

Projet présenté par le Conseil d'Etat

Date de dépôt : 10 février 2021

Projet de loi

**modifiant la loi générale sur les contributions publiques (LCP)
(D 3 05) (Impôts sur les véhicules à moteur)**

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 (LCP –
D 3 05), est modifiée comme suit :

Art. 415, al. 1 et 2, lettre d (nouvelle teneur) et lettre e (abrogée), al. 4 (nouvelle teneur), al. 6 et 7 (nouveaux)

¹ Les véhicules automobiles destinés au transport de personnes et comportant
9 places au plus (y compris celle du conducteur) sont taxés d'après la
puissance effective de leur moteur calculée en kilowatts (kW), d'après leurs
émissions de CO₂ exprimées en grammes par kilomètre (g/km), d'après leur
poids total exprimé en kilogrammes (kg) et d'après leur code émissions
(norme EURO).

² Le barème est le suivant :

d) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW 33 fr.

⁴ Au montant calculé selon le barème susmentionné s'applique – pour les
voitures dont la date de première mise en circulation est postérieure au
31 décembre 1999 – un coefficient multiplicateur selon le barème suivant :

	émissions de CO ₂	coefficient multiplicateur	bonus/malus
a)	≤ 95 g/km	0,5	bonus de 50%
b)	> 95 g/km et ≤ 190 g/km	1	bonus de 0%
c)	> 190 g/km et ≤ 200 g/km	1,25	malus de 25%
d)	> 200 g/km	1,5	malus de 50%

Le bonus décrit sous la lettre a n'est pas accordé aux voitures diesel non équipées d'un filtre à particules ou ne répondant pas aux normes EURO 5 et suivantes.

⁶ Au montant calculé selon le barème susmentionné s'applique une surtaxe sur le poids total calculée comme suit :

a)	≥ 2 500 kg	200 fr.
b)	≥ 2 750 kg	400 fr.
c)	≥ 3 100 kg	800 fr.

⁷ Une surtaxe de 200 francs est appliquée en sus aux voitures dont le code émissions est antérieur à la norme EURO 3.

Art. 416, al. 2, lettre h (nouvelle teneur) et lettres i à n (nouvelles), al. 3 (nouvelle teneur)

² Le barème est le suivant :

h)	en sus, par tranche ou fraction de tranche de 500 kg, jusqu'à 13 000 kg	65 fr.
i)	de 13 001 à 17 500 kg	1 850 fr.
j)	de 17 501 à 21 500 kg	1 950 fr.
k)	de 21 501 à 25 500 kg	2 200 fr.
l)	de 25 501 à 29 500 kg	2 500 fr.
m)	de 29 501 à 33 500 kg	2 850 fr.
n)	plus de 33 500 kg	3 250 fr.

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

	Conditions	coefficient multiplicateur	bonus/malus
a)	Véhicules électriques ou à hydrogène	0,5	bonus de 50%
b)	Véhicules à code émissions antérieur à la norme EURO 3	1,5	malus de 50%

Art. 418, al. 2, lettre a (nouvelle teneur), al. 4 (nouveau)

² Le barème est le suivant :

a)	jusqu'à 2 kW	55 fr.
----	--------------	--------

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

	Conditions	coefficient multiplicateur	bonus/malus
a)	Véhicules électriques ou à hydrogène	0,5	bonus de 50%
b)	Véhicules à code émissions antérieur à la norme EURO 3	1,5	malus de 50%

Art. 2 Modifications à une autre loi

La loi d'application de la loi fédérale sur la protection de l'environnement, du 2 octobre 1997 (LaLPE – K 1 70), est modifiée comme suit :

Art. 8A Aide financière à l'achat d'un véhicule électrique (nouveau)

¹ Le canton peut octroyer une aide financière lors de la première immatriculation d'un véhicule neuf alimenté exclusivement par une batterie électrique ou par une pile à combustible remplaçant un véhicule avec moteur à combustion immatriculé au nom du même détenteur.

² L'aide financière mentionnée à l'alinéa 1 est octroyée dans les limites des montants disponibles au sein du fonds de promotion de l'électromobilité institué par l'article 8B et est limitée à la durée d'existence dudit fonds.

³ Le Conseil d'Etat fixe les conditions d'octroi et les montants de l'aide financière par voie réglementaire.

Art. 8B Fonds de promotion de l'électromobilité (nouveau)

¹ Il est constitué un fonds de promotion de l'électromobilité (ci-après : fonds) en vue de soutenir la transition écologique des véhicules.

² Le fonds est alimenté à concurrence des montants suivants :

- a) année de l'entrée en vigueur de la modification du ... (*à compléter*) : 13,0 millions de francs;
- b) deuxième année : 11,1 millions de francs;
- c) troisième année : 8,8 millions de francs;
- d) quatrième année : 5,8 millions de francs;
- e) cinquième année : 4,2 millions de francs;
- f) sixième année : 1,4 million de francs.

³ En fonction des besoins, le fonds peut être alimenté par des montants plus élevés que ceux prévus à l'alinéa 2, par le biais des mécanismes budgétaires usuels.

⁴ Le fonds est dissous lorsqu'il ne comporte plus de montants disponibles.

⁵ Le Conseil d'Etat édicte par voie réglementaire les dispositions nécessaires au sens de l'article 19, alinéa 1, de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013, afin de permettre également la comptabilisation des flux monétaires et non monétaires dans le compte de résultat, en application de la recommandation 08 du modèle comptable harmonisé pour les cantons et les communes (MCH2) relative aux financements spéciaux et préfinancements.

⁶ Le Conseil d'Etat fixe par voie réglementaire la gouvernance et l'utilisation du fonds.

Art. 3 Entrée en vigueur

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

Certifié conforme

La chancelière d'Etat : Michèle RIGHETTI

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les Députés,

1. Rappel du contexte

Le Plan de mesures OPair 2018-2023, que le Conseil d'Etat a validé le 17 janvier 2018, prévoit notamment l'élaboration d'un projet de loi modifiant la loi générale sur les contributions publiques, du 9 novembre 1887 (LCP; rs/GE D 3 05), redéfinissant les critères du bonus/malus pour les véhicules immatriculés à Genève, en prenant en compte les normes EURO et en étendant le système du bonus/malus aux véhicules immatriculés avant 2010.

La motion 2539, adoptée par le Grand Conseil le 10 avril 2019, invite le Conseil d'Etat à proposer une réforme de l'imposition des véhicules à moteur tendant à être neutre sur le plan fiscal et devant prendre en considération notamment des aspects environnementaux, ainsi que les évolutions technologiques.

L'analyse effectuée par l'office cantonal des véhicules (OCV), en collaboration avec l'office cantonal de l'environnement (OCEV), dans le but d'élaborer le présent projet de loi a été réalisée dans l'optique de conserver une approche similaire à celle régissant le principe du pollueur-payeur, ainsi qu'une cohérence globale pour l'ensemble du parc genevois, et ce malgré les différentes taxations selon le type de véhicule.

Alors que Genève possède les impôts les plus élevés de Suisse s'agissant des voitures les plus puissantes et les plus polluantes, 3 types de véhicules sont taxés en dessous de la moyenne suisse, à savoir les deux-roues motorisés, les petites voitures peu puissantes et les poids lourds de plus de 18 tonnes.

Une grille de taxation basée sur la puissance en kW, telle qu'elle est actuellement prévue par l'article 415 LCP, est pertinente. En effet, certains véhicules n'ont plus de « cylindrée », notamment les véhicules électriques, mais tous les véhicules ont une puissance. Au surplus, une grille de taxation ne peut être établie qu'avec des données harmonisées et répertoriées par l'Office fédéral des routes (OFROU).

Les analyses et propositions ci-dessous tiennent compte d'une mise en vigueur à compter de l'année 2022, mise en vigueur qui serait réalisable sans coûts importants de développement informatique. Au surplus, ces

propositions visent à ce que le calcul de l'impôt soit compréhensible par tous les acteurs concernés.

C'est également le lieu de souligner que, conformément à l'article 458, alinéa 1 LCP, 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 LCP, intitulée « Autres impôts cantonaux ». Parmi ces contributions figurent les impôts sur les véhicules à moteur et sur leurs remorques (art. 411 et suivants LCP). Les montants relatifs à ces impôts ont fait l'objet d'adaptations par le biais du règlement concernant l'adaptation de certaines contributions au coût de la vie, du 13 octobre 1993 (RACV; rs/GE D 3 05.16). Ainsi, les montants des impôts relatifs aux véhicules à moteur mentionnés dans la LCP doivent être mis en relation avec ceux fixés par le RACV, ces derniers étant appliqués lors du calcul de la taxation. Le présent projet de loi, aux article 415, al. 2, lettre d) (soit 33 francs) et 416, al. 2, lettre h) (soit 65 francs), reprend les montants actuellement appliqués lors du calcul de la taxation et qui résultent de la lecture combinée de la LCP et du RACV. Cette solution est nécessaire afin que les montants prévus dans ces deux dispositions légales correspondent clairement, lors de l'entrée en vigueur du présent projet de loi, aux montants adaptés selon le RACV.

Enfin, le Conseil d'Etat envisage, parallèlement au présent projet de loi, de mettre sur pied un système de subvention pour l'achat d'un véhicule à moteur électrique ou à hydrogène, et ce dans l'optique de favoriser la transition énergétique grâce à un soutien financier (cf. point 3 ci-dessous).

2. Les modifications proposées

Pour les voitures de tourisme

Appliquer le système du bonus/malus pour les voitures avec première mise en circulation dès le 1^{er} janvier 2000

Actuellement, le système du bonus/malus ne s'applique qu'aux voitures dont la première mise en circulation est postérieure au 1^{er} janvier 2010. Le Conseil d'Etat estime qu'il faut abaisser cette limite au 1^{er} janvier 2000, car les voitures les plus vieilles sont les plus gourmandes en carburant et les plus polluantes.

Antérieurement à l'an 2000, les données ne sont toutefois pas suffisamment connues pour que la taxation soit équitable entre les différents détenteurs.

Éliminer la dernière augmentation de taxation à partir du seuil de 141 kW pour les voitures de tourisme

Actuellement, les voitures de plus de 141 kW sont taxées à raison de 44 francs par tranche de 5 kW (art. 415, al. 2, lettre e LCP et art. 2, lettre c RACV), ce qui conduit à une augmentation exponentielle du barème. Cette augmentation exponentielle a été renforcée par le système du malus introduit en 2010, de telle sorte que Genève est le canton de loin le plus cher de Suisse pour les voitures puissantes, favorisant ainsi une tendance à l'évasion fiscale. De plus, l'introduction de la surtaxe sur le poids proposée dans le présent projet de loi renforcerait encore cet effet.

Il est ainsi proposé de supprimer le dernier seuil à partir de 141 kW afin que ce dernier seuil soit fixé à 106 kW. Au-delà de ce seuil, chaque tranche de 5 kW supplémentaire entraînera une taxe supplémentaire d'un montant de 33 francs, et non plus de 44 francs à partir de 141 kW.

Abaisser le seuil du bonus à 95 grammes de CO₂

Au vu de l'évolution technologique des moteurs, le seuil actuel de 120 grammes/km de CO₂ pour pouvoir bénéficier d'un bonus n'est plus pertinent. L'Union européenne a ainsi décidé que la moyenne des voitures nouvellement mises en circulation ne devrait pas dépasser les 95 grammes de CO₂/km (objectif 2020). Au vu de la gamme de motorisations proposées et disponibles, le Conseil d'Etat estime également que seules les voitures inférieures à cette moyenne méritent de bénéficier du bonus.

Introduire un malus intermédiaire de 25% entre 191 g/km et 200 g/km

Il s'agit également d'une adaptation à l'évolution technologique dans la mesure où de nombreux modèles présentent des valeurs d'émissions moindres que 200 g/km de CO₂ mais demeurent insuffisamment respectueux de l'environnement, et ce malgré les progrès techniques réalisés ces dernières années dans ce domaine. Le présent projet de loi propose dès lors d'introduire un malus intermédiaire de 25%, à partir d'un seuil supérieur à 190 g/km de CO₂, afin de prendre en compte les progrès technologiques en matière de nuisances environnementales développés par les constructeurs et de maintenir un malus de 50% au-dessus de 200 g/km de CO₂.

Surtaxer les grosses voitures type SUV

Cette mesure vise à combattre la tendance actuelle selon laquelle les véhicules deviennent toujours plus lourds et volumineux. Genève est en effet envahi par des « *sport utility vehicles* » (SUV), roulant généralement avec une seule personne à bord, soit des véhicules prenant un volume important de l'espace public et nécessitant des places de parking plus grandes. Il est

proposé de fixer 3 seuils de poids entraînant l'obligation de payer une taxe annuelle supplémentaire calculée sur la base de 3 montants exponentiels :

- dès 2 500 kilos : 200 francs,
- dès 2 750 kilos : 400 francs,
- dès 3 100 kilos : 800 francs.

Surtaxer les voitures de tourisme inférieures à la norme EURO 3

Dans un souci environnemental et en application du principe du pollueur-payeur, il est proposé d'imposer une taxe annuelle de 200 francs pour les voitures les plus polluantes, soit celles qui sont inférieures à la norme EURO 3. Cela concerne les voitures homologuées avant le 1^{er} janvier 2001. En 2019, 20 000 voitures sur 220 000 étaient concernées par la mesure proposée.

Pour les camions, voitures de livraison et chariots à moteur

Supprimer le plafond de 1 837 francs

L'article 416, alinéa 3 LCP, complété par le RACV, prévoit que l'impôt frappant les véhicules automobiles destinés au transport de choses ne peut pas excéder 1 837 francs. Il est ainsi proposé de supprimer ce montant maximum, applicable dès le poids de 13 001 kilos, afin d'adapter le barème à la moyenne suisse, étant rappelé que le montant prévu par le canton de Genève est inférieur à cette dernière.

Introduire un bonus de 50% pour les motorisations électriques ou à hydrogène

Cette mesure constitue une incitation à un choix de motorisations favorables à l'environnement et vise à récompenser les entreprises qui utilisent des véhicules n'émettant pas de CO₂.

Introduire un malus de 50% pour les camions et voitures de livraison inférieurs à la norme EURO 3

Dans un souci environnemental et en application du principe du pollueur-payeur, il est proposé de surtaxer les camions et voitures de livraison les plus polluants, soit ceux qui sont inférieurs à la norme EURO 3. En 2019, 179 camions et 1 350 voitures de livraison étaient concernés.

Pour les motocycles et véhicules assimilés

Augmenter le seuil de base pour tous les deux-roues motorisés

L'article 418 LCP, complété par le RACV, prévoit que le montant de base de l'impôt pour les deux-roues motorisés est de 27,50 francs. Il est proposé

de doubler ce montant, soit 55 francs, pour atteindre la moyenne des cantons latins.

Introduire un bonus de 50% pour les motorisations électriques ou à hydrogène

Cette mesure constitue une incitation à un choix de motorisations favorables à l'environnement et vise à récompenser les détenteurs qui utilisent des véhicules n'émettant pas de CO₂.

Introduire un malus de 50% pour les motos inférieures à la norme EURO 3

Dans un souci environnemental et en application du principe du pollueur-payeur, il est proposé d'introduire un malus pour les motocycles les plus polluants, soit ceux qui sont inférieurs à la norme EURO 3. En 2019, 12 915 motos étaient concernées, étant précisé que, entre la norme EURO 0 et la norme EURO 3 pour les motocycles, la technologie a permis de réduire les émissions au kilomètre par 6 pour le monoxyde de carbone (CO), respectivement, par 5 pour les hydrocarbures imbrûlés (HC) et par 2 pour les oxydes d'azote (NOx).

3. Subvention à la transition énergétique

Conformément au Plan de mesures OPair 2018-2023 et au rapport du Conseil d'Etat sur la motion 2520 votée par le Grand Conseil, le Conseil d'Etat a décidé de renforcer les objectifs du Plan climat cantonal et de déclarer l'urgence climatique. L'abandon d'une motorisation à combustion pour un moteur électrique constitue un élément important dans la réalisation des objectifs poursuivis dans ce contexte.

Le Conseil d'Etat est néanmoins conscient du fait qu'une telle modification du parc de véhicules représente, encore à ce jour, un coût spécifique pour les particuliers et les entreprises.

Par conséquent, le Conseil d'Etat souhaite offrir un soutien financier à l'achat d'un véhicule doté d'un moteur propre, qu'il soit électrique ou à hydrogène, en mettant sur pied un dispositif prévoyant le versement d'une subvention lors de l'achat d'un tel véhicule. A cet égard, il convient de relever que les propositions de modification de l'impôt sur les véhicules à moteur contenues dans le présent projet de loi devraient permettre, durant les premières années, de financer un tel dispositif, qui serait géré par la création d'un fonds de promotion de l'électromobilité en application des nouveaux articles 8A et 8B de la loi d'application de la loi fédérale sur la protection de l'environnement, du 2 octobre 1997 (LaLPE; rs/GE K 1 70). Les critères de

gouvernance, de gestion et d'attribution des subventions seront réglés par le Conseil d'Etat par un règlement ad hoc.

Dans un souci de cohérence avec les critères de taxation prévus par la LCP ainsi que par le présent projet de loi, il est envisagé que le montant de la prime versée pour l'achat de véhicules de tourisme soit fixé de manière inversement proportionnelle à la puissance effective du moteur. Cette solution vise également à apporter une aide pécuniaire plus importante aux personnes devant opter pour l'achat d'un véhicule électrique bas de gamme en raison de leur situation financière, et ce en offrant un soutien financier proportionnellement plus important à l'achat de véhicules électriques peu puissants, dont le prix est par conséquent moins élevé, qu'à l'achat de voitures électriques haut de gamme.

Le dispositif tel qu'envisagé à ce jour prévoirait ainsi le versement des montants suivants lors du remplacement d'un véhicule muni d'un moteur à combustion par un véhicule à moteur électrique ou à hydrogène de même catégorie :

- voiture de tourisme :
 - puissance du moteur inférieure à 200 kW : 5 000 francs,
 - puissance du moteur de 201 à 400 kW : 4 000 francs,
 - puissance du moteur dès 401 kW : 3 000 francs;
- voiture de livraison : 10 000 francs;
- camion : 15 000 francs;
- motorcycle : 1 500 francs.

Il convient de souligner que ce système de primes permettra également de tendre vers la neutralité fiscale, demandée par le Grand Conseil aux termes de la motion 2539, dans la mesure où les recettes fiscales supplémentaires, résultant des modifications proposées dans le présent projet de loi, seront reversées en totalité aux contribuables sous forme de prime, déduction faite des coûts de traitement internes à l'administration, en fonction de leurs choix lors de l'achat d'un véhicule neuf.

A cet effet, l'OCV a effectué une estimation des recettes fiscales supplémentaires qui devraient résulter du présent projet de loi sur une durée de 6 ans à compter de l'entrée en vigueur potentielle du présent projet. Cette estimation présente des montants décroissants au fur et à mesure de l'écoulement du temps, puisqu'il est escompté des usagers qu'ils optent à l'avenir, lors de l'achat de véhicules à moteur, pour des véhicules moins

polluants. Ceux-ci étant moins taxés, la modification du parc des véhicules entraînera progressivement une baisse des recettes fiscales.

Il convient toutefois de souligner que l'estimation effectuée par l'OCV comporte une part relativement importante d'incertitude, puisqu'elle devait prendre en considération le comportement futur d'acheteurs de véhicules à moteur en fonction d'un changement de la loi fiscale. Par conséquent, une certaine prudence était de mise dans la fixation des montants qui seront versés annuellement dans le fonds de promotion de l'électromobilité. Plus précisément, les montants fixés dans le présent projet de loi au nouvel article 8B LaLPE correspondent aux montants estimés par l'OCV, mais ont été légèrement diminués afin de tenir compte de l'incertitude susmentionnée (-10%). Le présent projet de loi prévoit néanmoins qu'en fonction des besoins, les montants prévus à l'article 8B, alinéa 2 LaLPE peuvent être dépassés. En effet, au vu des futurs objectifs du Plan climat cantonal, la transition de la motorisation thermique vers la motorisation électrique va devoir encore être accélérée dans les prochaines années. Les montants fixés par l'article 8B, alinéa 2 LaLPE ne permettent que d'amorcer le mécanisme. Pour atteindre les objectifs climatiques, il sera probablement nécessaire de rajouter de l'argent dans ce fonds tant que les véhicules électriques seront un peu plus chers à l'achat que les véhicules thermiques. Cet alinéa prévoit ainsi la possibilité d'augmenter la dotation de ce fonds via les mécanismes budgétaires usuels, selon les priorités décidées par le Conseil d'Etat et le Grand Conseil.

Le versement des montants fixés dans le nouvel article 8B LaLPE et le fait qu'ils sont destinés à être reversés aux contribuables permettent également de répondre à l'une des invites de la motion 2539, selon laquelle le présent projet de loi devait tendre à la neutralité fiscale.

4. Commentaires article par article

Article 415, alinéa 1 LCP

La nouvelle teneur de cette disposition précise que la taxation des voitures de tourisme est calculée en fonction du poids total et du code émissions (norme EURO) en plus de la puissance et de l'émission de CO₂.

Article 415, alinéa 2, lettres d et e LCP

Compte tenu de l'augmentation exponentielle du barème, le dernier échelon à partir de 141 kW (art. 415, al. 2, lettre e) est supprimé, de telle sorte que le montant applicable à l'échelon précédent, à savoir actuellement 33 francs par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, soit appliqué au-delà du

seuil de 141 kW. Ainsi, le seuil à 44 francs dès 141 KW (soit le montant indexé selon l'art. 2, lettre c RACV) est supprimé.

Il convient de souligner que le montant de 33 francs mentionné à l'article 415, alinéa 2, lettre d LCP correspond au montant de base figurant dans cette loi mais adapté conformément à l'article 2, lettre c, du règlement concernant l'adaptation de certaines contributions au coût de la vie, du 13 octobre 1993 (RACV). Ce montant de 33 francs est actuellement utilisé pour le calcul de la taxation.

Article 415, alinéa 4 LCP

Le système du bonus/malus s'applique pour les voitures dont la première mise en circulation est postérieure au 31 décembre 1999, et non plus au 31 décembre 2009.

Le seuil d'émissions de CO₂ en dessous duquel un bonus de 50% est accordé est abaissé et est fixé à un maximum de 95 g/km au lieu de 120 g/km.

Un malus intermédiaire de 25% est introduit pour les voitures émettant entre 190 g/km et 200 g/km de CO₂, et ce afin de prendre en compte l'évolution technologique et les alternatives de motorisation offertes sur le marché en lien avec l'éthique environnementale.

Article 415, alinéa 6 LCP

Cet article introduit une surtaxe calculée en fonction du poids des véhicules en vue d'inciter à opter pour des voitures moins lourdes et moins volumineuses que les véhicules de type SUV ou pick-up volumineux.

Article 415, alinéa 7 LCP

Cette disposition introduit une surtaxe pour les voitures les plus polluantes, soit uniquement les véhicules mis en circulation avant les normes EURO jusqu'à celles répondant à la norme EURO 2, et ce indépendamment de leurs émissions de CO₂.

Article 416, alinéa 2, lettres h à n LCP

Actuellement, l'impôt frappant les véhicules destinés au transport de choses ne peut pas excéder un montant maximum fixé à 1 837 francs (montant indexé selon l'art. 2, lettre c RACV). Ce montant est applicable dès qu'un tel véhicule atteint le poids de 13 000 kilos. Afin d'adapter les montants à la moyenne suisse, cette disposition prévoit l'application d'un

nouveau barème couvrant les véhicules dont le poids va de 13 001 kilos à 29 500 kilos.

A noter que le montant de 65 francs mentionné à l'article 416, alinéa 2, lettre h LCP correspond au montant de base figurant dans la LCP mais adapté conformément à l'article 2, lettre c RACV. Ce montant de 65 francs est actuellement utilisé pour le calcul de la taxation.

Article 416, alinéa 3 LCP

L'impôt maximum fixé par cette disposition est supprimé.

Au surplus, cet article introduit un bonus de 50% pour les véhicules électriques ou à hydrogène destinés au transport de choses ainsi qu'un malus de 50% pour ces mêmes véhicules dont le code émissions est antérieur à la norme EURO 3.

Article 418, alinéa 2, lettre a LCP

L'impôt de base pour les deux-roues motorisés s'élève actuellement à 27,50 francs (montant indexé selon l'art. 2, lettre c RACV). Il est proposé de le fixer à 55 francs, conformément à la moyenne des cantons romands.

Article 418, alinéa 4 LCP

Cet article introduit un bonus de 50% pour les motos électriques ou à hydrogène ainsi qu'un malus de 50% pour les motos dont le code émissions est antérieur à la norme EURO 3.

Modifications à une autre loi

Article 8A LaLPE

Le nouvel article 8A LaLPE prévoit la création d'une aide financière à l'achat de véhicules 100% électriques alimentés par une batterie ou une pile à combustible (hydrogène), lorsqu'un détenteur d'un véhicule avec moteur à combustion le remplace par un véhicule électrique.

Cette aide financière sera octroyée par le biais d'un fonds de promotion de l'électromobilité prévu au nouvel article 8B LaLPE. Le versement de cette aide financière sera soumis au respect des conditions qui seront prévues dans le règlement de gouvernance dudit fonds. Le montant de l'aide octroyée sera également prévu dans ledit règlement et sera inversement proportionnel à la puissance du véhicule.

Le versement de l'aide financière sera effectué sur la base du principe « premier arrivé, premier servi », autrement dit, dans les limites des montants disponibles au sein de ce fonds.

Article 8B LaLPE

Cette disposition prévoit la création du fonds de promotion de l'électromobilité.

Elle fixe également les montants qui seront versés annuellement dans ce fonds. Ces montants se basent sur l'estimation effectuée par l'OCV des recettes fiscales supplémentaires qui devraient résulter du présent projet de loi, ce qui permet de tendre à la neutralité fiscale souhaitée par le Grand Conseil aux termes de la motion 2539.

Pour atteindre les futurs objectifs du Plan climat cantonal, il sera probablement nécessaire de rajouter de l'argent dans ce fonds tant que les véhicules électriques seront un peu plus chers à l'achat que les véhicules thermiques. L'alinéa 3 prévoit ainsi la possibilité d'augmenter la dotation du fonds de promotion de l'électromobilité via les mécanismes budgétaires usuels, selon les priorités décidées par le Conseil d'Etat et le Grand Conseil.

Il est prévu que le fonds de promotion de l'électromobilité soit alimenté de manière dégressive au cours des années 2022 à 2027 afin de tenir compte de la baisse des recettes fiscales découlant de l'achat de véhicules moins polluants au fur et à mesure de l'écoulement du temps. Le présent projet de loi prévoit que ce fonds sera dissous lorsqu'il ne comportera plus de montants disponibles pour le versement d'une aide financière.

L'alinéa 5 du nouvel article 8B LaLPE prévoit le traitement comptable des flux monétaires et non monétaires afin de se conformer aux normes applicables en la matière. En effet, la création d'un tel fonds nécessite la mise en œuvre du traitement comptable prévu par la recommandation 08 du modèle comptable harmonisé pour les cantons et les communes (MCH2) relative aux financements spéciaux et préfinancements.

Concrètement, cela signifie que, dans un premier temps, les montants d'impôts résultant du présent projet de loi figureront en revenu dans les comptes de l'Etat. L'attribution de l'Etat au fonds de promotion de l'électromobilité sera constatée en charge non monétaire dans le budget et dans les comptes. Dans un deuxième temps, les subventions qui seront versées aux acheteurs de véhicules électriques figureront en charge. Un prélèvement de fonds à concurrence desdites subventions sera constaté en revenu dans le budget et les comptes. Il s'agira d'un revenu non monétaire qui permettra de neutraliser, sur le résultat net budgété et comptable, l'effet des subventions versées.

A noter toutefois que ce traitement n'est pas conforme aux normes IPSAS. car la comptabilisation des attributions de l'Etat en charge et des prélèvements en revenu vient neutraliser les effets sur le résultat net et ne respecte dès lors pas l'approche économique défendue par ces normes. C'est pourquoi le nouvel article 8B, alinéa 5 LaLPE prévoit expressément ce traitement comptable dérogatoire et rappelle la compétence du Conseil d'Etat, fixée à l'article 19, alinéa 1, de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013 (LGAF; rs/GE D 1 05), de prévoir des dérogations aux normes IPSAS.

Il convient également de souligner que ce traitement dérogatoire se justifie par le fait qu'il repose sur un nouveau financement, est prévu pour une durée limitée dans le temps et ne s'appliquera qu'au fonds de promotion de l'électromobilité prévu par le présent projet de loi.

5. Conclusion

Les modifications proposées par le présent projet de loi permettent d'adapter l'imposition sur les véhicules en prenant en compte l'évolution technologique et les nouvelles normes environnementales imposées aux constructeurs. Ces modifications visent également à introduire différentes mesures incitant à l'usage de véhicules plus conformes aux exigences de l'urgence climatique, ainsi qu'à la prise en considération d'une cohérence de l'usage du domaine public en termes de mobilité générale.

Le canton souhaite, par le biais de ces modifications, ainsi que par le versement d'une subvention à l'achat d'un véhicule doté d'un moteur électrique ou à hydrogène, accompagner la transition énergétique et influencer la composition du parc des véhicules genevois, et ainsi répondre tant aux axes de la législation qu'à la demande du Grand Conseil.

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les Députés, de réserver un bon accueil au présent projet de loi.

Annexes :

- 1) *Préavis financier*
- 2) *Planification des charges et revenus de fonctionnement découlant du projet*
- 3) *Tableau des incidences financières de chaque mesure*
- 4) *Tableau synoptique*



REPUBLIQUE ET
CANTON DE GENEVE

PREAVIS FINANCIER

Ce préavis financier ne préjuge en rien des décisions qui seront prises en matière de politique budgétaire.

1. Attestation de contrôle par le département présentant le projet de loi

- ♦ Projet de loi présenté par le département des infrastructures (DI) et le département du territoire (DT).
- ♦ Objet: Projet de loi modifiant la loi générale sur les contributions publiques (LCP - D 3 05).
- ♦ Rubriques budgétaires concernées: 06.13.02.00-301.000, 06.13.02.00-311.300, 06.13.02.00-403.000, 05.23.11.00-35x.xxx, 05.23.11.00-363.700 et 05.23.11.00-45x.xxx.
- ♦ Numéros et libellés de programmes concernés: I01 Impôts, taxes et droits, M03 Admission à la circulation routière et à la navigation et E01 Protection de l'environnement.
- ♦ Planification des charges et revenus de fonctionnement du projet de loi:

oui non Le tableau financier annexé au projet de loi intègre la totalité des impacts financiers découlant du projet.

Ch. personnel	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	-
Biens et services et autres ch.	0.1	-	-	-	-	-	-
Ch. financières	-	-	-	-	-	-	-
Subventions	13.0	11.1	8.8	5.8	4.2	1.4	-
Autres charges [35]	13.0	11.1	8.8	5.8	4.2	1.4	-
Total charges	26.2	22.5	17.8	11.7	8.7	3.0	-
Revenus [40]	13.3	11.3	9.0	6.0	4.4	1.6	-
Autres revenus [45]	13.0	11.1	8.8	5.8	4.2	1.4	-
Total revenus	26.2	22.5	17.8	11.7	8.7	3.0	-
Résultat net	-	-	-	-	-	-	-

CA

1/2



♦ Inscription budgétaire et financement (modifier et cocher ce qui convient) :

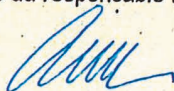
oui non Les incidences financières de ce projet de loi seront inscrites au projet de budget de fonctionnement dès 2022, conformément aux données du tableau financier.

oui non Les incidences financières de ce projet de loi seront inscrites au plan financier quadriennal 2022-2025.

Remarque: les montants inscrits sur les natures comptables 35 et 45 sont non monétaires et rendent compte de l'attribution au fonds de l'électromobilité et de son utilisation.


Le département atteste que le présent projet de loi est conforme à la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat (LGAF), à la loi sur les indemnités et les aides financières (LIAF), au modèle comptable harmonisé pour les cantons et les communes (MCH2) et aux dispositions d'exécution adoptées par le Conseil d'Etat.

Genève, le : 22.01.2021 Signature du responsable financier DI:

C. Arnold 

Genève, le : Signature du responsable financier DT:

22.01.2021

F. DEKONINCK 

2. Approbation / Avis du département des finances

oui non Remarque(s) complémentaire(s) du département des finances : _____

Genève, le : 22 janvier 2021

Visa du département des finances :

Yves Fornallaz



N.B. : Le présent préavis financier est basé sur le PL, son exposé des motifs, le tableau financier et ses annexes transmis le 21.01.2021.

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

Projet présenté par le département des infrastructures et le département du territoire

(montants annuels, en mios de fr.)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	dès 2029
TOTAL charges de fonctionnement	26.24	22.48	17.83	11.72	8.68	2.99	0.00	0.00
Charges de personnel [30]	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20		0.00
Biens et services et autres charges [31]	0.10	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Charges financières	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Intérêts [34]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Amortissements [33 + 366 - 466]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Subventions [363+369]	12.97	11.14	8.82	5.76	4.24	1.39	0.00	0.00
Autres charges [35]	12.97	11.14	8.82	5.76	4.24	1.39	0.00	0.00
TOTAL revenus de fonctionnement	26.24	22.48	17.83	11.72	8.68	2.99	0.00	0.00
Revenus [40 à 44, 46]	13.27	11.34	9.02	5.96	4.44	1.59	0.00	0.00
Autres revenus [45]	12.97	11.14	8.82	5.76	4.24	1.39	0.00	0.00
RESULTAT NET FONCTIONNEMENT	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Remarques :

L'affectation des montants au fonds de l'électromobilité (nature 35) et leur utilisation (nature 45) sont des mouvements non monétaires qui ont un impact sur le compte de fonctionnement en application de la recommandation n°8 du MCH2. Les montants affectés en charge (nature 35) correspondent à une estimation de revenus fiscaux tenant compte de la prise en charge des charges de personnel et de biens et services (natures 30+31). Pour des raisons de simplification, l'hypothèse est faite que le montant attribué l'année N est utilisé et redistribué la même année (nature 36).

Date et signature du responsable financier :

Pour le D.I.
(22.01.2024)

[Signature]

[Signature]
22.01.2024

ANNEXE 3

• **Tableau des incidences financières de chaque mesure :**

Variante neutre-équilibrée	impact sur masse fiscale (en millions de francs) par rapport à 2020					
	en 2022	en 2023	en 2024	en 2025	en 2026	en 2027
Voitures de tourisme						
abaisser seuil bonus à 95 g/km de CO2	3.5	3.25	2.55	1.9	1.25	0.25
introduire malus de 25 % entre 191 et 200 g/km	1.2	1.05	0.9	0.75	0.6	0.5
appliquer système bonus/malus pour voiture avec 1ère mise en circ depuis 2000	9	7.8	6.6	5.4	4.2	3
introduire une surtaxe sur le poids total	7.8	7.8	7.8	7.8	7.8	7.8
Surtaxe pour voitures inférieures à la norme EURO 3 (B03)	3.2	2.8	2.4	2	1.6	1.2
suppression échelon à 44 francs dès 141 kW	-13	-13	-13	-13	-13	-13
Voitures de livraison/camions						
supprimer le plafond de 1837 francs	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8
taxer un malus 50 % aux camions inf. à la norme EURO 3 (E03)	0.1	0.08	0.05	0.025	0	0
taxer un malus 50 % aux voitures de livraison inf. à la norme EURO 3 (B03)	0.2	0.18	0.16	0.15	0.13	0.11
Introduire un bonus de 50 % voitures de livraison et camions électriques et à hydrogène	-0.06	-0.07	-0.08	-0.96	-0.11	-0.12
Motocycles						
Augmenter le seuil de départ de 27,50 francs	1.63	1.64	1.65	1.65	1.65	1.65
Introduire un malus de 50 % pour les motos antérieures à EURO 3 (C03)	0.4	0.3	0.22	0.14	0.05	0
Introduire un bonus de 50% pour les motos électriques et à hydrogène	-0.024	-0.028	-0.032	-0.034	-0.038	-0.42
incidence des mesures en million de francs	14.746	12.602	10.018	6.621	4.932	1.77
équilibre à +/- 6 années						
total recettes supplémentaires jusqu'en 2027 (inclus 2027)						50,7 millions de francs

Comparaison teneur actuelle/teneur proposée des articles modifiés de la LCP

Teneur actuelle	Teneur proposée	Commentaires
<p>Art. 415 al. 1 LCP</p> <p>¹ Les véhicules automobiles destinés au transport de personnes et comportant 9 places au plus (y compris celle du conducteur) sont taxés d'après la puissance effective de leur moteur calculée en kilowatts (kW) et d'après leurs émissions de CO2 exprimées en grammes par kilomètre (g/km).</p>	<p>Art. 415 al. 1 LCP</p> <p>¹ Les véhicules automobiles destinés au transport de personnes et comportant 9 places au plus (y compris celle du conducteur) sont taxés d'après la puissance effective de leur moteur calculée en kilowatts (kW) et d'après leurs émissions de CO2 exprimées en grammes par kilomètre (g/km), d'après leur poids total exprimé en kilogrammes (kg) et d'après leur code émissions (norme EURO).</p>	<p>La nouvelle teneur de cette disposition précise que la taxation des voitures de tourisme est calculée en fonction du poids total et du code émissions (norme EURO) en plus de la puissance et de l'émission de CO2.</p>
<p>Art. 415 al. 2 lettre d) et e) LCP</p> <p>d) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 141 kW 30 fr.</p> <p>e) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW 40fr.</p>	<p>Art. 415 al. 2 lettre d) LCP</p> <p>d) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW 33 fr.</p> <p>e) (<i>abrogé</i>)</p>	<p>Compte tenu de l'augmentation exponentielle du barème, le dernier échelon à partir de 141 kW est supprimé de telle sorte que le montant applicable à l'échelon précédent, à savoir actuellement 33 francs par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, soit appliqué au-delà du seuil de 141 kW. Ainsi, le seuil à 44 francs dès 141 KW est supprimé.</p>
<p>Art. 415 al. 4 LCP</p> <p>⁴ Au montant calculé selon le barème susmentionné s'applique – pour les voitures dont la date de première mise en circulation est postérieure à l'entrée en vigueur du présent alinéa – un coefficient multiplicateur selon le barème suivant :</p> <p>Emissions de CO2 coefficient-multiplicateur</p> <p>bonus/malus</p> <p>a) ≤ 120 g/km 0,5</p> <p>bonus de 50 %</p> <p>b) > 120 g/km et ≤ 200 g/km 1</p> <p>bonus de 0 %</p>	<p>Art. 415 al. 4 LCP</p> <p>⁴ Au montant calculé selon le barème susmentionné s'applique – pour les voitures dont la date de première mise en circulation est postérieure au 31.12.1999 – un coefficient multiplicateur selon le barème suivant :</p> <p>Emissions de CO2 coefficient-multiplicateur</p> <p>bonus/malus</p> <p>a) ≤ 95 g/km 0,5</p> <p>bonus de 50 %</p> <p>b) > 95 g/km et ≤ 190 g/km 1</p> <p>bonus de 0 %</p>	<p>Le système du bonus/malus s'applique pour les voitures dont la 1ère mise en circulation est postérieure au 31 décembre 1999 et non plus au 31 décembre 2019.</p> <p>Le seuil d'émissions de CO2 en dessous duquel un bonus de 50% est accordé est abaissé et est fixé à un maximum de 95 g/km au lieu de 120 g/km.</p>

Comparaison teneur actuelle/teneur proposée des articles modifiés de la LCP

<p>c) > 200 g/km malus de 50 % Le bonus décrit sous la lettre a) n'est pas accordé aux voitures diesel non équipées d'un filtre à particules ou ne répondant pas aux normes EURO 05 et suivantes.</p>	<p>1,5</p>	<p>c) > 190 g/km et ≤ 200 g/km 1,25 d) > 200 g/km 1,5 Le bonus décrit sous la lettre a) n'est pas accordé aux voitures diesel non équipées d'un filtre à particules ou ne répondant pas aux normes EURO 5 et suivantes.</p>	<p>Un malus intermédiaire de 25 % est introduit pour les voitures émettant entre 190 g/km et 200 g/km de CO₂, et ce, afin de prendre en compte l'évolution technologique et les alternatives de motorisation offertes sur le marché en lien avec l'éthique environnementale.</p>
<p>Art. 415 al. 6 LCP <i>(Inexistant)</i></p>	<p>Art. 415 al. 6 LCP 7 Au montant calculé selon le barème susmentionné s'applique une surtaxe sur le poids total suivante : a) ≥ 2 500 kg 200 fr. b) ≥ 2 750 kg 400 fr. c) ≥ 3 100 kg 800 fr.</p>	<p>Cet article introduit une surtaxe calculée en fonction du poids des véhicules en vue d'inciter à opter pour des voitures moins lourdes et moins volumineuses que les véhicules de type SUV ou pick-up volumineux.</p>	<p>Cet article introduit une surtaxe calculée en fonction du poids des véhicules en vue d'inciter à opter pour des voitures moins lourdes et moins volumineuses que les véhicules de type SUV ou pick-up volumineux.</p>
<p>Art. 415 al. 7 LCP <i>(Inexistant)</i></p>	<p>Art. 415 al. 7 LCP 8 De plus, une surtaxe de 200 fr. est appliquée aux voitures dont le code émissions est antérieur à EURO 3.</p>	<p>Cette disposition introduit une surtaxe pour les voitures les plus polluantes, soit uniquement les véhicules mis en circulation avant les normes EURO jusqu'à celles répondant à la norme EURO 2, et ce, indépendamment de leurs émissions de CO₂.</p>	<p>Cette disposition introduit une surtaxe pour les voitures les plus polluantes, soit uniquement les véhicules mis en circulation avant les normes EURO jusqu'à celles répondant à la norme EURO 2, et ce, indépendamment de leurs émissions de CO₂.</p>
<p>Art. 416 al. 2 LCP 2 h) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 500 kg 63 fr.</p>	<p>Art. 416 al. 2 LCP 2 h) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 500 kg, jusqu'à 13 000 kg i) de 13 001 à 17 500 kg 65 fr. j) de 17 501 à 21 500 kg 1 850 fr. k) de 21 501 à 25 500 kg 1 950 fr. l) de 25 501 à 29 500 kg 2 200 fr. 2 500 fr.</p>	<p>Actuellement, l'impôt frappant les véhicules destinés au transport de choses ne peut pas excéder un montant maximum fixé à 1'837 francs. Ce montant est applicable dès qu'un tel</p>	<p>Actuellement, l'impôt frappant les véhicules destinés au transport de choses ne peut pas excéder un montant maximum fixé à 1'837 francs. Ce montant est applicable dès qu'un tel</p>

Comparaison teneur actuelle/teneur proposée des articles modifiés de la LCP

	<p>m) de 29 501 à 33 500 kg n) plus de 33 500 kg</p> <p>2 850 fr. 3 250 fr.</p>	<p>véhicule atteint le poids de 13'000 kilos. Afin d'adapter les montants à la moyenne suisse, cette disposition prévoit l'application d'un nouveau barème couvrant les véhicules dont le poids va de 13'001 kilos à 29'500 kilos.</p>
<p>Art. 416 al. 3 LCP ³Toutefois, l'impôt ne peut pas excéder 1 780 francs.</p>	<p>Art. 416 al. 3 LCP ³ Au montant calculé selon le barème susmentionné s'applique un coefficient multiplicateur selon le barème suivant : Conditions coefficient-multiplicateur bonus/malus a) Véhicules électriques ou à hydrogène bonus de 50 % 0,5 b) Véhicules à code émissions antérieure à EURO 3 malus de 50 % 1,5</p>	<p>L'impôt maximum fixé par cette disposition est supprimée. Au surplus, cet article introduit un bonus de 50% pour les véhicules électriques ou à hydrogène destinés au transport de choses ainsi qu'un malus de 50% pour ces mêmes véhicules dont le code émissions est antérieur à la norme EURO 3.</p>
<p>Art. 418 al. 2, lettre a) LCP a) jusqu'à 2 kW 25 fr.</p>	<p>Art. 418 al. 2, lettre a) LCP a) jusqu'à 2 kW 55 fr.</p>	<p>L'impôt de base pour les deux-roues motorisés s'élève actuellement à 27.50 francs (montant indexé selon à l'art. 2, lettre c) RACV). Il est proposé de le fixer à 55 francs, conformément à la moyenne des cantons romands.</p>
<p>Art. 418 al. 4 LCP <i>(Inexistant)</i></p>	<p>Art. 418 al. 4 LCP ⁴ Au montant calculé selon le barème susmentionné s'applique un coefficient multiplicateur selon le barème suivant :</p>	<p>Cet article introduit un bonus de 50% pour les motos électriques ou à hydrogène ainsi qu'un malus de 50%</p>

Comparaison teneur actuelle/teneur proposée des articles modifiés de la LCP

	<p>Conditions bonus/malus</p> <p>coefficient-multiplicateur</p> <p>a) Véhicules électriques ou à hydrogène 0,5</p> <p>b) Véhicules à code émissions antérieur à EURO 3 1,5</p> <p>malus de 50 %</p> <p>malus de 50 %</p>	<p>pour les motos dont le code émissions est antérieur à la norme EURO 3.</p>
<p>Art. 8A LaLPE <i>(Inexistant)</i></p>	<p>Art. 8A LaLPE</p> <p>¹ Le canton peut octroyer une aide financière lors de la première immatriculation d'un véhicule neuf alimenté exclusivement par une batterie électrique ou par une pile à combustible remplaçant un véhicule avec moteur à combustion immatriculé au nom du même détenteur.</p> <p>² L'aide financière de l'alinéa 1 est octroyée dans les limites des montants disponibles au sein du fonds de promotion de l'électromobilité institué par l'article 8B de la présente loi et est limitée à la durée d'existence dudit fonds.</p> <p>³ Le Conseil d'Etat fixe les conditions d'octroi et les montants de l'aide financière par voie réglementaire.</p>	<p>Ce nouvel article 8A de la Loi d'application de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LaLPE, K 1 70) prévoit la création d'une aide financière à l'achat de véhicules électriques 100% alimentés par une batterie ou une pile à combustible (hydrogène), lorsqu'un détenteur d'un véhicule avec moteur à combustion le remplace par un véhicule électrique.</p> <p>Cette aide financière sera octroyée par le biais d'un fond de promotion à l'électromobilité prévu au nouvel article 8B LaLPE. Le versement de cette aide financière sera soumis au respect des conditions qui seront prévues dans le règlement de gouvernance du fonds. Le montant de l'aide octroyée sera également prévu dans ledit règlement et sera inversement</p>

<p>Art. 8B LaLPE <i>(Inexistant)</i></p>	<p>proportionnel à la puissance du véhicule. Le versement de l'aide financière sera effectué sur la base du principe « 1er arrivé, 1er servi », autrement dit, dans les limites des montants disponibles au sein du fonds.</p>
<p>Art. 8B LaLPE</p> <p>1 Il est constitué un fonds de promotion de l'électromobilité en vue de soutenir la transition écologique des véhicules.</p> <p>2 Le fonds de promotion de l'électromobilité est alimenté à concurrence des montants suivants :</p> <p>Année de l'entrée en vigueur de la modification du <i>[à compléter]</i> : 13,1 millions de F</p> <p>Deuxième année : 11,2 millions de F</p> <p>Troisième année : 8,8 millions de F</p> <p>Quatrième année : 5,8 millions de F</p> <p>Cinquième année : 4,2 millions de F</p> <p>Sixième année : 1,4 millions de F</p> <p>3 En fonction des besoins, le fonds peut être alimenté par des montants plus élevés que ceux prévus à l'alinéa 2 par le biais des mécanismes budgétaires usuels.</p> <p>4 Le fonds est dissous lorsqu'il ne comporte plus de montants disponibles.</p> <p>5 Le Conseil d'Etat édicte par voie réglementaire les dispositions nécessaires au sens de l'article 19, alinéa 1 LGAf, afin de permettre également la comptabilisation des flux monétaires et non monétaires dans le compte de résultat, en application de la recommandation du Modèle de comptes harmonisé pour la Confédération et les cantons (MCH2) relative aux financements spéciaux et préfinancements 2.</p> <p>6 Le Conseil d'Etat fixe par voie réglementaire la gouvernance et l'utilisation du fonds.</p>	<p>Cette disposition prévoit la création du fonds de promotion de l'électromobilité. Elle fixe également les montants qui seront versés annuellement dans ce fonds. Ces montants se basent sur l'estimation effectuée par l'OCV des recettes fiscales supplémentaires qui devraient résulter du présent projet de loi, ce qui permet de tendre à la neutralité fiscale souhaitée par le Grand Conseil aux termes de la motion M 2539.</p> <p>Pour atteindre les futurs objectifs du Plan Climat cantonal, il sera probablement nécessaire de rajouter de l'argent dans ce fonds tant que les véhicules électriques seront un peu plus chers à l'achat que les véhicules thermiques. Cet alinéa prévoit ainsi la possibilité d'augmenter la dotation du fonds via les</p>

Comparaison teneur actuelle/teneur proposée des articles modifiés de la LCP

	<p>mécanismes budgétaires usuels, selon les priorités décidées par le Conseil d'Etat et le Grand Conseil.</p> <p>Il est prévu que le fonds de promotion de l'électromobilité soit alimenté de manière dégressive au cours des années 2022 à 2027 afin de tenir compte de la baisse des recettes fiscales découlant de l'achat de véhicules moins polluants au fur et à mesure de l'écoulement du temps. Le présent projet prévoit que ce fonds sera dissous lorsqu'il ne comportera plus de fonds disponibles pour le versement d'une aide financière.</p> <p>L'alinéa 5 du nouvel article 88 LaPE prévoit le traitement comptable des flux monétaires et non monétaires afin de se conformer aux normes applicables en la matière. En effet, la création d'un tel fonds nécessite la mise en œuvre du traitement comptable prévu par la recommandation n° 8 du Modèle de comptes harmonisé pour la Confédération et les cantons (MCHZ) relative aux financements spéciaux et préfinancements 2.</p>
--	--

	<p>Concrètement, cela signifie que, dans un premier temps, les montants d'impôts résultant du présent projet de loi figureront en revenu dans les comptes de l'Etat. L'attribution de l'Etat au fonds pour la promotion de l'électromobilité sera constatée en charge non monétaire dans le budget et dans les comptes. Dans un deuxième temps, les subventions qui seront versées aux acheteurs de véhicules électrique figureront en charge. Un prélèvement de fonds à concurrence desdites subventions sera constaté en revenu dans le budget et les comptes. Il s'agira d'un revenu non monétaire qui permettra de neutraliser, sur le résultat net budgété et comptable, l'effet des subventions versées.</p> <p>A noter toutefois que ce traitement n'est pas conforme aux normes IPSAS car la comptabilisation des attributions de l'Etat en charge et des prélèvements en revenu vient neutraliser les effets sur le résultat net et ne respecte dès lors pas l'approche économique</p>
--	---

		<p>défendue par ces normes. C'est pourquoi le nouvel article 8B, al. 5 LalPE prévoit expressément ce traitement comptable dérogatoire et rappelle la compétence du Conseil d'Etat, fixée à l'article 19, alinéa 1 de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat (LGAF, D 1 05), de prévoir des dérogations aux normes IPSAS.</p> <p>Il convient également de souligner que ce traitement dérogatoire se justifie par le fait qu'il repose sur un nouveau financement, est prévu pour une durée limitée dans le temps et ne s'appliquera qu'au fonds de promotion de l'électromobilité prévu par le présent projet de loi.</p>
--	--	---