des émissions de CO<sub>2</sub> (cela ne correspond pas uniquement au trafic automobile, mais à tous les transports).

Le mécanisme financier proposé à travers ce projet de loi a une incidence financière nulle sur le budget de l'Etat. En parallèle de l'allongement de l'exonération des véhicules électriques, il y a un report de coût sur les véhicules thermiques qui est relativement modeste, puisqu'il est de 10 F par voiture de tourisme et de 2 F sur les motos thermiques. M. Royer précise encore que ce projet de loi s'applique aux voitures, mais aux aussi aux deux-roues électriques.

M. Royer apporte quelques précisions sur le mode de calcul. La stratégie de l'électromobilité prévoit 10% de véhicules électriques à l'horizon 2030. Il est assez difficile de faire des prévisions année par année. Ce qui a été pris en compte c'est donc une augmentation constante entre 2019 et 2030 de 1700 véhicules et de 425 motos électriques par an sur les 12 ans pour arriver à ce chiffre de 10% (c'est-à-dire 22 000 véhicules et 5000 motos). Le calcul est basé sur la taxe automobile moyenne à Genève qui est de 330 F et la taxe moto moyenne qui est de 37 F. En faisant le calcul sur le nombre de véhicules exonérés qui se cumule année après année, on obtient le report sur le thermique qui arrive à un montant de 10 F par véhicule et de 2 F par moto à terme, c'est-à-dire à l'horizon 2030. C'est un calcul assez simple, mais qui prend en compte l'horizon de temps fixé dans la stratégie 2030 ainsi que l'objectif de 10% de véhicules électriques à cet horizon.

Un commissaire (MCG) trouve que c'est une très bonne chose d'encourager les gens aux véhicules électriques, mais il aimerait savoir qui prend en charge le recyclage des batteries de ces véhicules.

M. Royer répond que cet aspect a été étudié. Tout d'abord, lorsque la batterie n'est plus utilisable sur les voitures, ce qui commence à se pratiquer (c'est assez nouveau et on a peu de recul sur cette question du recyclage), c'est de regrouper toutes ces batteries qui ont encore une capacité de recharge dans des fermes de batteries. Elles peuvent alors être utilisées pour des

applications électriques et faire tampons dans des circuits électriques, mais aussi pour alimenter des bornes. Dans des bornes très puissantes, pour éviter les à-coups sur le réseau, elles utilisent ces fermes de batteries comme des tampons. Le réseau charge ces batteries un peu usées et, quand la voiture vient se charger, ce sont les batteries qui sont vidées au lieu de tirer sur le réseau. Au-delà de cette deuxième vie possible des batteries, il existe une filière de recyclage. Elle ne pose pas de problème au niveau technique, mais elle n'est pas développée, car elle n'est pas assez viable financièrement pour une question de volume. Quand il y aura assez de véhicules électriques et de batteries à recycler, cette filière deviendra intéressante financièrement et le secteur privé pourra s'en emparer et faire ce recyclage avec un avantage financier. Par contre, techniquement, le recyclage existe bien.

Un commissaire (MCG) précise que sa question était de savoir qui paie pour ce recyclage.

M. Royer croit qu'il y a des modèles différents selon les constructeurs. Certains offrent les batteries en location. Dans le cas de la Renault Zoé, celui qui achète cette voiture peut acheter ses batteries ou les louer. En cas de location, c'est le constructeur qui les reprend et qui en prête de nouvelles. Il y a ainsi plusieurs schémas financiers liés au circuit des batteries.

Un commissaire (PLR) trouve qu'il est bien d'encourager les véhicules électriques. Quand on regarde ce qu'il se passe en Norvège, on voit qu'il y a en tout cas deux mesures supplémentaires prises dans ce pays et qui probablement expliquent que le parc automobile soit passé rapidement à 20% de véhicules électriques. Cette progression est en bonne partie due, en plus des mesures fiscales, à la possibilité d'utiliser gratuitement les parkings au centre-ville et de circuler sur les voies de bus.

Il imagine que, si on mettait en place des mesures de ce type à Genève, on aurait un appel d'air sensiblement plus marqué vers les véhicules électriques. Il se demande si ces deux possibilités ont été étudiées.

M. Barthassat indique que la question de la gratuité des places de parking a fait l'objet de discussions. Cela pose toutefois quelques problèmes concernant le domaine privé. Quant au domaine public, même la voiture en libre-service Catch-A-Car paie un loyer annuel d'environ 400 F. Si on rend les places gratuites, il faudrait alors trouver le manque à gagner quelque part. Sans parler de la gratuité dans les parkings privés qui risque de poser quelques problèmes. Ils s'étaient toutefois dit qu'il fallait pousser la discussion plus loin et des réunions doivent encore avoir lieu à ce sujet.

Concernant l'utilisation des véhicules électriques dans les voies de bus, celles-ci risquent de devenir encombrées. Même sans cela, il estime que

l'engouement qui va se jouer autour des véhicules électriques est assez fort. Par contre, il faut passer par des mesures fiscales d'aide. M. Barthassat discutait ce matin avec M. Hodggers sur la possibilité d'avoir un fonds pour aider les gens à installer des bornes électriques chez eux. En effet, tout le monde n'a pas forcément l'argent pour le faire. On est donc plutôt en train de travailler sur ce genre de mesure incitative. Quant à la gratuité des places de parc, il pense que cela pourrait être une bonne idée, en se demandant toutefois s'il faudrait le faire partout. En effet, cela représente tout de même un manque à gagner. Cela étant, il est vrai que 60% des gens ne paient pas l'horodateur et c'est à ce niveau qu'il y a un vrai manque à gagner.

Un commissaire (UDC) constate que l'augmentation n'est pas de 10 F, mais de 24 F. Quand on passe de 165 F, comme indiqué dans la loi, à 189 F, cela représente 24 F de différence. Dans la LCP, jusqu'à 31 kWh, la taxe est de 165 F.

M. Jenny explique que la loi fixe des montants de base, mais ceux-ci sont ensuite indexés dans un règlement. Le montant actuellement payé n'est donc pas le montant figurant dans la loi, mais dans le règlement concernant l'adaptation de certaines contributions au coût de la vie D 3 05.16. Le prix minimum payé est ainsi bien de 179 F.

Un commissaire (UDC) s'aperçoit que les gens se font « emphysiquer » des augmentations d'impôts sans pouvoir lancer un référendum. Dès lors, il ne comprend juste plus pourquoi les montants sont inscrits dans la loi s'il est possible de les modifier par un tour de passe-passe. Par rapport à la modification proposée à l'article 426, il aimerait savoir sur quelle base le Conseil d'Etat déciderait (étant donné que c'est une faculté d'exonérer, ou non, qui lui est donnée) de fixer la durée maximum à 6 ans ou à 4 ans.

M. Barthassat explique que des calculs ont été faits, notamment en tenant compte de la durée de vie du véhicule. Le Conseil d'Etat a ainsi décidé qu'il était possible de doubler la mise par rapport à la situation actuelle. Personnellement, il aurait voulu aller un peu plus loin, mais le choix du Conseil d'Etat s'est porté sur une durée de 6 ans.

Un commissaire (UDC) comprend la remarque de M. Barthassat. Il aimerait savoir comment le Conseil d'Etat va déterminer la durée d'exonération puisqu'il dispose d'une marge de manœuvre allant jusqu'à 6 ans d'exonération.

Cela veut dire que rien ne garantit dans la loi que la durée d'exonération sera effectivement de 6 ans.

M. Royer confirme que la loi fixe une durée d'exonération de 6 ans au maximum. Dans ce cadre, le Conseil d'Etat a la liberté de choisir la durée qu'il souhaite, ce qu'il fait par voie réglementaire.

M. Jenny précise que cela dépend d'un arrêté annuel du Conseil d'Etat.

Un commissaire (UDC) constate qu'il n'y a pas de garantie réelle que l'exonération soit de 6 ans.

M. Jenny explique comment fonctionne le principe de l'exonération. Aujourd'hui, la première année de mise en circulation est exonérée. Cela peut toutefois ne pas correspondre à une année calendaire complète. Si un véhicule est immatriculé au mois de juin, une exonération au maximum de 3 ans correspond à l'année en cours plus deux années complètes. Il serait en effet compliqué pour l'exécution de la loi de prendre en compte 3 années au jour le jour. Dès lors, cela correspond toujours à l'année en cours plus 2 années. Avec le projet de loi, il serait possible d'avoir une exonération de l'année en cours plus 5 ans.

Un commissaire (UDC) relève que le projet de loi ne tient pas compte du prix d'achat du véhicule concerné. De cette manière, cela va à nouveau pénaliser une grande majorité des automobilistes, c'est-à-dire ceux qui n'auront pas les moyens de changer de voiture pour éventuellement prendre un scooter électrique ou une voiture électrique. Il faut voir qu'on trouve aujourd'hui d'excellents véhicules électriques de 125 cm<sup>3</sup> pour 3500 F au maximum. Quant au prix moyen d'un scooter électrique, il est de 10 000 F. Il n'est pour sa part pas prêt à mettre 10 000 F pour un scooter électrique.

Il n'en aurait pas les moyens et le prix n'est pas du tout incitatif. Non seulement il devrait subir une hausse d'impôts, comme la majorité des citoyens parce qu'ils n'ont pas les moyens techniques de racheter un véhicule électrique qui va coûter très cher et, surtout, nettement plus cher qu'un véhicule thermique. C'est un aspect dont le projet de loi ne tient absolument pas compte.

M. Barthassat fait remarquer qu'on parle d'une augmentation de 2 F pour un scooter. Sinon, on ne fait plus rien.

Un commissaire (UDC) estime qu'il faudrait proposer une exonération plutôt qu'une augmentation.

M. Bopp apporte une précision relative à la question d'un commissaire UDC. Il existe en effet le règlement concernant l'adaptation de certaines contributions au coût de la vie (D 3 05.16) qui repose sur une base légale qui est l'article 458 LCP. Celui-ci prévoit, à son alinéa 1, que « le Conseil d'Etat peut, par règlement, adapter périodiquement au coût de la vie les montants

des contributions nominales prévues dans la quatrième partie de la présente loi, ou de certaines d'entre elles ».

Un commissaire (MCG) a une question de technique législative. Le Conseil d'Etat propose d'exonérer totalement ou partiellement pour une durée maximum de 3 ans les véhicules à faible consommation et pour une durée maximum de 6 ans les véhicules électriques. Dès lors, il ne comprend pas pourquoi la rédaction du texte introduit un pouvoir discrétionnaire. En effet, celle-ci donne au Conseil d'Etat « la faculté d'exonérer ». Cela veut dire qu'il peut aussi ne pas exonérer.

Il aimerait donc savoir pourquoi ne pas avoir dit simplement que « le Conseil d'Etat exonère », sinon cela introduit une insécurité juridique.

M. Barthassat pense qu'il s'agit d'une question de prudence. Si le taux de 10% de véhicules est atteint dans 6 ans, on peut se dire que la mesure a été bonne. On pourrait aussi se rendre compte que le nombre de véhicules électriques a explosé et décider, vu le coût pour l'Etat, de revenir un peu en arrière. C'est une forme de sécurité, mais qui n'empêche pas de maintenir la mesure pour autant qu'elle reste dans les normes prévues.

M. Royer ajoute que le projet de loi reprend simplement la formulation actuelle de cet article en ajoutant une exonération pour une durée maximum de 6 ans pour les véhicules électriques.

Un commissaire (MCG) comprend que les circonstances peuvent changer et que l'on pourrait revenir en arrière par rapport à une situation qui ne justifierait plus une telle mesure. Cela étant, le but de la loi est quand même d'inciter à la non-pollution. Dès lors, il faudrait prévoir peut-être davantage qu'une faculté d'exonérer.

M. Royer explique que la durée d'exonération est fixée par un arrêté annuel du Conseil d'Etat, ce qui est déjà le cas actuellement avec l'exonération des véhicules de faible consommation ou peu polluants pour une durée maximum de 3 ans. Ainsi, le Conseil d'Etat a la faculté d'ajuster si nécessaire l'exonération.

Un commissaire (MCG) estime qu'il ne s'agit pas de savoir s'il vaut la peine d'acquérir un véhicule électrique en termes de durée de l'exonération. Par contre, il y a une incertitude sur le principe de l'exonération.

On ne sait pas a priori si le Conseil d'Etat va continuer à exonérer de tout ou partie de l'impôt ces véhicules. D'ailleurs, même si le Conseil d'Etat n'exonérerait plus ceux-ci, il resterait conforme au droit.

M. Barthassat assure que le Conseil d'Etat va le faire et, chaque année, il rediscute de cette mesure et de sa prolongation.

Le président note que, si on dit aux gens d'acheter plutôt un véhicule électrique parce que, pendant 6 ans, ils bénéficieront d'une exonération, mais que, la semaine suivante, le Conseil d'Etat décide de ne plus donner d'exonération, cela pose la question du caractère incitatif de la loi.

M. Barthassat signale qu'il y avait à l'époque une exonération pour autant que l'on prenne du courant vert. Certains n'en bénéficiaient donc pas, parce qu'ils n'avaient pas leur abonnement au courant vert.

M. Jenny prend le cas d'une personne ayant bénéficié de l'exonération et à qui le Conseil d'Etat déciderait de ne plus octroyer d'exonérations l'année suivante pour ce genre de véhicules. La personne continuera tout de même à bénéficier de l'exonération selon la durée initialement prévue. Il n'y a pas de rétroactivité à ce niveau.

Un commissaire (MCG) a bien compris que les exonérations sont acquises pour la période octroyée. Il s'agit toutefois d'inciter, y compris dans la planification, et avec une telle formulation il est impossible de planifier puisqu'on ne sait pas si le Conseil d'Etat va maintenir l'exonération. Il invite le Conseil d'Etat à proposer de modifier la formulation pour dire que « le Conseil d'Etat *exonère* de tout ou partie de l'impôt : ».

Une commissaire (Ve) aimerait savoir ce que paie actuellement en moyenne le détenteur d'un véhicule électrique. Par ailleurs, il est vrai que le recours à des véhicules électriques est une bonne chose notamment vis-à-vis de la pollution atmosphérique et de la dépendance au pétrole.

Par contre, on peut se demander s'il ne faudrait pas inciter les gens à avoir des véhicules électriques peu gourmands. Si le projet de loi connaît un succès extraordinaire et qu'on a une très forte augmentation du nombre de véhicules électriques à Genève, alors que les SIG se targuent de pouvoir offrir de l'électricité non nucléaire à toute la pollution, on peut se demander si cela ne risque pas de remettre en cause cet objectif.

M. Barthassat estime qu'il devient compliqué de commencer à dire quels véhicules consomment plus que d'autres. Cela dépend des moments, de la manière de conduire, etc. Il faut voir que, avec une charge complète, deux conducteurs du même véhicule électrique peuvent faire un nombre de km relativement différent.

M. Jenny indique que les détenteurs de véhicules électriques paient 330 F en moyenne pour les voitures de tourisme. C'est toutefois très dépendant de la puissance du véhicule. Par ailleurs, l'exonération ayant lieu durant 6 ans, c'est le barème sur la puissance en kWh qui est ensuite appliqué. Une voiture très puissante comme une Tesla sera donc beaucoup plus taxée et aura le bonus de 50% au-dessus. La personne qui va acheter une Renault Zoé, très

peu puissante, paiera donc beaucoup moins une fois la période d'exonération terminée.

Une commissaire (Ve) aimerait savoir si l'exonération s'applique également aux véhicules d'entreprises.

M. Barthassat confirme qu'ils sont tous concernés. C'est d'ailleurs intéressant pour les entreprises ayant un parc de véhicules important comme la Poste.

Une commissaire (Ve) note qu'il est écrit dans la stratégie de l'électromobilité 2030 qu'il est important que l'Etat soit exemplaire. Elle s'en réjouit. Cela étant elle aimerait savoir quels sont les dialogues menés avec les régies publiques. Elle a souvent entendu des gens choqués de voir que les véhicules d'intervention des TPG étaient plutôt des modèles gourmands en énergie. Elle demande s'il y a aussi une stratégie pour les amener à passer à des véhicules électriques et elle aimerait également savoir à quel moment il est prévu de mettre un terme aux bus diesel.

M. Barthassat, au moment de la première votation sur la baisse des tarifs des TPG, s'était entretenu avec la présidente du conseil d'administration des TPG de l'époque, M<sup>me</sup> Anita Frei. Au moment de demander 30 à 40 centimes d'augmentation aux usagers, il considérait qu'il fallait mettre un terme à l'usage par les TPG de ces Volvo à grosse cylindrée pour se déplacer sur le terrain. M. Barthassat en a encore parlé à M<sup>me</sup> Anne Hornung-Soukup, il y a un peu moins d'une année, qui lui a confirmé que c'est maintenant terminé et que les TPG n'achètent plus ces grosses voitures.

Un commissaire (S) trouve que c'est un très bon projet de loi qui va dans le bon sens. Il comprend que le manque à gagner est reporté sur une augmentation pour l'ensemble des véhicules. Elle n'est pas proportionnelle à la puissance de ceux-ci. Il demande s'il aurait pu être envisageable d'en tenir compte au niveau de la compensation. Concernant la répartition géographique des véhicules électriques, il a l'impression qu'il y a une certaine inégalité par rapport au lieu de domicile.

On sait que de moins en moins de personnes ont une voiture en ville, mais ils vont peut-être avoir davantage de difficulté à avoir un véhicule électrique parce que cela nécessite d'avoir une borne pour le recharger par rapport à celui qui est propriétaire de sa maison et qui pourra décider d'y installer une borne. Il ne s'agit pas d'un aspect de justice sociale, mais de savoir ce qui peut être fait pour encourager un maximum à l'acquisition de ces véhicules électriques pour que cela ne soit pas un simple privilège d'habitants de la campagne.

M. Barthassat estime qu'il aurait été possible de moduler la compensation en fonction du type de véhicules. Cela introduirait toutefois beaucoup de complexité. La formule proposée permet de rester avec un système simple. Il signale qu'ils font en sorte que les nouveaux parkings soient prévus pour la recharge des véhicules électriques. Par ailleurs, tant les parkings publics (c'est le cas de la FDP) que les parkings privés (notamment les parkings de supermarché) se mettent à installer des bornes. Cela étant, on se rend compte que la plupart des gens rechargent leur voiture chez eux ou sur les aires d'autoroute.

M. Royer fait remarquer que, en parallèle de ce dispositif, il y a toujours le système du bonus/malus qui correspond plus ou moins à l'effet mentionné par un commissaire (S). Par rapport à la question de la localisation des potentiels acheteurs de véhicules électriques, c'est une remarque parfaitement juste. Cette question a été identifiée et un travail est effectué sur deux volets. Le premier a consisté à changer un règlement sur le stationnement sur fonds privé pour s'assurer que les futurs bâtiments avec des parkings en sous-sol dans des bâtiments d'habitation soient déjà équipés de conduites vides permettant ultérieurement l'alimentation aux places de stationnement pour les véhicules électriques.

Il ne s'agit pas de l'installation de bornes, mais de conduites vides, ce qui est le coût principal de l'installation d'une borne dans un parking souterrain. Concernant les bâtiments actuels, un travail a été fait sur un document visant le parc locatif et les solutions adaptées pour celui-ci, notamment en lien avec l'USPI. Il faut savoir qu'il existe aujourd'hui des systèmes de bornes que le locataire peut prendre avec lui s'il change de logement.

Il existe ainsi des systèmes novateurs qui s'adaptent bien au marché de la location. Le département est en train d'en faire la promotion et d'apporter des explications à ce sujet aux régies immobilières notamment.

M. Jenny fait remarquer que c'est le premier échelon qui augmente de 10 F avec le projet de loi. Toutefois, cela n'augmentera en réalité que de 5 F pour un véhicule bénéficiant du bonus. Par contre, cela augmentera de 20 F pour un véhicule frappé du malus.

Un commissaire (PLR) partage le souci d'un commissaire UDC sur un plan théorique. En réalité, les mesures écologiques sont des trucs de bourgeois. Il y a beaucoup de gens qui n'en ont pas les moyens. Il faudra quand même s'en soucier un jour. Par ailleurs, en tant que membre de la Commission des finances, il a adoré prendre connaissance de la composition du groupe de travail indiqué en page 9 du document sur la stratégie de l'électromobilité 2030. Il se dit qu'il y a encore une marge de progrès sur la

façon de travailler par rapport aux 25 fonctionnaires qu'il a fallu pendant 3 ans pour rédiger ces 30 pages.

Un commissaire (PLR) rappelle qu'il avait déposé un projet de loi le 29 août 2013 prévoyant précisément de rendre le parking gratuit pour les véhicules électriques, mais qu'il avait été balayé par le parlement à 44 voix contre 41.

Ce projet de loi avait l'avantage de favoriser plutôt les petites voitures, les petits trajets et les zones particulièrement polluées, mais les Verts, la gauche et le MCG l'avaient refusé, considérant que la problématique de l'usage du domaine public était nettement plus importante que la problématique écologique. Ils préféreraient ainsi ne pas favoriser les véhicules automobiles électriques et non polluants en ville pour éviter qu'il y ait un usage accru du domaine public par des véhicules privés.

Cela avait d'ailleurs étonné l'intéressé, parce qu'il ne proposait pas d'avoir plus de véhicules, mais de favoriser le changement du type de véhicules utilisés. Depuis lors, le MCG a apparemment changé d'avis puisqu'il a dit qu'il allait redéposer ce projet de loi, et un commissaire (PLR) les en remercie. Il apportera son soutien le cas échéant, parce que cela lui paraît toujours aller dans le bon sens et de façon plus équitable et plus juste que le PL 12152, même s'il lui convient aussi à partir du moment où on essaye de baisser un peu les impôts.

M. Barthassat fait remarquer que le groupe de travail sur la stratégie de l'électromobilité 2030 comprend, certes, des fonctionnaires, mais également des membres externes à l'Etat. De la même manière, pour la réalisation du guide du stationnement, le travail est fait en collaboration avec les déménageurs, les livreurs, etc.

Une commissaire (S) note qu'il s'agit d'une mesure d'ordre fiscal pour la promotion de l'électromobilité. On sait également que la FDP dispose de bornes accessibles gratuitement. Elle aimerait savoir s'il y a d'autres mesures financières pour promouvoir ces véhicules. On voit que leur nombre augmente, mais on peut se demander si cette augmentation est liée à la stratégie mise en place pour développer ce segment de véhicules ou si le marché irait de toute façon dans ce sens.

M. Barthassat note que la possibilité de recharger gratuitement les véhicules est déjà une forme de promotion. Par ailleurs, un travail est actuellement réalisé pour l'installation de bornes en commun avec M. Hodgers. Avec le projet de loi présenté aujourd'hui, cela commence à faire pas mal de mesures. Il faut voir que cela pousse aussi de plus en plus

d'entreprises à mettre en avant l'utilisation de véhicules plus propres. Ensuite, il y a tout le reste.

Il y a notamment la stratégie et le plan d'actions pour lutter contre la pollution avec la collaboration que M. Barthassat a voulue avec M. Poggia. Il faut voir que Genève est le seul canton à avoir mis en place une telle stratégie. Maintenant, on vient aussi avec le TOSA, la voiture en libre-service, le scooter en libre-service, le vélo en libre-service, etc. Toute la stratégie est là et tout est lié. On peut également citer les assises de la transition énergétique qu'il a été possible de faire venir à Genève. Tout cela va dans un même trend. On a envie d'être le pôle mondial de la promotion de ces énergies, de la transition énergétique et de ces nouvelles technologies. Cela passe aussi par ces mesures. M. Barthassat ne cache pas qu'il aurait voulu que cela aille plus loin.

Une commissaire (S) se demande si, au-delà de l'aspect légal, il y a aussi des ouvertures par exemple par rapport au Salon de l'auto.

M. Barthassat signale que la première chose qu'il a faite en arrivant au Conseil d'Etat c'est de prendre rendez-vous avec tous les constructeurs et d'aller les voir avec tous ses directeurs au Salon de l'auto en leur demandant de faire un petit état des lieux de la manière dont ils voyaient l'avenir. En mars 2014, ils disent que la plupart des gens rouleraient avec des véhicules électriques dans 20 ans, mais que ce n'était qu'une phase transitoire avant l'utilisation de l'hydrogène. L'année passée, ils sont retournés les voir et ce délai est maintenant estimé entre 8 et 12 ans, voire 15 ans.

En effet, les capacités des piles ont maintenant doublé et le besoin des gens va grandissant. Tout bouge très vite. Les Américains ont une émancipation importante notamment avec Tesla qui a développé un petit modèle de voiture qui a fait l'objet de plus de 300 000 précommandes en moins de trois mois. D'ailleurs, cela démarre tellement vite que leur grande préoccupation est le fait qu'on n'arrive pas à suivre avec les bornes, d'où l'importance de la stratégie d'installation de bornes.

La FDP a déjà bien avancé dans ce domaine. Des pourparlers sont également en cours avec la Ville de Genève pour que les choses puissent avancer sur son domaine public. Cela progresse également du côté des SIG. Tout cela permet d'être en avance sur les dates butoirs qui étaient prévues. Il est également vrai, comme le disait un commissaire (PLR), que c'est ceux qui vont acheter des véhicules un peu plus chers qui vont contribuer à les démocratiser en faisant augmenter le volume des achats de ce type. Aujourd'hui, on voit que les petites voitures électriques ne sont pas si chères que cela. Même une Tesla à 120 000 F, quand vous comptez, au bout de

10 ans, ce qu'elle ne vous a pas coûté au niveau des impôts et au niveau de l'essence, elle vous revient en fait à 60 000 F.

Une commissaire (S) demande s'il y a un suivi du coût de cette exonération qui est prévu ou qui existe déjà.

M. Barthassat fait remarquer que cela rejoint la question de la précaution utilisée dans la formulation de la disposition. Si, tout d'un coup, il devait y avoir 30 000 ou 300 000 nouvelles voitures électriques immatriculées, il faudrait revoir la mesure. Entre-temps, la Confédération a certainement déjà agi parce qu'il faudra bien à un moment prendre ailleurs ce qu'on n'aura plus à travers les taxes sur les huiles minérales.

Un commissaire (MCG) note que le cumul de l'installation de revêtements phonoabsorbants et l'augmentation du nombre de véhicules électriques risquent d'augmenter le nombre d'accidents, étant donné qu'on n'entend plus ces véhicules. Il s'interroge sur la manière de gérer ce qui est un vrai problème.

M. Barthassat indique que différents bruits sont utilisés ou envisagés pour pallier ce problème. Cela conduit également à se poser des questions par rapport aux zones 30, puisque l'un des arguments pour les limiter à 30 km/h était précisément de limiter le bruit des véhicules.

D'ailleurs, les associations automobiles sont déjà en train de dire qu'il faudra prévoir de réaugmenter la vitesse.

Le président aimerait que la commission puisse également recevoir le chiffre des deux-roues électriques. Il souhaite également savoir si ce sont des véhicules électriques que propose Catch-A-Car.

M. Barthassat répond que les véhicules de Catch-A-Car roulent au gaz.

Le président demande où en sont les scooters en libre-service et à quel horizon ils pourraient être mis en service.

M. Barthassat indique que le canton a été approché par plusieurs entreprises. La Ville de Genève a elle aussi été approchée par d'autres entreprises. Le canton et la Ville de Genève se sont d'ailleurs rencontrés pour ne pas faire quelque chose chacun de leur côté. Concernant Catch-A-Car, il faut dire qu'on a la confirmation de l'étude faite par l'école polytechnique fédérale disant que, pour une de ces voitures, ce sont 4 véhicules en propriété qui disparaissent.

Le DETA a d'ailleurs été contacté dernièrement par le GHI qui aurait eu connaissance de chiffres indiquant qu'on est maintenant à près de 50% de gens qui ne sont plus propriétaires de voitures en Ville de Genève, mais cela reste à confirmer. Par contre, on se rend compte que de plus en plus de

véhicules viennent de l'extérieur de la ville, d'où les études sur le péage urbain qui se justifie de plus en plus. Quelque part, ceux qui font l'effort à l'intérieur doivent subir les nuisances de ceux qui le font peut-être un peu moins et qui viennent de l'extérieur. A ce niveau, on va voir de grosses discussions et de gros dilemmes, d'où le macaron qui va interdire certains véhicules lors des pics de pollution, même si c'est quelques jours par année. Quant à la question de la date de mise en service, cela pourrait intervenir en 2018, mais il faut faire les choses comme il faut.

M. Jenny indique qu'il ne dispose pas de chiffres sur le nombre de deux-roues électriques. Il va voir quelles informations peuvent être transmises à la Commission fiscale. Cela étant, il peut dire qu'il y a eu 33 nouvelles motos électriques immatriculées cette année. Historiquement, il faut aussi savoir que la Poste est entièrement passée aux véhicules électriques. Ils ont ainsi 500 à 600 tricars (des véhicules électriques assimilés aux motos). On peut également citer Domino's Pizza qui dispose de quelques dizaines de scooters électriques. Ainsi, on remarque parfois des à-coups dans l'augmentation du nombre de véhicules électriques immatriculés parce qu'une entreprise passe à un parc de véhicules électriques.

M. Barthassat note que Domino's Pizza utilise même le recours à des véhicules électriques comme un argument de vente.

Le président aimerait que les auditionnés puissent en dire davantage sur l'exemple de la Norvège où les mesures mises en place ne se limitent pas à un incitatif fiscal. Il se demande notamment s'il y a eu une corrélation entre les mesures prises et le développement du recours à des véhicules électriques.

M. Barthassat estime que l'ensemble est lié. Pour l'heure, on ne dispose pas encore du recul nécessaire pour pouvoir dire si les mesures prises ont une incidence ou non. Ce qu'il voit, c'est que, à l'instar du cas de Domino's Pizza, cela devient un argument commercial.

M. Royer indique qu'une particularité de la Norvège est qu'elle était déjà largement équipée de systèmes pour réchauffer les batteries des voitures. Cela n'avait rien à voir avec les bornes pour charger les véhicules électriques, mais il y avait déjà des prises partout.

C'est un facteur qui a été identifié comme ayant facilité le développement par rapport à d'autres pays où ce système n'existait pas. Cela étant, il est relativement difficile de dire que telle mesure a apporté tel nombre de véhicules.

Un commissaire (UDC) relève que le système actuel ne fonctionne pas. Il est uniquement destiné à faire du bénéfice. On voit bien que les recettes de l'impôt automobile augmentent d'année en année pour arriver aujourd'hui à

115 millions de francs par année. Il reste convaincu que les gens ne choisissent pas un véhicule en fonction de la taxation, mais en fonction de leurs besoins. Pour le groupe UDC, le système de taxation devrait être revu de fond en comble. Le groupe UDC refusera l'entrée en matière sur ce projet de loi.

Un commissaire (MCG) fait remarquer que Genève est le seul canton à taxer uniquement sur la puissance, ce qui pose en soi un problème. Le groupe MCG propose à la place une taxation par rapport à la cylindrée. Il constate toutefois qu'il n'y a apparemment pas de volonté de soutenir la classe moyenne et de revoir l'impôt à la baisse.

Un commissaire (PLR) avait compris que le CE allait revenir auprès de la commission avec d'autres éléments, comme l'éventuelle mise à disposition de places de parking gratuites. Cela n'empêche pas d'aller de l'avant sur ce PL. Il demande si le département a envoyé des informations à ce sujet.

Le président indique que le DETA n'a rien envoyé à ce sujet. Il est d'avis qu'on peut les relancer, mais que cela n'empêche pas le vote du PL lors de cette séance.

Un commissaire (S) affirme au nom du groupe socialiste que l'encouragement de l'acquisition de véhicules moins polluants par la fiscalisation va dans le bon sens. Ce PL n'est toutefois pas une révolution. On aurait pu aller plus loin, notamment sur la différenciation avec les véhicules plus polluants. Il serait peut-être opportun d'augmenter les impôts sur les véhicules les plus polluants pour accroître la différenciation et augmenter le phénomène d'incitation.

## **Séance du 28 novembre 2017**

Un commissaire (UDC) propose de distribuer aux commissaires une copie de l'amendement proposé par le groupe UDC.

Le président demande si les commissaires souhaitent effectuer d'autres auditions sur ce projet de loi.

Le président constate qu'il n'y a pas de demande d'audition. Il propose donc de mettre le PL 12152 à l'ordre du jour pour discuter des réponses des différentes entités et de passer au débat et au vote éventuel.

Un commissaire (MCG) pense qu'il faudrait également mentionner les vélomoteurs à l'article 418 proposé par le groupe UDC. En effet, les vélos électriques allant jusqu'à 45 km/h sont considérés comme des vélomoteurs.

Un commissaire (UDC) indique que les vélos électriques font l'objet d'un autre article de la loi.

Le président propose au commissaire MCG de présenter un sous-amendement le cas échéant.

### Séance du 5 décembre 2017 (Deuxième débat)

Un commissaire (UDC) souhaite proposer une série d'amendements. D'abord, il propose de biffer du PL l'art. 415, al. 2, ainsi que l'art. 418, al. 2. Il s'agit de s'en tenir à la teneur de la loi actuelle. A l'art. 426, al. 2, let. c, il propose la formulation suivante : «<sup>2</sup> Le Conseil d'Etat *exonère de l'impôt* : ». En effet, la « faculté d'exonérer » semble être une notion ambiguë, pas véritablement justifiée par le Conseil d'Etat.

On comprend qu'il peut s'agir d'une exonération « à la tête du client », ce qui ne convient pas. La formulation clarifie l'alinéa et demande l'exonération. La question de la durée, à la let. c du même alinéa, est, elle aussi, inopportune (« pour une durée maximum de 3 ans »). Cela signifie que certaines personnes auront une année et d'autres trois. Ce n'est pas clair non plus. Il faut donc modifier l'art. 426, al. 2, let. c de la manière suivante :

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

Il souhaite en outre abroger le titre XI (art. 458). En effet, il trouve étonnant que l'Etat puisse, subrepticement, augmenter régulièrement les tarifs. Il s'agit prétendument de suivre l'indice genevois des prix à la consommation. Or, il se trouve que dans les 5 dernières années, on a eu 2 années de déflation. On n'a pas vécu de diminution des tarifs pour autant. Ces petites augmentations subreptices de l'impôt sont inadmissibles. Cela mène à une baisse du pouvoir d'achat sans qu'on s'en aperçoive et sans qu'on puisse avoir un débat démocratique sur la question (cela se fait par voie réglementaire).

Il convient de dire stop. Il faut que le Conseil d'Etat vienne justifier des augmentations d'impôts devant le Grand Conseil. Le travailleur qui n'a pas eu, ou très peu, d'augmentation de salaire ces dernières années ne peut pas subir indûment une augmentation de 24 F.

Un commissaire (PLR) indique que les amendements du groupe UDC seront soutenus par le PLR. Il y a trop de lois floues avec des fourchettes. Il faut être le plus précis possible. Il confirme que le fait que le Conseil d'Etat puisse avoir la « faculté d'exonérer » pousse à l'arbitraire.

Soit on exonère, soit on n'exonère pas. On rejoint aussi ses propositions sur la clarification des 3 ans. Il s'agit aussi d'éviter les recours. Une personne pourrait faire recours en se basant sur le fait qu'il y a un traitement

différencié selon les contribuables. Concernant l'inflation, il est vrai qu'elle a été très faible ces dernières années. On pourra adapter la loi s'il y a une augmentation imprévue de celle-ci.

Un commissaire (MCG) ne comprend pas que l'on soit amené à payer 10 fois plus à Genève pour certaines voitures par rapport au canton du Valais. L'amendement UDC a une cohérence interne, raison pour laquelle le MCG va le soutenir.

Un commissaire (S) n'a pas tout à fait saisi les arguments du MCG. Concernant l'art. 458, il comprend que le pouvoir d'achat augmente très peu. Il remarque que, concernant les tarifs TPG, l'UDC veut supprimer des prestations et demander au public qu'il les paie lui-même, avec un pouvoir d'achat qui diminue. Le parti socialiste s'opposera aux amendements UDC. Les recettes fiscales doivent suivre l'inflation. Dans le cas présent, les véhicules polluants devraient être plus taxés, parce qu'ils polluent et entraînent des nuisances et des coûts pour la santé. Il pensait que le principe de pollueur-payeur était admis dans les rangs de l'UDC ; cela ne semble pas être le cas. Il rappelle qu'il y a deux conseillers d'Etat de gauche sur sept.

Il se dit surpris du manque de confiance en le gouvernement par les partis de droite, notamment concernant l'application de l'art. 426. Le discours contre l'administration se fait contre leur « Entente » et M. Dal Busco qui en est membre. Le grand problème de Genève est que le CE est à majorité de droite mais n'est pas suivi par ses propres troupes. Il faut maintenir les articles du PL, qui s'adaptent aux variations du coût de la vie.

M. Bopp, en ce qui concerne l'abrogation de l'art. 458, propose une présentation technique du département sur les principes de l'indexation et la perte de recettes qui serait liée à sa renonciation. On reviendrait au tarif ultérieur à l'adaptation. Il propose de présenter l'impact financier de la renonciation à l'indexation. L'art. 458 concerne la quatrième partie de la loi : les véhicules à moteur, les bateaux et l'impôt sur les chiens.

Un commissaire (EAG), sur le fond, indique qu'EAG part du principe que l'impôt auto est légitime et juste lorsqu'il est adapté au véhicule (prix et puissance). L'encouragement aux véhicules non polluants est écologiquement justifié. Sur le fond, ce PL est un petit pas en avant. Concernant les amendements UDC, ceux qui proposent de petites baisses des impôts ne sont pas acceptables. L'ensemble de l'impôt ne doit pas être réduit ; il faut au contraire favoriser d'autres modes de transport. Sur le débat entre la formulation « exonère » et « a la compétence d'exonérer », il s'abstiendra. C'est une question secondaire selon lui. En ce qui concerne l'abrogation de l'art. 458, pour les raisons évoquées, elle sera refusée. On

souhaite que l'imposition reste au même niveau en termes de pouvoir d'achat réel, pas en termes nominaux.

Un commissaire (S) est d'avis que ces amendements relèvent de la « flibuste parlementaire ». Certains partis partent d'un PL qui vise à encourager l'acquisition de véhicules électriques et le transforment en démantèlement de l'impôt auto.

C'est dommage. Il aurait pu y avoir une unanimité sur ce PL ; ce serait un premier pas dans la bonne direction et un bon signal de consensus donné à la population. Cela n'empêcherait pas un commissaire UDC de prévoir un PL distinct pour baisser les impôts par ailleurs. Il est dommage de lier les deux thématiques et d'empêcher une unanimité qui aurait montré que l'ensemble du Grand Conseil veut et peut aller dans le bon sens.

Un commissaire (UDC) souhaite mettre au clair l'objectif de l'amendement. L'amendement ne remet pas en cause l'impôt automobile ; dans ce cas, on aurait proposé l'abrogation de toute la partie qui concerne l'impôt (à laquelle il ne serait, d'ailleurs, pas opposé). Si on veut faire un saut en avant, il faut réellement inciter. Il rappelle qu'un scooter électrique, c'est 10-15 000 F ; 2500 F pour un scooter thermique. Tout le monde n'a pas les moyens d'investir dans un véhicule électrique. On souhaite une réelle incitation que les gens peuvent comprendre. Il rappelle que, concernant l'initiative sur la baisse des tarifs TPG, lors des débats, on leur avait promis que les TPG vendraient beaucoup plus d'abonnements après l'entrée en vigueur de l'initiative.

Or, on n'a vendu aucun abonnement supplémentaire. On s'est retrouvé avec un trou de 15 millions qu'on a dû compenser. Il faut être clair : soit on incite véritablement, soit on en reste là. Il est d'avis que ce PL est un grand pas. Cela ne sert à rien de créer des ambiguïtés. On montre qu'on est clair : on veut une exonération complète. Quant à la présentation proposée par M. Bopp, il est d'avis qu'elle arrive trop tard. L'amendement a été déposé il y a 15 jours. M. Bopp avait loisir de faire sa présentation dans ce laps de temps. Aujourd'hui, cela ressemble à une manœuvre pour repousser le vote. Il faut aller de l'avant. On a la possibilité de proposer quelque chose de concret à la population. Il faut avoir le courage de voter aujourd'hui.

Un commissaire (MCG) souhaite clarifier la position du MCG. Genève propose des impôts pour les voitures 2 à 10 fois plus importants que dans d'autres cantons plus raisonnables. On paie en outre beaucoup plus en termes d'impôts sur la fortune que certains cantons. Il y a tellement d'excès de recettes fiscales que cet amendement fait sens en soi. Il n'est même pas besoin que l'administration vienne en présenter les conséquences.

Un commissaire (PLR), en réponse à un commissaire EAG, rappelle que soit les amendements n'ont pas de conséquences financières (pas plus de véhicules électriques) – ce qui signifie que l'incitation n'est pas suffisante –, soit il y a une diminution du parc polluant pour une augmentation de véhicules électriques – ce qui produira une diminution des recettes mais prouvera que l'incitation a fonctionné. Il n'y a donc aucun inconvénient à voter les amendements UDC. Il comprend que le département a déclaré, dans le cas de l'abrogation de l'art. 458, que l'on reviendrait aux tarifs antérieurs. Il demande des précisions à ce sujet.

M. Bopp indique que, si on abroge l'art. 458, le règlement D 3 05.16 disparaît. Un règlement doit reposer sur une loi. Si la loi entre en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2018, les taxes pour véhicules à moteur baisseraient à partir de cette date. Le montant de base dans la loi était de 165 F. Le règlement, dès 2012, l'a fait passer à 179 F. Le règlement reprend ensuite tous les montants de la loi avec l'adaptation. L'adaptation est faite de manière mathématique pour que cela corresponde au renchérissement. C'est très technique. Si on annule l'art. 458, le règlement tombe.

Un commissaire (PLR) demande s'il serait possible de ne pas abroger l'article, mais d'ajouter à la fin de l'article : « L'adaptation au coût de la vie ne peut plus être faite par voie réglementaire dès le 1<sup>er</sup> janvier 2018. »

On n'aurait plus le problème d'une baisse des recettes tout en répondant à l'objectif de l'UDC.

M. Bopp préférerait, dans ce cas, cette modification : « Dès le 1<sup>er</sup> janvier 2018, le Grand Conseil peut adapter le tarif au coût de la vie ». C'est ce que souhaite, selon lui, un commissaire (UDC). Les adaptations futures du règlement passeraient par le Grand Conseil.

Un commissaire (UDC) est d'avis qu'il serait plus logique d'ajouter « sur proposition du Conseil d'Etat ».

M. Bopp propose dans ce cas la formulation suivante : « Dès l'entrée en vigueur de la modification du ..., le Grand Conseil, sur proposition du Conseil d'Etat et par règlement, peut adapter périodiquement au coût de la vie les montants des contributions nominales prévues dans la quatrième partie de la présente loi, ou de certaines d'entre elles. »

Un commissaire (UDC) est d'avis que l'entrée en vigueur des PL dans le domaine fiscal est en principe toujours liée au début d'une année civile.

M. Bopp cite l'al. 2 de l'article : « Le règlement doit être arrêté au plus tard le 31 octobre de l'année précédant celle pour laquelle la contribution est due. »

Un commissaire (PLR) comprend que cela part au 1<sup>er</sup> janvier. On ne va pas avoir une modification de tarifs en cours d'année.

M. Bopp confirme ce point.

Un commissaire (UDC) est d'avis que, quelle que soit la modification fiscale, elle part toujours au 1<sup>er</sup> janvier. Il serait plus sage d'inscrire immédiatement la date. Il n'est pas possible de le prévoir pour le 1<sup>er</sup> janvier 2018 – c'est beaucoup trop tôt.

En conséquence, il propose de mettre directement le 1<sup>er</sup> janvier 2019 avec un art. 2 souligné « Entrée en vigueur » : « La présente loi entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2019 ». La population saura ainsi que dès cette date, elle pourra bénéficier de l'exonération.

M. Bopp rappelle qu'on a eu de mauvaises expériences dans le domaine fiscal en mettant des dates précises dans certains PL. On a eu deux recours constitutionnels sur les certificats de salaire et sur la limitation des frais de déplacement. On recommande à l'interne de mettre « Le Conseil d'Etat fixe l'entrée en vigueur de la présente loi ». On ne connaît pas l'avenir du PL (référendum, recours, etc.). Si on a une date butoir fixe et que le processus se termine après la date, on peut faire face à des problèmes de rétroactivité. Le CE va toujours fixer l'entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier. Le CE est obligé de faire entrer en vigueur la loi le plus vite possible.

Un commissaire (UDC) demande quel est le délai.

M. Bopp indique que, lorsque tout le processus législatif est terminé, le CE fixe l'entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier.

Un commissaire (MCG) rappelle que le MCG s'est toujours battu contre le principe que les automobilistes soient des « vaches à lait ». Il en va de même pour les véhicules électriques. Il n'y a pas le prétexte de la pollution dans le cas des véhicules électriques.

On est favorable à tout ce qui va contre une surtaxation des véhicules ; on l'a démontré en déposant quelques textes parlementaires, qui n'ont malheureusement pas été soutenus (ni par la gauche ni par la droite, qui défend de moins en moins les automobilistes). Le MCG est favorable aux amendements de l'UDC, qui vont dans le bon sens.

Un commissaire (S) n'est pas gêné par la mise en clair des durées proposée par l'UDC sur le principe. En revanche, il rappelle qu'il y a de grandes évolutions des voitures électriques en termes technologiques. Aujourd'hui, on n'est pas regardant sur la distinction entre les modèles. Mais utiliser de l'électricité provenant de centrales à charbon n'est pas non polluant. Pouvoir adapter la loi en raison des évolutions technologiques ferait

sens. On peut imaginer que ces véhicules soient tellement répandus qu'il ne faille plus les exonérer, ou que tel modèle ne devrait pas bénéficier d'une exonération.

L'amendement empêche le CE d'adapter le dispositif à ces évolutions, ce qui est dommage. Sur le renchérissement, il s'agit selon lui d'une question plus globale. Il faut se demander s'il est opportun que le GC intervienne chaque année sur une variation de petits pourcentages. Il s'agissait d'une solution pragmatique : les variations annuelles indiciaires sont faites par l'administration pour plus d'efficacité. Il n'est pas certain que le GC soit plus compétent pour le faire. Il ne faudrait pas accroître le travail du GC pour des variations minimales. Il demande quel serait l'impact fiscal des amendements UDC.

M. Bopp remarque que, dans l'exposé des motifs du PL, il est dit que l'augmentation des tarifs aurait un résultat neutre, parce que l'exonération la compenserait. Il ne sait pas si le DETA donne un montant de cette compensation.

Un commissaire (S) comprend qu'on sait que cela compense, mais pas de combien. C'est pour le moins surprenant. Il est crucial de savoir quel est l'impact fiscal des amendements. Cela accroîtra peut-être le déficit.

M. Bopp confirme qu'il n'y a pas de montant de l'impact financier sans compensation dans l'exposé des motifs du PL.

Un commissaire (S) demande à ce que le département puisse apporter une réponse sur ce point.

Un commissaire (S) comprend bien que les véhicules électriques sont plus chers. La défiscalisation permet justement d'encourager leur acquisition en diminuant en quelque sorte encore plus les frais d'entretien. Sur l'art. 458, il comprend la volonté de faire cesser cette augmentation en fonction du coût de la vie. Il demande quel sera l'impact de cette modification à partir de 2018. D'une part, il s'agira d'une usine à gaz pour le Grand Conseil. D'autre part, il y a le risque que, chaque année, les partis pro-voitures votent pour une stagnation de l'impôt par principe. Ainsi, le différentiel augmentera d'année en année. Il demande si on peut chiffrer l'augmentation de ce différentiel.

M. Bopp rappelle que l'art. 458 actuel propose une formulation potestative (« Le Conseil d'Etat peut... »). Il rappelle que la dernière adaptation du règlement date de 2012. Avec cette formulation, on n'est pas forcé d'adapter le règlement chaque année. Si on prend la formulation d'un commissaire (PLR), on a un problème de réactivité. Les adaptations se font en fonction de taux publiés. La dernière adaptation s'est basée sur l'indice genevois du mois d'août 2011, pour l'année 2012. Si on fait à chaque fois les

débats parlementaires, l'adaptation sera retardée. L'adaptation de l'impôt risque de ne pas coller au niveau des prix. Il faudrait imaginer changer le taux au cours de débats. C'est plus compliqué, mais c'est faisable.

Un commissaire (EAG) a l'impression que plusieurs débats se chevauchent; on porte trop d'attention aux questions secondaires (amendements UDC). Sur le fond, il ne faut pas baisser le montant global de l'impôt auto. Sans même considérer la pollution, il faut reconnaître que l'automobile a une emprise sur l'espace urbain bien plus importante que les autres modes de transport. D'un point de vue urbanistique, le véhicule individuel, électrique ou thermique, n'a aucun sens; tous les experts s'accordent sur ce point. Les quartiers de demain n'auront plus de voitures, tout simplement pour des questions de gestion de l'espace.

Il y a une réelle nécessité d'abandonner la voiture. Il y a ensuite la question de la pollution. Il est vrai qu'il faudrait qu'il y ait un bilan global sur les véhicules électriques. L'électrique a un effet positif sur certains points, à commencer par la pollution de l'air et les nuisances. Il faut une incitation économique pour les véhicules électriques sans perte globale d'impôts. A une incitation positive peut se combiner une incitation négative: une augmentation légère des impôts pour les véhicules thermiques. Le PL mentionne bien qu'on ne serait qu'à 10% de véhicules électriques pour 2030. On soutient donc le PL du département. Concernant la remarque d'un commissaire (MCG), il rappelle qu'il a été précisé que Genève a le parc de véhicules de luxe le plus important de Suisse, loin devant Zurich. Cela signifie que ces personnes peuvent payer un impôt supérieur qui n'a rien de confiscatoire.

Un commissaire (UDC) est d'avis que l'impact fiscal sera nul. M<sup>me</sup> Kunzler avait déclaré, lors des discussions sur la loi actuelle, qu'il y aurait de grosses pertes fiscales (tout le monde allait changer de véhicules pour moins polluer). Cela n'a pas du tout été le cas. Depuis l'entrée en vigueur de la loi actuelle, on est passé de moins de 100 millions à plus de 110 millions de recettes fiscales dues à la voiture.

Les personnes choisissent la voiture en fonction de leurs besoins et non pas pour de basses considérations fiscales. Ainsi, l'impact du PL sera nul, en tout cas dans les trois prochaines années (le temps que les personnes en prennent connaissance, qu'elles réagissent, etc.). Il faut aussi que les personnes aient les moyens de changer de véhicule. Concernant les frais d'entretien, il rappelle que le prix de la batterie d'un véhicule électrique est extrêmement élevé, sachant qu'il faut la changer régulièrement. Il faut avoir les moyens de ses ambitions. On est convaincu qu'une véritable incitation permettra d'activer le mouvement.

Un commissaire (Ve) indique au nom du groupe des Verts qu'il est favorable au PL de base. On aurait voulu aller plus loin dans ce sens, mais c'est déjà un pas en avant. Le groupe des Verts se prononcera contre les amendements UDC.

Un commissaire (S) rappelle que le parc des véhicules genevois est caractérisé par un nombre de véhicules de luxe considérables. Il rappelle que c'est le principe de bonus/malus qui a fait augmenter les impôts (augmentation du barème pour les voitures plus polluantes). Il faut aussi prendre en compte l'augmentation de la population du canton. Cela fait un certain nombre d'automobilistes en plus. Il faudrait voir s'il y a véritablement eu une augmentation des impôts, ou si cela est dû à l'augmentation des véhicules. Il est dommage que l'on rate l'occasion de montrer un signal unanime pour ce pas en avant. Cela n'empêche personne de redéposer un PL par la suite. On aurait pu voter rapidement ce PL, avec une unanimité ; avec ces amendements UDC, on se complique la vie et on envoie un mauvais signal.

Le président demande si les commissaires souhaitent poursuivre les travaux sur ce PL ou attendre les précisions du département.

Un commissaire (UDC) demande formellement à ce que la commission vote le PL dès à présent.

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 12152 lors de cette séance :

<b>Pour :</b>	<b>14 (3 MCG, 2 UDC, 4 PLR, 1 Ve, 3 S, 1 EAG)</b>
<b>Contre :</b>	–
<b>Abstention :</b>	–

L'entrée en matière est acceptée.

**Titre et préambule :** pas d'opposition – adopté.

**Art. 1 :** pas d'opposition – adopté.

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

Le président met aux voix la proposition de l'UDC de s'en tenir à la loi actuelle (article biffé) :

<b>Pour :</b>	<b>9 (3 MCG, 2 UDC, 4 PLR)</b>
<b>Contre :</b>	<b>5 (1 Ve, 3 S, 1 EAG)</b>
<b>Abstention :</b>	–

L'amendement est accepté.

**Art. 418, al. 2, lettre a :**

Le président met aux voix la proposition de l'UDC de s'en tenir à la loi actuelle (article biffé) :

<b>Pour :</b>	<b>9 (3 MCG, 2 UDC, 4 PLR)</b>
<b>Contre :</b>	<b>5 (1 Ve, 3 S, 1 EAG)</b>
<b>Abstention :</b>	<b>–</b>

L'amendement est accepté.

**Art. 426, al. 2, phrase introductive (nouvelle teneur) :**

Le président met aux voix l'amendement UDC suivant :

« <sup>2</sup> Le Conseil d'Etat *exonère de l'impôt* : »

<b>Pour :</b>	<b>9 (3 MCG, 2 UDC, 4 PLR)</b>
<b>Contre :</b>	<b>4 (1 Ve, 3 S)</b>
<b>Abstention :</b>	<b>1 (EAG)</b>

L'amendement est accepté.

**Art. 426, al. 2, lettre c (nouvelle teneur) :**

Le président met aux voix l'amendement UDC suivant :

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

<b>Pour :</b>	<b>9 (3 MCG, 2 UDC, 4 PLR)</b>
<b>Contre :</b>	<b>5 (1 Ve, 3 S, 1 EAG)</b>
<b>Abstention :</b>	<b>–</b>

L'amendement est accepté.

Le président met aux voix l'art. 426 tel qu'amendé :

<b>Pour :</b>	<b>9 (3 MCG, 2 UDC, 4 PLR)</b>
<b>Contre :</b>	<b>5 (1 Ve, 3 S, 1 EAG)</b>
<b>Abstention :</b>	<b>–</b>

L'article tel qu'amendé est accepté.

**Titre XI, art. 458 :**

Un commissaire (UDC) retire la proposition d'abrogation du titre, qui ne fait plus sens, étant donné qu'on est parvenu à un consensus de la droite pour

proposer un amendement qui évite l'abrogation de l'article. Il demande à M. Bopp la teneur de cet amendement tel qu'il a émergé dans les discussions.

M. Bopp articule l'amendement de la manière suivante : « <sup>1</sup> Dès l'entrée en vigueur de la modification du ... (à compléter), le Grand Conseil peut, par règlement, adapter périodiquement au coût de la vie les montants des contributions nominales prévues dans la quatrième partie de la présente loi, ou de certaines d'entre elles. » Le fait de conserver un règlement permet de suivre plus facilement d'un point de vue logistique. Cela sera un règlement du Grand Conseil.

Un commissaire (UDC) avait cru comprendre qu'il s'agissait de conserver le montant du règlement actuel. Dès l'entrée en vigueur de la loi, c'est le tarif actuel qui est vigueur. Pour toute modification, le CE viendra avec un PL pour modifier le tarif. A terme, l'art. 458 tombera de lui-même. C'est d'ailleurs ce que le CE a fait ici. Il a inclus dans le PL qu'il a proposé le montant plus une augmentation de 10 F. Si on veut maintenir le tarif de 179 F, c'est ainsi qu'il faut procéder.

M. Bopp comprend que l'idée de la commission est que le Grand Conseil puisse contrôler le règlement et valider l'indexation du CE. L'indexation est faite séparément de la loi, parce que le règlement mentionne les taux d'indexation avec un historique. L'idée est de garder la même présentation mais de dire que le règlement est validé par le GC. Le règlement est valable tant que le GC ne valide pas un nouveau règlement. On pourrait formuler l'alinéa ainsi, pour faire encore plus simple :

« <sup>1</sup> Le Conseil d'Etat peut, par règlement validé par le Grand Conseil, adapter périodiquement au coût de la vie les montants des contributions nominales prévues dans la quatrième partie de la présente loi, ou de certaines d'entre elles. »

Un commissaire (PLR) est d'avis que si on peut faire comme cela, tous les règlements validés par le CE vont revenir dans les mains du GC.

Il y a le risque que la gauche fasse systématiquement revenir les règlements en les mains du GC. Contrairement à ce qu'elle argue, la gauche n'a strictement aucune confiance en le CE. Il demande quelle est la base légale qui permet au GC de valider les règlements adoptés par le CE. S'il y a possibilité de le faire, il va y avoir une inflation conséquente du procédé.

M. Bopp rappelle que le GC constitue la base légale. S'il y a une majorité de gauche qui souhaite que certains règlements reviennent dans les mains du GC, c'est possible.

Un commissaire (PLR) demande s'il y a déjà des règlements validés par le GC. Aucun ne lui vient à l'esprit.

Un commissaire (EAG) fait remarquer que ses collègues demandent un vote immédiat sur des articles qu'ils n'arrivent pas à formuler.

Un commissaire (UDC) souhaite que l'on n'inverse pas les choses. Il rappelle que sa demande était l'abrogation pure et simple de l'article. Certaines personnes voulaient ensuite conserver le tarif actuel, ce sur quoi il était d'accord. Il s'agit à présent de trouver une formulation satisfaisante.

Un commissaire (PLR) est d'avis que la proposition qu'il avait faite était la plus simple. Il s'agit d'ajouter une phrase à l'art. 458 al. 3 existant :

« L'adaptation au coût de la vie ne peut plus être faite par voie réglementaire dès le 1<sup>er</sup> janvier 2018. »

Le président met aux voix la proposition PLR de modification de l'art. 458, al. 3, de la manière suivante :

« <sup>3</sup> L'adaptation ne peut dépasser en quotité le rapport entre le dernier indice genevois des prix à la consommation et celui du mois de janvier 1991, ou du mois de l'entrée en vigueur de la dernière augmentation légale ultérieure du montant de la contribution en cause. *L'adaptation au coût de la vie ne peut plus être faite par voie réglementaire dès le 1<sup>er</sup> janvier 2018.* »

<b>Pour :</b>	<b>9 (3 MCG, 2 UDC, 4 PLR)</b>
<b>Contre :</b>	<b>5 (1 Ve, 3 S, 1 EAG)</b>
<b>Abstention :</b>	<b>–</b>

L'amendement est accepté.

Le président met aux voix l'art. 458 tel qu'amendé :

<b>Pour :</b>	<b>9 (3 MCG, 2 UDC, 4 PLR)</b>
<b>Contre :</b>	<b>5 (1 Ve, 3 S, 1 EAG)</b>
<b>Abstention :</b>	<b>–</b>

L'article tel qu'amendé est accepté.

## Art. 2 :

Un commissaire (UDC) est d'avis que la loi sera votée au plus tard en mars. Le référendum aurait lieu au plus tard au mois de septembre. Il propose en conséquence de mettre la date de l'entrée en vigueur de la loi au 1<sup>er</sup> janvier 2019. C'est clair pour tout le monde. La marge d'une année est suffisante. On ne prend pas de risques avec ce genre de lois. Il voit mal un recours au TF.

Un commissaire (MCG) est d'avis que ce que dit M. Bopp est peut-être plus correct. On ne maîtrise pas les délais du processus législatif.

Le Conseil d'Etat a obligation de promulguer la loi. Si on précise le 1<sup>er</sup> janvier 2019, on prend tout de même un petit risque.

Un commissaire (S) demande si selon le CE l'idée de ce PL était d'exonérer les bus TOSA.

M. Bopp indique qu'il n'a pas la réponse à cette question.

Un commissaire (UDC) n'a pas le souvenir que le CE ait l'obligation légale de promulguer une loi adoptée. Il y a une dizaine d'années, le CE tardait à promulguer une loi qui avait été adoptée. On avait perdu 1 ou 2 ans à cause de cette promulgation tardive. C'est cela qu'on souhaite éviter. De toute façon, tant qu'il y a des recours, la loi ne peut entrer en vigueur.

Le président met aux voix l'amendement d'un commissaire (UDC) à l'art. 2 :  
**« La présente loi entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2019. »**

<b>Pour :</b>	<b>8 (2 MCG, 2 UDC, 4 PLR)</b>
<b>Contre :</b>	<b>5 (1 Ve, 3 S, 1 EAG)</b>
<b>Abstention :</b>	<b>1 (MCG)</b>

L'amendement est accepté.

Le président met aux voix l'art. 2 tel qu'amendé :

<b>Pour :</b>	<b>8 (2 MCG, 2 UDC, 4 PLR)</b>
<b>Contre :</b>	<b>5 (1 Ve, 3 S, 1 EAG)</b>
<b>Abstention :</b>	<b>1 (1 MCG)</b>

L'article tel qu'amendé est accepté.

Troisième débat :

Le président met aux voix le PL 12152 tel qu'amendé dans son ensemble :

<b>Pour :</b>	<b>9 (3 MCG, 2 UDC, 4 PLR)</b>
<b>Contre :</b>	<b>5 (1 Ve, 3 S, 1 EAG)</b>
<b>Abstention :</b>	<b>–</b>

Le PL 12152 est adopté.

Le président constate des avis partagés au sein de la commission en ce qui concerne le préavis de la catégorie de débat. Il met aux voix le choix du débat libre :

<b>Pour :</b>	<b>4 (1 Ve, 2 S, 1 EAG)</b>
<b>Contre :</b>	<b>8 (2 MCG, 2 UDC, 4 PLR)</b>
<b>Abst. :</b>	<b>2 (1 S, 1 MCG)</b>

Le débat libre est refusé.

Le président met aux voix le choix du débat de catégorie II (50 minutes) :

<b>Pour :</b>	<b>10 (3 MCG, 2 UDC, 1 Ve, 3 S, 1 EAG)</b>
<b>Contre :</b>	<b>3 (3 PLR)</b>
<b>Abstention :</b>	<b>1 (1 PLR)</b>

Le débat de catégorie II (50 minutes) est accepté.

Le PL 12152 est adopté.

### **Catégorie de débat préavisée : II – 50 minutes**

Un commissaire (EAG) demande au département une réponse sur l'incidence financière du PL ainsi modifié. Cela lui semble essentiel pour le débat.

M. Bopp comprend qu'il doit se renseigner uniquement sur l'abrogation des articles 415, al. 2 et 418, al. 2.

Le président confirme.

## **Projet de loi (12152-A)**

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

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

### **Art. 1      Modifications**

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

#### **Art. 426, al. 2, phrase introductive et lettre c (nouvelle teneur)**

<sup>2</sup> Le Conseil d'Etat exonère de l'impôt :

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

#### **Art. 458, al. 3 (nouvelle teneur)**

<sup>3</sup> L'adaptation ne peut dépasser en quotité le rapport entre le dernier indice  
genevois des prix à la consommation et celui du mois de janvier 1991, ou du  
mois de l'entrée en vigueur de la dernière augmentation légale ultérieure du  
montant de la contribution en cause. L'adaptation au coût de la vie ne peut  
plus être faite par voie réglementaire dès le 1<sup>er</sup> janvier 2018.

### **Art. 2      Entrée en vigueur**

La présente loi entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2019.

*Date de dépôt : 6 février 2018*

## RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

### **Rapport de M. Romain de Sainte Marie**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Le contexte de ce projet de loi est la stratégie de l'électromobilité du 2030 adoptée en juin 2017 par le Conseil d'Etat et qui propose un certain nombre de mesures d'incitation pour faciliter l'acte d'achat du véhicule électrique.

Actuellement, la loi autorise le Conseil d'Etat à exonérer les véhicules électriques à 100% pendant l'année d'immatriculation plus 2 années, c'est-à-dire au maximum 3 ans. En outre, ces véhicules sont déjà au bénéfice du bonus/malus. L'idée du projet de loi est d'augmenter l'avantage pour les véhicules électriques, c'est-à-dire de porter de 3 à 6 ans l'exonération pour les véhicules électriques avec l'objectif d'inciter les Genevois à remplacer un véhicule thermique par un véhicule électrique. On parle bien de véhicules 100% électriques dans la stratégie. Il est ainsi précisé que les véhicules hybrides rechargeables ne sont pas concernés par cette mesure.

Le mécanisme financier proposé à travers ce projet de loi a une incidence financière nulle sur le budget de l'Etat. En parallèle de l'allongement de l'exonération des véhicules électriques, il y a un report de coût sur les véhicules thermiques qui est relativement modeste puisqu'il est de 10 F par voiture de tourisme et de 2 F sur les motocycles thermiques. Ce projet de loi s'applique aux voitures, mais aux aussi aux deux-roues électriques. Ainsi, le coût du projet de loi est fiscalement neutre.

Enfin, la loi fixe des montants de base, mais ceux-ci sont ensuite indexés dans un règlement. Le montant actuellement payé n'est donc pas le montant figurant dans la loi, mais dans le règlement concernant l'adaptation de certaines contributions au coût de la vie. Le prix minimum payé est ainsi bien de 179 F. La loi fixe une durée d'exonération de 6 ans au maximum. Dans ce cadre, le Conseil d'Etat à la liberté de choisir la durée qu'il souhaite, ce qu'il fait par voie réglementaire.

## Amendements et prise d'otage du projet de loi

Après avoir accueilli favorablement le projet de loi en votant son entrée en matière, la majorité de droite de la commission l'a rapidement pris en otage en modifiant plusieurs aspects.

Le premier amendement dénature complètement le projet de loi et la notion de neutralité fiscale puisque l'augmentation, pourtant minime, pour les véhicules thermiques est abrogée. Les nouvelles teneurs des articles 415, al. 2, lettre a, et 418, al. 2, lettre a, sont supprimées.

Le deuxième amendement voté supprime la marge de manœuvre du Conseil d'Etat d'octroyer ou non cette exonération.

*Art. 426, lettre c (nouvelle teneur) : les véhicules de faible consommation ou peu polluants, pour une durée de 3 ans depuis leur première immatriculation et les véhicules électriques, **pour une durée de 6 ans** depuis leur première immatriculation. »*

Le troisième amendement sort complètement du cadre du projet de loi et octroie la prérogative de l'adaptation au coût de la vie de l'imposition des véhicules au Grand Conseil en lieu et place du Conseil d'Etat.

*Art. 458, al. 3 (nouvelle teneur) : L'adaptation ne peut dépasser en quotité le rapport entre le dernier indice genevois des prix à la consommation et celui du mois de janvier 1991, ou du mois de l'entrée en vigueur de la dernière augmentation légale ultérieure du montant de la contribution en cause. **L'adaptation au coût de la vie ne peut plus être faite par voie réglementaire dès le 1<sup>er</sup> janvier 2018.***

Pour conclure, ces amendements expriment une certaine irresponsabilité, car aucun impact financier n'a été indiqué suite à ces différents changements, la majorité de la commission n'ayant pas trouvé judicieux d'attendre une estimation de la part du département. Dès lors, il est certain que le projet de loi tel qu'amendé engendre des pertes fiscales. Enfin, il est surprenant de constater que la majorité de droite qui compose la Commission fiscale retire au Conseil d'Etat à majorité de droite ses prérogatives et montre ainsi une véritable méfiance à son égard.

C'est pourquoi, la minorité de la commission vous invite, Mesdames et Messieurs, les députés, à refuser ce projet de loi tel qu'amendé.

*Date de dépôt : 6 février 2018*

## RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

### **Rapport de M. Jean Batou**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Le PL 12152, tel que déposé par le Conseil d'Etat, visait à autoriser l'exonération fiscale (partielle ou totale), pour une durée maximum de 3 ans, à compter de leur première immatriculation, des véhicules à faible consommation ou peu polluants. Il prévoyait une même exonération, pour une durée maximum de 6 ans, des véhicules électriques. Afin de compenser les pertes fiscales induites par ce dispositif, la loi proposait une augmentation de l'impôt annuel de 24 F sur les autres voitures de tourisme et de 4 F sur les motos et véhicules assimilés. Il s'agissait d'une très timide mesure en faveur de la lutte contre le réchauffement climatique, que le groupe Ensemble à Gauche a invité la Commission fiscale à accepter comme tel.

Mais soyons sérieux ! Nous aurions été en droit d'attendre du Conseil d'Etat, au cours de cette législature, qu'il nous propose des mesures autrement plus ambitieuses afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Dix-sept des dix-huit années les plus chaudes sur terre, depuis le début de leur enregistrement, n'ont-elles pas été les années 2001 à 2017, pendant lesquelles le niveau des océans s'est élevé de plus de 5 cm, et les glaciers européens ont perdu 5000 milliards de tonnes de glace... ?

Bien sûr, Genève ne peut pas agir seule contre des phénomènes d'une telle ampleur, mais elle devrait au moins jouer le rôle de pionnière, comme elle l'a fait, sous la pression du mouvement antinucléaire, dans la lutte contre l'énergie nucléaire, en lui dédiant l'article 169 de notre constitution. Les mesures ne manquent pas pour aller résolument dans ce sens, à commencer par une politique de la mobilité infiniment plus ambitieuse, axée sur une augmentation massive de l'attractivité des transports publics et de toutes les formes de mobilité douce, qui permette effectivement de renoncer à l'usage de l'automobile en ville. Tallinn, la capitale de l'Estonie, peuplée de 430 000 habitants, a introduit la gratuité des transports publics depuis 2013. Pourquoi Genève ne pourrait-elle pas en faire de même ?

En revanche, nous aurions pu espérer des propositions moins mesquines de la majorité de droite de la Commission fiscale. Opposée, pour des raisons purement idéologiques, à majorer de quelques francs par an l'impôt sur les véhicules les plus polluants pour financer la mise en place de bien timides mesures en faveur des véhicules à faible consommation, peu polluants ou électriques, elle a proposé que les exonérations prévues ne soient pas compensées, contribuant ainsi à réduire les recettes à venir de l'impôt auto de quelques millions de francs par an, un montant qui n'a pas même été chiffré avant le vote.

En somme, alors que le Conseil d'Etat nous proposait, il y a 2 mois à peine, de réduire les subsides aux assurés maladie de 5 millions, ce que notre Grand Conseil a heureusement refusé, sur proposition d'Ensemble à Gauche, sa majorité de droite, ralliée à des amendements de l'UDC, nous propose aujourd'hui d'accroître le déficit des finances publiques d'une somme sans doute du même ordre, sous prétexte qu'un petit effort en faveur de la lutte contre le réchauffement climatique ne vaudrait pas quelques francs par automobiliste par an. Plus que cette manœuvre un peu pitoyable, c'est le message donné par là à la population qu'il faut ici dénoncer.

Pourtant, non contente de cette première réduction du produit de l'impôt auto, la même majorité de droite s'est ralliée à une autre proposition de l'UDC visant à soumettre désormais l'indexation de cet impôt au coût de la vie à l'approbation du Grand Conseil, dans le but bien sûr de la refuser. Par petits coups de canif, c'est l'impôt auto lui-même que la droite cherche ainsi à démanteler.

La Commission fiscale travaille actuellement sur une série de projets de lois visant à vider les caisses de l'Etat en faveur des privilégiés. De façon générale, le PLR plaide aujourd'hui pour le maintien de ces projets au frigo au nom de la bataille prioritaire en faveur de PF17. Il ne peut toutefois empêcher quelques effluves de ces mets épicés de venir agrémente nos ordres du jour en plénières, comme les deux projets de lois Zacharias, visant à renforcer le bouclier fiscal au prix de plus de 200 millions de pertes pour les finances publiques, en ont donné l'exemple récemment. C'était un peu gros, et la droite a fini par plaider pour un nouveau renvoi de ces projets en commission... Voilà un tout petit échantillon de ce qui nous attend si nous cédon à la déferlante de PF17 !

Cette fois-ci, l'Entente ne s'est pas fait prier pour céder aux pressions de l'UDC, afin de montrer que toute mesure en faveur de l'environnement, aussi modeste soit-elle, devrait désormais se traduire par une réduction des prestations de l'Etat sur le terrain social... Tout au contraire, le groupe Ensemble à Gauche plaide pour une politique environnementale socialement

solidaire, parce que les besoins sociaux et écologiques de la population sont inextricablement liés.

Pour l'ensemble de ces raisons, le groupe Ensemble à Gauche vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à refuser ce projet de loi, tel que sorti de commission.