



Date de dépôt : 6 juillet 2026

Rapport

**de la commission fiscale chargée d'étudier la proposition de
motion de Grégoire Carasso, Yvan Zweifel, Louise Trottet, Sylvain
Thévoz, Julien Nicolet-dit-Félix : Impôt auto et pataquès : bilan et
perspective**

Rapport de Julien Nicolet-dit-Félix (page 3)

Proposition de motion (3200-A)

Impôt auto et pataquès : bilan et perspective

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

- la motion 2539, l’initiative populaire cantonale 178 et la loi 12888 ;
- le vote populaire du 3 mars 2024 approuvant à 57% la réforme de l’impôt automobile (PL 12888-A) visant la prise en compte de la protection de l’environnement et de la santé, l’intégration des évolutions technologiques et la neutralité fiscale ;
- le vote populaire du 3 mars 2024 rejetant à 52% l’initiative de l’UDC (IN 178-C) visant à conserver les mécanismes de l’ancien régime d’impôt automobile tout en diminuant de moitié la facture pour les propriétaires de véhicules ;
- l’émission durant l’automne 2024 des bordereaux d’impôt automobile et la survenance de carences, parfois importantes, dans le déploiement du nouveau dispositif légal ;
- la décision quasi unanime du Grand Conseil, le 13 décembre 2024, d’adopter dans l’urgence des mesures correctives transitoires (PL 13564-A) ;
- l’engagement pris alors par le Grand Conseil et le Conseil d’Etat, sur la base des données et éléments statistiques de 2025, de remettre l’ouvrage sur le métier et de pallier durablement les carences identifiées,

invite le Conseil d’Etat

à soumettre au Grand Conseil un projet de loi intégrant les trois paramètres suivants :

- niveler les effets de seuil de manière générale ;
- modifier l’approche d’imposition relative aux véhicules hybrides en particulier ;
- prolonger d’une année la mesure transitoire limitant l’augmentation du bordereau au double.

Rapport de Julien Nicolet-dit-Félix

La commission fiscale a consacré cinq séances, entre le 3 mars et le 23 juin 2026, à l'examen de la motion 3200, sous les présidences de MM. Sylvain Thévoz et Michaël Andersen.

Elle a pu bénéficier de l'expertise de M. Stefano Gorgone, secrétaire scientifique, qui a assisté à toutes les séances. Les procès-verbaux ont été tenus avec rigueur par M. Arnaud Rosset et M^{me} Alicia Nguyen.

Après avoir auditionné M. Grégoire Carasso, auteur de la motion, M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat chargé du DSM, M. Didier Leibzig, directeur de l'OCV, **elle a accepté à une très large majorité (12 voix et 2 abstentions) une version amendée de la motion.**

Que toutes les personnes citées soient remerciées de leur contribution aux travaux de la commission.

En résumé

Le 3 mars 2024, le corps électoral préférerait à l'initiative populaire 178 « Pour la réduction de l'impôt sur les véhicules » un contreprojet adopté par le parlement, le PL 12888.

Or, à l'automne de la même année, la presse a relayé l'effroi de plusieurs détenteurs d'automobiles au moment de la réception des bordereaux de taxation. Une fois les erreurs techniques¹ écartées, des augmentations massives ont été constatées, principalement en ce qui concerne des véhicules anciens, dont la consommation de carburant est élevée en regard de la puissance².

De plus, il est apparu que les effets de seuil générés par le nouveau barème créaient des écarts de plusieurs centaines de francs entre deux véhicules aux émissions quasi identiques.

Par ailleurs, il est également apparu que les véhicules hybrides rechargeables (ou « plug-in ») étaient manifestement sous-taxés – en tout cas

¹ Il est ainsi apparu que certains véhicules anciens achetés d'occasion et immatriculés précédemment dans d'autres cantons avaient reçu le code 789 comme émission de CO₂, ce qui signifiait que les émissions étaient inconnues et a généré automatiquement des bordereaux erronés à plus de 9500 francs !

² En effet, la loi précédente taxait en fonction de la puissance et le PL 12888 en fonction des émissions de CO₂, qui sont physiquement corrélées à la consommation.

nettement moins que leurs équivalents électriques – du fait d’un calcul particulièrement favorable de leurs émissions de CO₂³.

Dans l’urgence, la commission a proposé au Grand Conseil un projet de loi⁴ transitoire limitant ces effets nuisibles :

- en limitant pour une période de trois ans la hausse au double de la taxation antérieure ;
- en imposant au poids les véhicules d’habitation (camping-cars), les corbillards et les véhicules cellulaires.

La première modification ne concernant que les années 2025, 2026 et 2027, et la question des effets de seuil n’ayant pas été réglée, un panel de députés de différents partis, menés par Grégoire Carasso, a déposé la motion 3200 en janvier 2026, partant du principe que, une fois les données 2025 connues, il était temps de déterminer comment pérenniser le système au-delà de la période transitoire.

La motion originale⁵ reprenait les principes qui avaient guidé le groupe de travail ayant élaboré le PL 12888 et demandait la mise à disposition des données de l’exercice 2025.

A la suite de l’audition du DSM et de l’OCV et de riches échanges au sein de la commission, il a été convenu de simplifier les invites dans le but de trouver un socle commun à tous les groupes demandant au DSM d’élaborer un nouveau projet de loi visant à :

- faire disparaître les effets de seuil ;
- régler la question des véhicules hybrides « plug-in », nettement moins taxés que leurs homologues électriques ;
- prolonger d’une année le régime transitoire, pour permettre l’élaboration d’une loi solide.

Cette **version amendée a été largement acceptée (12 oui et 2 abstentions)** le 23 juin 2026, au lendemain de la décision du Tribunal

³ Ces véhicules peuvent circuler soit à l’électricité soit en faisant fonctionner leur moteur thermique. Ainsi, leurs émissions réelles dépendent des choix de leur conducteur. De façon standardisée, les émissions qui leur sont attribuées sont très faibles. Ainsi une Audi A6 de 1740 kg et 367CV n’est censée consommer que 2,8 l aux 100 km et donc émettre 63 g de CO₂. Elle est ainsi taxée à 135,75 francs alors que son équivalent électrique, pesant plus de 2600 kg, va payer 1620 francs...

⁴ <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL13564A.pdf>

⁵ <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/M03200.pdf>

administratif de première instance⁶ concernant le mode de calcul de l'impôt auto, qui annihile les effets de seuil tout en réduisant considérablement le montant de l'impôt... et les recettes fiscales⁷. Au moment de la rédaction de ce rapport, le département n'a pas encore fait connaître sa décision quant à un éventuel recours.

En détail, séance par séance

Séance du 3 mars 2026 – Audition de M. Grégoire Carasso, auteur de la motion

M. Carasso indique que la seule originalité de ce texte réside dans son titre et il en est fier. Le reste n'est que garniture, comme le rappelaient encore récemment les vendeurs de viande suisse, puisque cette histoire de l'impôt auto remonte au vote presque unanime du parlement en 2019. Ils en étaient arrivés, grâce à un soutien très large, à une motion interpartis qui était la M 2539 et qui appelait de ses vœux une réforme de l'impôt auto. Cet objet a ensuite été accompagné d'un projet de loi du Conseil d'Etat, d'une initiative populaire cantonale de l'UDC soutenue par le MCG et d'un projet de loi du MCG et a été en partie modifié ou réorienté. C'est le projet de loi du MCG qui a ensuite été pris comme base pour élaborer un contreprojet à cette initiative. Voilà le contexte sur les éléments parlementaires qui précèdent. Il ajoute que la mise en œuvre de cette réforme s'est révélée, à certains titres, être un fiasco. Ils peuvent utiliser ce terme, sans revenir sur les responsabilités, au mieux partagées entre les différentes parties prenantes. Il s'était agi de 890 000 bordereaux, de mémoire, renvoyés sans aucune explication entre les dispositions légales formelles votées et des effets de bord dont tout le monde se souvient. Si les commissaires ont été au cœur de la réforme précédente, ils se rappellent forcément qu'en décembre 2024, quand ces bordereaux ont commencé à sortir du domicile des contribuables concernés pour se retrouver directement dans les boîtes e-mail des députés ou des journalistes, des cas de figure complètement hors normes ont été mis en évidence avec un joli emballement. Il se rappelle certains de ses anciens collègues pris de stress immense par rapport à des situations qui n'avaient pas été anticipées et pour lesquelles ils étaient prêts à jeter le bébé avec l'eau du bain, soit à renoncer à l'entier de la réforme. C'est dans ce contexte de stress que le Grand Conseil a

⁶ <https://www.tdg.ch/impot-automobile-geneve-a-mal-calcule-la-surtaxe-co2-654793815035>

⁷ La *Tribune de Genève* évalue à environ 50 millions de francs les pertes potentielles : <https://www.tdg.ch/impot-automobile-geneve-pourrait-devoir-rembourser-50-millions-815063827326>

été, avec le Conseil d'Etat, efficace, responsable et précis, à la différence de la mise en œuvre de la réforme. Ils ont été précis pour limiter, sur la base de principes votés à la quasi-unanimité du Grand Conseil, des mesures d'adaptation et de limitation des effets de bord extrêmes de la réforme, avec un délai de 3 ans pour corriger ces effets non voulus.

M. Carasso explique que c'est précisément dans ce contexte et dans cette volonté que s'inscrit cette motion. Avec un peu moins de rigidité sur les signatures, ils auraient tous les partis signataires qui ont soutenu la réforme. Il en manque quelques-uns pour des questions de minutes de validation de signatures après le dépôt malgré une information préalable. C'est donc bien un texte interpartis et il s'agit d'un objet qui a été débattu dans les groupes socialiste, des Verts, PLR et au sein du Centre qui a également apporté son soutien à ce texte. Ce texte se limite à rappeler les principes qui ont fondé la réforme, à reconnaître les erreurs et les effets de bord qui ont été constatés lors de sa mise en œuvre, à demander au département de venir, et c'est pour cela que ce texte intervient maintenant, une année après la mise en œuvre avec des données détaillées. Ils ont reçu, en décembre dernier, des données. S'ils veulent mal commencer l'exercice, il propose qu'ils se fondent sur ce courrier du Conseil d'Etat. Ils ont besoin d'entendre le conseiller d'Etat, son département et l'office cantonal des véhicules avec une présentation détaillée des résultats et des données de 2025 pour ensuite fonder, sur la base des mêmes principes généraux, une révision de la réforme qui leur laisse le temps de faire les choses correctement puisqu'ils reçoivent encore des courriers de contribuables. C'est devenu un sujet de passion pour toutes celles et ceux qui possèdent une voiture, car ils analysent les effets de cette réforme par rapport à l'ancienne loi. Ils connaissent les mêmes limites de l'exercice : les propriétaires de véhicules tout électriques considèrent qu'ils sont peu avantagés dans la réforme, les véhicules hybrides sont très avantagés dans la réforme et les vieux véhicules, selon le type de véhicule, sont très désavantagés. Il précise que ce ne sont pas les principes généraux qui ont induit ces désavantages parfois extrêmes. Ce sont des effets de bord non anticipés et ce sont eux qu'il conviendrait, au sens des signataires de cette motion, de corriger au plus vite. Quand il dit au plus vite, il précise qu'ils doivent prendre le temps de corriger cela. Ils ont 24 mois devant eux.

Un commissaire (UDC) pose la question du sens de la « neutralité fiscale » visée par la motion et de ses objectifs. En relation avec cette question, un député (MCG) demande si l'objectif de l'impôt ne devrait pas se limiter à l'entretien des chaussées. Comme Genève en a moins que ses voisins, l'impôt devrait y être plus bas.

M. Carasso indique que la conception de neutralité fiscale n'est pas la sienne, mais celle de la M 2539, dont le 1^{er} signataire est PLR. Même l'UDC ne s'y était pas opposée. Elle était moins convaincue de l'importance d'une réforme et préférerait, à la faveur de son initiative, simplement couper les taux par deux en gardant le même système archaïque, complexe et illisible de l'ancien temps. A ses yeux et à ceux d'une quasi-unanimité du parlement, cet ancien régime était pire encore que le régime actuel. La volonté de neutralité fiscale de l'époque était d'appréhender une réforme sans que les uns cherchent à baisser les impôts ou que les autres cherchent à les augmenter. C'était sur la réforme genevoise, étant entendu qu'il y avait un paramètre extérieur à l'époque et qu'il faudra actualiser avec les données 2025 et non pas sur la base de 37 modèles sur peut-être 10 000, ce qui du coup veut tout et rien dire, mais sur la base de la moyenne suisse de l'imposition des véhicules. Il se trouve qu'à l'époque déjà, Genève se trouvait pile dans la moyenne suisse de l'imposition des véhicules. Ce sont des données qui sont produites par les milieux professionnels, croisées avec les administrations publiques. Ce sont des données que jamais personne n'a remises en question. Le seul moyen, à l'époque de l'initiative, pour l'UDC de dire que Genève était beaucoup plus cher que le reste de la Suisse, comme pour tous les sujets fiscaux, était de choisir quelques véhicules où Genève était plus cher que la moyenne. En dehors de cela et avec un tout petit peu d'honnêteté intellectuelle, Genève était, et l'est toujours aujourd'hui à son avis, pile dans la moyenne suisse.

Le commissaire (UDC) indique que son parti est prêt à relancer une initiative si le résultat ne lui convient pas.

Un commissaire (LC) pose la question de la temporalité de 24 mois de travaux évoquée par M. Carasso en relation avec les périodes électorales.

M. Carasso indique qu'il évoquait ces 24 mois, mais qu'il pense que la commission a 6 mois devant elle au maximum pour effectuer ce travail avec le temps parlementaire pour que la démocratie semi-directe puisse se déployer, tout en étant serein avec ce délai transitoire de 3 ans sur ce qu'a décidé le Grand Conseil en décembre 2024. Concernant le calendrier propre de la commission fiscale, il pense qu'il serait bien de se fixer comme objectif de traiter ce sujet au printemps en gardant l'été en réserve.

Un échange s'ensuit avec un commissaire (MCG) qui conteste que la méthode basée sur le CO₂ soit plus juste et plus lisible que la méthode antérieure basée sur la puissance des véhicules.

Discussion interne

La discussion porte sur la nécessité d'auditionner le département et l'office cantonal des véhicules. Un commissaire (Ve) suggère de voter le texte immédiatement et de le faire passer en plénière en tant qu'urgence de commission, puisqu'il demande précisément d'obtenir les données que l'on demanderait lors de l'audition. Ainsi, on ferait avancer les choses.

Un commissaire (S) préfère garder le texte et le travailler, car, une fois qu'ils auront les données, la seconde invite demande l'élaboration d'une réforme et donc d'un projet de loi. Ce sont autant de choses qui peuvent être travaillées en commission en ayant comme support cette motion pour, finalement, avoir un projet de loi qui est la copie conforme du résultat des discussions de la commission qui est déposé en plénière. Cela lui semble être ce qu'il y a de plus simple et de plus efficace. La commission se rallie à ce point de vue.

Le président demande s'il faut envisager l'audition des deux particuliers qui ont envoyé un courrier. Compte tenu du foisonnement d'interpellations individuelles que plusieurs commissaires ont reçues, il est décidé de renoncer à ces auditions, attendu que le président a déjà répondu à ces personnes.

Séance du 21 avril 2026 – Audition de M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, DSM, et de M. Didier Leibzig, directeur général de l'OCV, DSM

La présentation de l'OCV constitue l'annexe 1 de ce rapport.

M. Maudet remercie la commission de les recevoir pour leur donner leur appréciation sur cette motion et pour revenir au pataquès d'il y a 2 ans et aux tenants et aboutissants de la question de la fiscalité des automobiles. Cette motion arrive à point nommé pour poser un certain nombre de questions. Il va faire une brève introduction avant que M. Leibzig développe quelques chiffres. Il essaiera de leur proposer un catalogue de questions auxquelles il leur faut, que ce soit à la faveur de la motion ou qui s'impose en vertu de la législation puisqu'il y a des clauses résolutives avec cette fameuse taxe de 200 francs. L'idée est que les commissaires soient, au terme de l'audition, parfaitement au clair sur toutes les questions qui se posent. La manière d'y répondre, dans quel ordre et par quel type de réponses, c'est leur affaire.

M. Maudet rappelle que le Conseil d'Etat avait écrit à la commission le 17 décembre 2025 pour attirer leur attention sur le fait que, s'il y avait des velléités de députés d'adapter la loi ou de corriger les éléments existants, notamment sur l'histoire du bouclier, il fallait qu'ils s'y prennent relativement rapidement puisque, quand on parle de fiscalité, le référendum est à 500 signatures et qu'une modification légale prend du temps à être élaborée.

C'est mieux si l'administration est très impliquée pour pouvoir ensuite la déployer. Il est important que cette décision tombe d'ici le mois de juin pour qu'ils sachent s'il y a des changements, afin que ces derniers puissent s'opérer dans les temps. Le courrier du 17 décembre est un courrier du Conseil d'Etat. Il y a eu une discussion au sein du Conseil d'Etat qui va également lui permettre de dire à la commission quelle est leur position sur cette motion. Il se permet d'attirer l'attention des commissaires sur les litiges judiciaires et sur le fait que, à la forme, le reproche formulé par un conseiller municipal et conseiller national, M. Sormanni, a été tranché en dernière instance par le Tribunal fédéral. Le peuple genevois n'a pas été mal orienté et la brochure de votation était correcte. Sur la forme et sur l'information qui a précédé la votation populaire de mars 2024, tout cela est purgé. Sur le fond, et notamment sur la question de la proportionnalité et de la progressivité, cela n'est pas tranché et c'est encore devant les tribunaux. Comme souvent en la matière, elle l'est à la faveur de quelques cas individuels qui peuvent avoir une incidence générale.

M. Leibzig indique qu'ils sont en ce moment au TAPI avec 9 cas.

M. Maudet ajoute que ces 9 cas portent sur des aspects parfois un peu différents et complémentaires, mais que la grande question est de savoir si la réforme votée par le peuple correspond aux canons fiscaux ordinaires, notamment s'agissant de la progressivité. Ils peuvent être certains qu'il y aura une décision judiciaire et relativement certains qu'elle va filer en 2^e instance et, pourquoi pas, en 3^e. Il indique cela pour éclairer la suite du débat. Ils sont encore dans une matière fiscale qui n'est pas soutenue au niveau judiciaire.

M. Maudet rappelle les modifications d'imposition des véhicules. Ils avaient eu une imposition basée sur la cylindrée en 1964 et sur la puissance en 2002. Il y a eu l'introduction du bonus-malus, qui a été une innovation assez forte, en 2010. Et finalement le nouveau critère introduit en 2025, à la faveur de la loi votée par le peuple en mars 2024. Il y a eu ensuite les modifications urgentes provisoires de décembre 2024. Certaines s'éteignent d'elles-mêmes et d'autres débutent. A la forme, le prolongement et l'échelonnement du paiement, jusque-là, se faisaient au 31 décembre. Les gens recevaient leur bordereau fin-novembre et avaient un petit mois pour payer. Le Grand Conseil a décidé d'étaler le paiement sur les 6 mois qui suivent, soit jusqu'en juin de l'année suivante. En principe, à teneur de la loi, à partir de l'impôt 2027, ils devraient revenir au système antérieur, soit qu'en novembre 2026 sont émis les bordereaux pour 2027 et les gens ont jusqu'au 31 décembre 2026 pour les payer. C'est très accessoire et marginal, car, durant 2 ans, les gens ont largement profité de l'étalement du paiement jusqu'au mois de juin. Concernant le bouclier, donc le plafonnement au maximum du double, il y aura

un retour à la normale automatique dès l'impôt 2028 avec une notification en novembre 2027 pour paiement en décembre 2027 pour l'année 2028. Si certains commissaires avaient des velléités de prolonger le bouclier, ce que le Conseil d'Etat ne défend pas, il faudrait, précisément pour cette raison, se dépêcher de le faire voter ou en tout cas de soumettre la question.

M. Maudet indique, concernant les modifications urgentes pérennes, que la question est de savoir s'ils veulent les abroger ou les maintenir. Les véhicules vétérans ne sont pas soumis aux surtaxes en lien avec le poids ou le CO₂. Ils sont partis de l'idée, au Conseil d'Etat, que ce serait prorogé et que cela serait permanent. Ils se permettent de le leur rappeler, car cela fait partie du train urgent voté en décembre 2024. Les véhicules cellulaires, d'habitation ou corbillards sont taxés d'après leur poids total. Les véhicules d'habitation concernent les camping-cars. Il rappelle également que la récente réforme fiscale, que le Grand Conseil a imposée à une très large majorité, sur les véhicules agricoles, fait partie du panorama de ce qu'ils ont changé. Cela a été fait contre l'avis du Conseil d'Etat, mais il y avait presque une unanimité dessus. Cela fait partie des modifications récentes. Si, par hypothèse, ils voulaient changer et revenir à un statu quo ante, il faut un projet de loi assez rapide qui l'indique.

M. Maudet rappelle qu'il y a également l'entrée en vigueur de la surtaxe de 200 francs pour les voitures de tourisme inférieures aux normes EURO3⁸. Cela concerne les très vieux véhicules. De fait, si les commissaires devaient maintenir le bouclier qui est actuellement en vigueur, les véhicules de ce type ne seraient pas concernés, car ils auraient la protection de ne pas aller au-delà du double, mais, dès l'imposition 2027, des gens pourraient avoir la surprise, sur leur bordereau, de se voir notifier 200 francs de plus en raison du caractère très ancien de leur véhicule. Si, par hypothèse, ce qui n'est pas le souhait du Conseil d'Etat, ils souhaitent abroger cette disposition, il attire à nouveau leur attention sur le fait qu'il faut être proactif et abroger la chose, car cela ne fait pas partie des mesures pérennes. Ce sont des mesures provisoires qui ont été votées par le Grand Conseil en décembre 2024. Il présente le manque à gagner que cela impliquerait. S'ils n'appliquaient pas cette surtaxe de 200 francs, qui est déjà dans la loi et qui est automatique pour la période 2027, il y a environ 2 millions de recettes en moins. Ces 2 millions de recettes sont inscrits au PFQ 27-30 et au projet de budget 27, que les commissaires connaissent bien et

⁸ Cette surtaxe concerne, comme indiqué ici, les véhicules **antérieurs à la norme EURO3** (LCP art. 415, al. 5 – disposition transitoire à l'art. 458, al. 8). La plupart des commissaires utilisent dans leurs questions et leurs échanges le terme « norme EURO3 » de façon raccourcie et potentiellement trompeuse, puisque la surtaxe ne concerne que les véhicules EURO2 et antérieurs.

qui leur sera présenté en septembre. Le Conseil d'Etat a intégré ces paramètres comme recettes supplémentaires. Une année après, il y a la fin du plafonnement de l'impôt au double, soit le bouclier. Cela représente également environ 2 millions. Il faut prendre les chiffres avec des pincettes, car le parc évolue. Ils le constatent, l'effet, voulu par une partie du parlement, de limiter la vétusté du parc a été atteint, car une partie de la population a rendu son véhicule et est passée à un véhicule moins polluant. Il est important que les commissaires aient ces éléments, car, suivant les décisions qu'ils prendront, il y a un impact de l'ordre de 2 fois 2 millions sur les recettes.

M. Leibzig indique que le parc des véhicules a diminué légèrement sur sa totalité. Au niveau des voitures de tourisme, au 31 mars 2026, ils sont à 212 597 véhicules, ce qui correspond à environ 3000 véhicules en moins qu'en 2024. Ils ont pu voir que la nouvelle imposition a certainement provoqué des réflexions dans les foyers. Souvent, la 2^e voiture est sortie du parc sans forcément en racheter une. Il y a des gens qui ont changé leurs véhicules pour des véhicules plus propres. Cela a peut-être été un élément de déclenchement pour une piste de réflexion par rapport à une voiture électrique ou une voiture hybride.

M. Leibzig explique, concernant l'évolution du parc, que, depuis la mise en vigueur, les véhicules les plus polluants et ayant bénéficié du bouclier fiscal sont passés d'un peu plus de 21 000 à un peu moins de 15 000. Cela fait 26% de ces véhicules qui sont sortis du parc, pas forcément pour un remplacement par une autre voiture. Concernant les voitures thermiques et à combustion, il y a une diminution de 5800 véhicules, ce qui correspond à 5,2% de CO₂/km en moins. Il a essayé de faire une estimation pour voir quelles sont les conséquences sur l'environnement ou sur la santé. En prenant un véhicule qui fait environ 10 000 km par année, cela ferait 1581 tonnes de CO₂ en moins annuellement.

M. Leibzig explique que, depuis la mise en vigueur, il y a moins d'électrification. Ils ont augmenté de 1600 véhicules électriques. Il n'a pas le chiffre concernant le nombre de voitures hybrides qui auraient remplacé un autre véhicule. Concernant les impôts, en 2024, ils étaient à 122 millions. En 2025, avec les nouveaux critères et les décisions de fin d'année, ils sont arrivés à 106 millions. Aujourd'hui, même si l'année n'est pas terminée et que l'évolution du parc évolue, ils sont à 104 millions début avril. S'ils ne changent pas les critères actuels et avec l'introduction d'EURO3, ils arrivent à une estimation de 105 millions. Avec l'abolition du bouclier pour 2028, ils seraient à 106 millions, avant qu'ils ne recommencent légèrement à diminuer en raison des décisions prises avec cette loi. L'effet escompté est de sortir du parc les

véhicules les plus polluants, mais cela a pour conséquence de diminuer les recettes.

M. Maudet explique qu'il y avait une volonté politique d'user de l'impôt. Ce n'est donc pas une surprise pour le Conseil d'Etat que cela baisse. Cela a quand même été une surprise que cela baisse d'autant, car ils envisageaient plutôt une baisse de 10 ou 11 millions alors qu'il y a un différentiel de 16 millions. Il y a eu un effet également lié au choc et à la publicité autour de la diminution du parc de véhicules. En termes de politique publique, cela a atteint l'objectif environnemental qui était visé.

M. Maudet indique que, si le but de la motion est de reprendre une discussion de fond sur l'imposition des véhicules et les critères qui y président, alors le Conseil d'Etat n'y est pas favorable, car on n'a que peu de recul sur la réforme actuelle et qu'ils ne sont pas fans de réformes fiscales en ce moment. Ils pensent qu'il faut plutôt faire une pause avec cela. Sur le cas spécifique des impôts véhicules, ils voient qu'il y a beaucoup de choses qui ont été faites dans beaucoup d'autres cantons. Si les commissaires devaient décider d'entamer un travail là-dessus, ils pensent que cela vaut la peine de faire une large revue de ce qui se fait dans d'autres cantons et dans d'autres juridictions pour voir, si c'est vraiment un objectif environnemental qui est visé, quels sont les meilleurs leviers. La motion évoque un certain nombre de paramètres qui sont intéressants. Certains paramètres sont documentés et reconnus au niveau fédéral, d'autres ne le sont pas. On n'a pas une capacité créative totale en matière d'impôt auto. Celles et ceux qui étaient là à la magistrature précédente le savent, les discussions ont porté, et c'était une des vertus de la réforme en cours, sur une logique de monocritère. Plus on introduit de critères, plus c'est compliqué à comprendre, pour un objectif de lisibilité fiscale, et à monter pour l'administration. La réforme fiscale, voulue à la base et avec les adoptions urgentes, a coûté, hors heures supplémentaires de l'office des véhicules, 235 000 francs. Ce n'est pas grand-chose, c'est important de le mentionner. Ils ont dû, notamment au niveau informatique, adapter les logiciels, etc., à hauteur de 235 000 francs de coût. Ce n'est donc pas neutre de changer le système.

M. Maudet explique que les questions qui se posent pour les commissaires sont à deux niveaux. Il faut tout d'abord se demander s'ils souhaitent entrer sur une réforme de fond. Si c'est le cas, cela va ensuite poser un certain nombre de questions sur la méthode et sur la manière d'aborder les choses. Le 2^e niveau de questions est de savoir s'ils souhaitent ajuster ou revoir une loi en vigueur depuis peu de temps et, respectivement, pérenniser des mesures non pérennes ou abroger les mesures pérennes qu'il a listées plus tôt, soit la taxe des 200 francs et la question du bouclier. La position du Conseil d'Etat est de ne rien bouger, soit que ce qui doit s'éteindre s'éteint et que ce qui est pérenne le

reste. La taxe des 200 francs, par hypothèse, entre en vigueur comme c'était prévu. Cela fait partie de ce qui a été largement présenté et voté par le peuple.

M. Maudet indique que le Conseil d'Etat, politiquement, est assez conservateur sur la question. Il estime que cela a suffisamment bougé et il est prêt à entamer toutes les discussions que souhaitent les commissaires sur tous les multicritères, mais il rappelle que, s'ils souhaitent faire une réforme de fond sur l'impôt auto, il y aura au moins 3 ans d'écart entre le début des réflexions et la formalisation légale. Le référendum est presque inévitable à 500 signatures, ce qui est une bonne chose en matière fiscale, mais une modification n'aura pas d'effet avant 2029, au plus tôt. Concernant les mesures à court terme, ils sont pressés par le temps. Il est important que la commission fiscale et le Grand Conseil se déterminent sur la question d'abroger la surtaxe de 200 francs ou sur la pérennisation ou l'abrogation des différentes mesures listées.

Un commissaire (S) demande s'il serait possible d'avoir une note sur les procédures judiciaires en cours, avec une appréciation du département et du Conseil d'Etat, puisqu'une bonne partie de ces cas vont les emmener dans un processus assez long puisqu'ils ne sont qu'en première instance.

Il se demande s'il serait également possible d'avoir l'évolution du parc automobile au regard de l'évolution démographique sur les années 2023, 2024 et 2025. C'est un autre indicateur de l'évolution du nombre de véhicules par rapport aux grands habitants. Il indique avoir défendu le principe de la surtaxe de 200 francs sur les normes EURO3. Il s'agit d'une politique éminemment sensible dans son parti que cet arbitrage pour savoir quels types de profils vont être amenés à subir cette surtaxe de 200 francs, si c'est en grande partie les plus petits revenus qui se retrouveront pris en tenaille entre une problématique sociale et une problématique environnementale. Ils ont fait ce débat à l'époque et ont assumé en campagne ce compromis pour aider à la transition environnementale. A titre personnel, il est favorable à son maintien. Il n'a pas compris si l'entrée en vigueur de cette surtaxe de 200 francs déroge au bouclier ou non.

M. Maudet relève qu'il s'est sans doute mal exprimé plus tôt. Tant qu'il y a le bouclier, a priori, ce dernier va, pour la quasi-totalité des véhicules concernés par la taxe, annuler l'effet de la taxe. Par hypothèse, 99,9% des véhicules touchés par un doublement de la taxe sont les véhicules les plus polluants. En conséquence, ils ne vont pas doubler les taxer. Il rappelle qu'il y a un hiatus, car, si on rajoute la taxe, on reste quand même au plafond du doublement.

Ce même commissaire indique que la question juridique et politique qui se pose est de savoir s'il s'agit d'un cas de *lex specialis* ou de *lex posterior*, car il y a un conflit entre les deux normes. Il se demande si le bouclier s'applique pour une personne qui ne bénéficie juste pas du bouclier, mais qui se voit appliquer la surtaxe, si cette dernière l'emmène au-dessus du double. Cette question lui semble sensible à la fois sur le plan juridique et sur le plan politique.

M. Maudet relève que la question est donc de savoir quelle norme l'emporte théoriquement sur l'autre. Il souligne l'importance, si certains commissaires souhaitent perpétuer le bouclier, de répondre à cette question, mais aussi de régler la question de la taxe de 200 francs.

Un commissaire (S) indique qu'il y a, par rapport au dispositif légal actuel, selon lui, deux éléments insatisfaisants qui n'ont pas été anticipés par le législateur et qui ne concernent pas les fondamentaux du dispositif en vigueur. Il s'agit tout d'abord de l'effet de seuil. Personne n'avait mesuré qu'il y aurait des effets de seuil aussi grands, d'où son intérêt pour les procédures en cours par rapport à cette problématique de proportionnalité et de progressivité. Cela fait partie des principes fondamentaux du droit fiscal que d'avoir une progressivité et une proportionnalité. Sans toucher le système, les effets de seuil lui semblent problématiques et il est étonné que le Conseil d'Etat puisse se satisfaire du statu quo alors qu'on sait qu'il était unanimement en faveur de la loi, jusqu'à ce qu'il découvre qu'elle n'était pas parfaite.

Il s'agit ensuite des véhicules hybrides. Il a vu plusieurs cas de particuliers qui lui disaient qu'ils envisageaient un véhicule électrique, mais que l'hybride est fiscalement beaucoup plus avantageux. De son point de vue, ce n'était pas la volonté de cette réforme et il s'agit peut-être des limites de l'exercice monocratère. Il s'agit de son interprétation et il souhaiterait entendre l'avis de M. Maudet sur ce sujet. Il se demande s'ils ont également perçu un trou dans la raquette concernant les véhicules hybrides.

M. Maudet indique que la réponse est oui à toutes ses questions. La loi n'est pas parfaite, cela est évident. Il y a des trous dans la raquette. Concernant l'aspect monocratère, ils ont assez vite dit qu'ils en voyaient les limites, mais il a aussi des vertus, comme la lisibilité ou la simplicité qui sont des principes importants en matière fiscale. Le Conseil d'Etat ne dit pas du tout qu'il refuse d'entrer en matière par principe sur la M 3200. Il dit simplement, de façon assez conservatrice, de ne pas se presser, car cela ne fait que 2 ans que cela se déploie. De plus, ils ont des procédures judiciaires en cours et leurs juristes leur disent que corriger le système donnera des arguments aux parties adverses et prolongera les procédures alors qu'elles n'en sont encore qu'à la première instance. Cette loi n'est pas parfaite, ils l'admettent volontiers. Il y a des effets

qu'ils n'avaient pas anticipés, ils l'admettent volontiers. Concernant le cas des voitures hybrides, ils font le constat de M. Carasso. C'est quelque chose qu'il faudrait pouvoir corriger. Il n'est toutefois pas sûr que cela justifie d'entamer maintenant le travail correctif. Ils suivent très attentivement ce qui se fait dans les autres cantons en matière de tarification et de fiscalité de la mobilité, car il y a des choses intéressantes qui se font. S'ils se revoient dans 10 ans, la situation ne sera plus la même et la fiscalité aura évolué. Il y a de nombreuses discussions au niveau fédéral, notamment autour de la RPLP et la contribution des poids lourds liée aux prestations et au financement des routes avec l'électrification d'un côté, mais qui ne produit pas le rendement suffisant pour entretenir l'infrastructure. Tout cela va également aiguiller les discussions. Il faut comprendre sa réponse comme une attitude conservatrice au début du déploiement de la loi.

M. Leibzig indique que le système sur les véhicules hybrides n'est pas bon, mais qu'il existait déjà avant. La voiture électrique était exonérée pour l'année en cours et pour 2 ans supplémentaires. Ensuite, c'était au poids. Elles se retrouvaient déjà souvent à être plus chers que certaines voitures hybrides. La problématique concerne la référence CO₂ déterminée par l'Office fédéral des routes. C'est certainement ce critère qui n'est pas très bon, car il valorise surtout la motorisation électrique sans penser qu'il y a également un moteur à combustion. Il en parle à la Confédération, mais il n'est pas sûr qu'ils vont le changer.

Une commissaire (Ve) demande quelles sont les causes de l'importante perte de rendement de cet impôt entre 2024 et 2025 et quelles sont les perspectives pour la suite.

M. Maudet indique que le grand bond est dû à la combinaison de deux facteurs en 2024 et 2025. Il s'agit des 10 millions auxquels le Grand Conseil a consenti à renoncer à la faveur des mesures urgentes de protection. Ils étaient sur une neutralité fiscale, mais ils ont, en partie, annulé cela à hauteur de 8% du rendement de l'impôt. A cela s'ajoutent les effets en 2025 de l'abandon d'un certain nombre de véhicules. C'était l'objectif, peut-être pas à cette ampleur-là, mais il y a des gens qui vont renoncer à leur véhicule, qui sont en général des véhicules plutôt vétustes. Il y a donc un double effet. Il n'y a plus d'immatriculation et surtout plus d'immatriculation pour des véhicules qui paient plus parce qu'ils polluent plus. Cela explique l'écart d'une quinzaine de millions. Ils ont très peu de recul entre 2025 et 2026. Pour 2026, il y a une prévision d'une baisse de 2 millions qui est assez logique avec les effets continus sur le parc qui s'atténuent et qui se lissent.

M. Leibzig indique qu'il y a 25% des véhicules les plus polluants qui sont sortis du parc. Soit ils ont été remplacés par des véhicules moins polluants, soit

ils sont sortis du parc sans être remplacés. Il y a ensuite une augmentation due à EURO3. C'est une estimation, car cela fera largement partie du bouclier. En 2028, c'est le bouclier qui tomberait et il s'agit d'une estimation entre le turnover naturel du parc en diminution d'impôts, en plus de l'augmentation puisque le bouclier tombe. Cela équivaut environ à 1 million de moins et 2 millions de plus. Ensuite, ils estiment environ à 1 million de moins par année. Depuis 20 ans, on avait une évolution des impôts chaque année, car le parc devenait de plus en plus puissant et on taxait la puissance. Aujourd'hui, on a l'effet inverse, car le critère choisi est le CO₂. Il fallait abolir le système des bonus et des malus, car ils ne faisaient que de donner des bonus puisque les voitures devenaient de plus en plus propres. Aujourd'hui, si l'on veut acheter un véhicule neuf ou d'occasion jusqu'à 5 ans, il sera moins polluant que ce qu'on avait ces dernières années. Plus on avance, plus on aura un parc propre. Cela continuera donc de diminuer à hauteur de 1 à 1,5 million par année selon l'évolution du parc. Il rappelle qu'ils font 200 immatriculations tous les jours et que le parc bouge donc 200 fois par jour. Cela dépend également des constructeurs et de ce qu'ils peuvent fournir comme véhicules. Aujourd'hui, cela stagne un peu, car il y a des gens qui hésitent sur le choix de leur véhicule, car l'électrique ou l'hybride rechargeable devient compliqué et pas tout le monde peut charger quand on se parque dans la rue.

Un commissaire (UDC) demande s'il n'est pas possible de faire une séparation entre véhicules thermiques et hybrides et d'avoir un tableau en 3 parties en y différenciant les véhicules hybrides des véhicules thermiques.

M. Maudet indique que tout est possible et qu'il est loisible aux commissaires de le faire. A l'époque, les travaux de la commission avaient considéré qu'il y avait 2 catégories et pas 3 et que, pour l'hybride, c'est le thermique qui l'emportait. Il n'a pas tout l'historique. Il ne sait pas comment la commission est arrivée à la conclusion qu'il fallait avoir deux groupes, d'une part les voitures hybrides et thermiques et de l'autre les voitures électriques. Il imagine qu'ils ont considéré que le fait qu'il y ait encore du thermique l'emportait sur l'électrique. Ils peuvent tout à fait, comme le propose la motion, introduire une catégorie spécifique. Cela fait partie du champ de travail à plus long terme en intégrant un critère de différenciation de plus.

Un commissaire (Ve) pose une question quant au suivi des véhicules désimmatriculés. Partent-ils à l'étranger ? Dans d'autres cantons ? Certaines rumeurs parlent de fraude via l'immatriculation ailleurs.

M. Leibzig indique qu'il ne peut pas le dire. Ils ne peuvent pas suivre un véhicule. Il faudrait le faire châssis par châssis pour savoir ce qu'ils sont devenus. Il s'agit d'environ 6000 véhicules sur un parc de 212 000 quand

même. Le chiffre est important, mais il ne peut pas dire ce que sont devenus ces véhicules.

M. Maudet indique qu'il n'y a pas eu de travail pour traquer des situations de fraude. Il y avait déjà préalablement les plaques valaisannes à Genève. Un des objectifs principaux de la réforme était de se caler sur les dispositifs des cantons pour éviter ces situations. Il ne fréquente pas assez les communes qui hébergent ce type de véhicules pour savoir s'il y a eu un changement massif de ces plaques.

Ce même commissaire (Ve) relève la part d'arbitraire dans l'attribution de la valeur CO₂ des hybrides rechargeables. Il demande si les informations dont dispose l'OCV permettent de distinguer les hybrides classiques des hybrides rechargeables, étant entendu qu'il serait donc assez logique de basculer ces derniers dans le monde des électriques et de les taxer au poids.

M. Leibzig indique qu'ils peuvent l'obtenir. Ils ont différentes données. Cela ne figure pas sur la carte grise, mais sur les documents d'importation des véhicules. La plupart du temps, ils peuvent avoir cette donnée.

Le commissaire (Ve) se demande si cela peut également être fait pour les véhicules déjà en circulation.

M. Leibzig le confirme, du moment qu'ils ont eu cette donnée à la base⁹.

Un commissaire (MCG) souhaiterait avoir un rappel des coûts de la voirie publique et des routes. Il a entendu le chiffre d'environ 70 millions. Il se demande si cela est correct. C'est donc le montant qui devrait être couvert par l'impôt auto.

M. Maudet indique que ce n'est pas un impôt affecté. C'est versé à la caisse générale. Il y a une problématique canton-communes. Certaines communes sont propriétaires à 100% de leurs réseaux routiers et doivent l'entretenir, mais reçoivent une subvention du canton pour cela. En fonction de la qualification du réseau des routes, il y en a qui sont à la charge du canton et d'autres non. De tête, il pense que le chiffre articulé par le commissaire (MCG) est juste et qu'il peut vérifier aux comptes du génie civil. Il y a ensuite de subtiles règles entre entretien, entretien lourd et investissement notamment. Le coût annuel de ce qui va au-delà de l'entretien des routes excède le montant de l'impôt auto. Par ailleurs, il n'y a rien de l'impôt auto qui revient aux communes. Le lien n'est donc pas si évident que cela.

⁹ Il est à relever que la note de l'OCV du 21 avril à l'attention de M. Maudet et de la commission fiscale (annexe 2) revient sur cette question et affirme que le distinguer n'est pas possible.

Ce même commissaire (MCG) relève que la loi actuelle était un contreprojet à une initiative qui demandait une baisse de 50% et qui s'est approchée de la majorité. Du point de vue purement politique, il se demande s'ils ne craignent pas que, si le bouclier est supprimé, il y ait une nouvelle initiative qui va demander une baisse très nette et qui dépassera celle-là. Il se questionne également sur la valeur d'un contreprojet à une initiative qui demandait une baisse de 50%. Il faut accorder une baisse normalement. Le contreprojet va dans le même sens.

M. Maudet indique qu'il y a eu des contreprojets très créatifs à Genève. Le Conseil d'Etat ne craint rien. Le peuple est souverain et il décide. Il y a eu des situations récentes, où tout le monde imaginait que l'on voterait l'allègement maximum de l'impôt sur les chiens et ce n'est pas du tout ce qu'il s'est produit. En matière fiscale, il y a parfois des surprises. Il semble acquis que les gens à Genève considèrent qu'il est normal de payer un impôt en lien avec l'auto. Concernant le mode de calcul, il pense que les gens ont été perturbés par les débats connexes et le pataquès qu'il y a eu ensuite. Il peut donc y avoir une discussion de fond sur les critères et leur quotité qui président à cet impôt auto. Il n'y a pas de corrélation formelle avec l'entretien des routes, mais les gens s'imaginent bien que les biens publics que sont les routes procèdent d'une ponction pour ses usagers. C'était au départ une initiative de l'UDC de diviser par 2 l'impôt auto avec un argument basé sur le fait que l'on roule mal à Genève en raison des bouchons. Le lien logique n'est, de son point de vue, pas totalement évident. Cette initiative a effectivement été rejetée de façon nette, mais pas excessive. Ce que dit le Conseil d'Etat est que, par rapport à un type d'impôt qui a changé massivement ces dernières années, il est prématuré d'envisager son changement. Si les commissaires imaginent des modifications à la marge, ils peuvent en discuter. S'ils ne font que revenir sur des dispositifs abrogés ou perpétués, ils feront avec, mais ils ne craignent pas un débat sur l'impôt auto. Il va de toute façon se réinviter à la faveur des discussions fédérales sur la RPLP et à la faveur de l'évolution de la fiscalisation de la mobilité.

Ce même commissaire (MCG) pose une question sur les différences entre les méthodes déterminant les émissions des véhicules et les éventuels correctifs, en se basant sur l'exemple neuchâtelois.

M. Maudet indique qu'ils n'ont pas constaté un exode d'automobilistes genevois en direction de Neuchâtel, ce qui tendrait à penser qu'ils n'utilisent pas cet argument pour comparer les situations fiscales entre les cantons. Encore une fois, ils sont ouverts à tout, mais ils sont pour un principe de simplicité et pour un conservatisme pour ne pas tout rechanger. Si ce qui est évoqué suppose

une modification légale, ils n'y sont pas favorables. Personne ne leur a écrit pour exprimer un choc sur la différence entre Genève et Neuchâtel.

Ce même commissaire (MCG) indique que M. Leibzig avait expliqué qu'ils prenaient le taux le plus bas des deux quand il y a les deux.

M. Leibzig indique qu'ils prennent ce qui est le plus avantageux pour le détenteur. C'est le souci d'une norme, qu'elle soit juste ou très proche de la réalité de la consommation n'est pas forcément le but souhaité même si c'est qu'ils visent. Après le Dieselgate, ils ont eu les normes WLTP qui sont beaucoup plus précises. L'idée est que tous les véhicules soient comparables entre eux.

Ce même commissaire (MCG) se demande, concernant l'effet désiré de sortie du parc des véhicules polluants, quel est le taux de renouvellement du parc sur les années avant cette loi. Le TCS parle d'un changement de voiture à un âge de plus de 10 ans en Suisse. Le taux de départ de véhicules polluants est donc en dessous du taux de renouvellement normal du parc.

M. Leibzig indique qu'effectivement, en quelques années, le parc national a vieilli. Aujourd'hui, il y a beaucoup de détenteurs qui ont tendance à attendre une nouvelle technologie ou des infrastructures supplémentaires. En conséquence, le parc vieillit. C'est pour cela qu'ils ont toujours des services techniques à produire, le parc vieillit et ils ont des expertises tous les 2 ans alors que c'était tous les 5 ans à l'époque.

Un commissaire (S) indique avoir besoin de clarifications sur la 7^e page de la présentation. Il remarque qu'il y a 5838 voitures en moins et donc 5838 plaques en moins. Il se demande s'il est possible d'avoir des précisions sur ce qu'elles sont devenues entre ceux qui ont abandonné la voiture, ceux qui ont acheté une hybride ou ceux qui ont acheté une électrique. Il se demande si, sur ces 5838 voitures, ils connaissent le pourcentage de ces voitures qui avaient un détenteur qui bénéficiait du bouclier fiscal.

M. Leibzig explique qu'il y a 5642 véhicules qui sont sortis du parc et qui bénéficiaient du bouclier fiscal. Ce sont potentiellement des voitures qui étaient très polluantes.

Ce même commissaire (S) indique que, s'il possède une vieille voiture et qu'il la remplace par une voiture électrique, on arrive à savoir que sa plaque est devenue une voiture neuve électrique.

M. Leibzig explique que la donnée est dure à sortir. Il faudrait le faire individuellement par détenteur.

Ce même commissaire (S) indique que la question qui avait fait débat au parti socialiste était de savoir si les personnes qui avaient de vieilles voitures

et qui bénéficiaient en partie du bouclier fiscal avaient racheté une voiture ou non. Il comprend que c'est impossible à savoir. En prenant les voitures datant de 1990 à 2000, il se demande s'ils arrivent à voir si ces plaques font partie des 5838 voitures en moins et si elles ont été réattribuées à un nouveau véhicule ou si elles ont été rendues à l'office.

M. Leibzig explique qu'il y a aussi un mouvement de plaques. Ils ne peuvent pas se baser uniquement sur les plaques puisque certaines personnes changent de véhicules et changent de plaques. Ils font 200 immatriculations tous les jours. Sortir ce genre de statistiques devient très complexe.

M. Maudet indique que l'hypothèse est que, dans la classe moyenne supérieure, celles et ceux qui ont les moyens de changer de voiture l'ont fait et que c'était un incitatif supplémentaire. Il répond de manière un peu intuitive. Il se posait la même question et a essayé de croiser les informations avec la Fondation des parkings. Il a demandé à la Fondation des parkings s'ils observaient, sous l'angle des macarons, une diminution des véhicules anciens. Ils lui ont répondu qu'ils ont effectivement plutôt une tendance à la disparition de ces véhicules. La question de savoir si cela touche une classe moyenne inférieure qui ne renouvelle pas et qui se sent prise à la gorge en devant liquider sa voiture est une autre question. Ils peuvent également formuler l'hypothèse que cela participe à un phénomène de gentrification de certains quartiers. Tout ce qui est évoqué n'est pas dénué de pertinence, mais c'est très compliqué à quantifier et à consolider.

Un commissaire (S) indique, concernant ces 5642 voitures polluantes en moins, qu'on a d'abord 2026 par rapport à 2024. On fait l'hypothèse que c'est sous l'effet de la réforme fiscale. Il se demande s'il serait possible d'avoir la statistique sur la diminution du nombre de voitures polluantes une année avant l'entrée en vigueur de la réforme. Il demande cela par honnêteté intellectuelle, car, s'il y en a 5300, il n'en tirera pas les mêmes conclusions que s'il y en a 300. Il propose de prendre comme critère la norme EURO3.

M. Leibzig indique qu'il va essayer. Le rétroactif est très compliqué pour sortir des statistiques, mais il a compris la demande.

Ce même commissaire indique que c'est pour la beauté de l'art, car les chiffres présentés lui vont très bien, mais il se pose la question de l'authenticité dans l'utilisation qu'ils en font. Concernant la 9^e page de la présentation, il se demande s'il est possible de leur indiquer les années précédentes.

Il demande par ailleurs s'il est possible d'obtenir les pertes réelles dues au bouclier introduit en décembre 2024. Après discussion, il semble très compliqué d'obtenir une valeur fiable.

Le président relève que les mesures non pérennes vont s'éteindre alors que les mesures pérennes vont perdurer. Il relève que M. Maudet a dit que le Conseil d'Etat est plutôt conservateur. Il comprend donc qu'il n'y aura pas de projet de loi déposé par le Conseil d'Etat en 2026. S'il devait y avoir un projet de loi, ils attendent que ce soit la commission fiscale qui le produise et ils sont à disposition pour les échanges. Il se demande si c'est bien le cadre de leur collaboration.

M. Maudet le confirme. Il récapitule les demandes de la commission. Il y a le rendement de l'impôt global entre 2019 et 2025, la statistique des véhicules polluants selon les normes EURO3 entre 2023 et 2024 et, entre 2024 et 2025, la question de savoir quelle disposition l'emporte entre le bouclier fiscal et la surtaxe, l'évolution du parc automobile ramené à l'évolution démographique et une note sur les aspects juridiques.

Séance du 5 mai 2026 – Discussion interne

Le président indique que la commission a reçu les réponses de l'OCV en date du 30 avril, à la suite de l'audition du magistrat et de M. Leibzig le 21 avril¹⁰. Il se demande si cela appelle des commentaires et quelle suite les commissaires souhaitent donner à la motion.

Un commissaire (S) indique en avoir pris connaissance. A titre personnel, il aurait besoin d'un temps de réflexion, peut-être à la faveur de la prochaine séance plénière, car il a été étonné de la position du Conseil d'Etat, en sa qualité de gouvernement, mais en particulier de celle du conseiller d'Etat en question, qui appelle de ses vœux un statu quo. Autant il peut le comprendre à certains égards, autant ce n'est pas du tout le scénario auquel il s'attendait. Ce n'est pas du tout un scénario qu'ils pouvaient deviner ou lire entre les lignes sur la base du courrier communiqué en décembre. Pour sa part, cela a suscité une perplexité qu'il n'a pas encore digérée.

Le président rappelle que le statu quo en question signifie que les mesures pérennes le demeureront et que les mesures non pérennes vont s'éteindre. S'ils ne font rien, ils iront donc vers cette issue.

Ce même commissaire indique qu'il imaginait au moins une volonté de lisser les effets de seuil et d'aborder la thématique des véhicules hybrides. Il rappelle que le Conseil d'Etat avait d'abord dit que les députés avaient fait un travail magnifique avant de leur dire qu'ils avaient travaillé comme des chiffonniers, pour dire une année plus tard que c'est très bien et qu'il ne faut surtout rien changer. Cela suscite sa perplexité.

¹⁰ Ces réponses constituent l'annexe 2 de ce rapport.

Un autre commissaire (S) indique qu'il voit, à la lecture de la réponse à la première question sur les voitures de tourisme hybrides, que la base de données fédérales ne dispose pas d'informations de distinction entre un véhicule hybride rechargeable avec une prise de recharge ou hybride rechargé par la motorisation, partant ce critère ne peut pas être pris en compte. Il se demande comment imaginer le prendre en compte.

Le premier commissaire (S) indique que cela peut être fait en intégrant la puissance, par exemple. Cela implique un 3^e barème. Cela peut aussi être fait en gardant les deux mêmes critères du poids pour la composante électrique et du CO₂ pour la composante thermique et en faisant un barème dédié en gardant ces deux critères ou en en prenant un nouveau. Ce qui est certain c'est que les conséquences fiscales des véhicules hybrides, qui étaient censés disparaître quand ils ont entamé leurs travaux selon les projections de l'époque, rendent insatisfaisant le fait d'envisager, en tout cas aussi légèrement, le statu quo.

Un commissaire (Ve) indique partager complètement émises précédemment sur les effets de seuil qu'il faut absolument lisser et sur ce qui relève véritablement du pataquès quant à l'imposition des véhicules hybrides rechargeables. C'est un vrai problème. Ils apprennent qu'il n'est pas possible de distinguer s'ils sont rechargeables ou non, mais il faut nécessairement imaginer une solution pour que les hybrides soient distinctes, à tout le moins, des véhicules purement thermiques et sans doute des véhicules électriques. Sur ces deux points, il pense et il espère qu'ils peuvent aller de l'avant. Ils ne peuvent pas se satisfaire du statu quo et ils peuvent trouver un accord assez général. Ce n'est pas l'avis actuel du département, mais ils peuvent toujours faire changer d'avis le département. Il n'est toutefois pas d'accord avec l'avis précédent sur un point. Le vote de la motion n'empêche pas de demander au Conseil d'Etat de travailler de concert avec la commission pour élaborer un projet de loi. Pour l'instant, ils voient qu'il y a une certaine distance entre les objectifs, mais c'est leur travail de trouver des solutions. Il aurait plutôt tendance à voter rapidement cette motion pour qu'il y ait un acte du législatif qui marque le fait que la commission et le Grand Conseil demandent qu'il y ait un réexamen de cette loi et que cela soit fait dans les délais pour qu'ils se mettent ensuite au travail et qu'ils mettent tout sur la table. Il ne voit pas vraiment l'intérêt de procrastiner sur le vote de la motion, étant entendu que c'est une motion qui demande de se mettre au travail.

Une commissaire (PLR) indique qu'à titre personnel, elle partage l'avis précédent. Effectivement, la motion demande exactement la suppression des effets de seuil, la question des hybrides et quelques autres points. Le temps joue en leur défaveur et ils sont attendus au tournant par la population genevoise sur cet impôt auto. Elle trouve que la position du département à cet

égard est un peu légère et elle serait d'avis de voter rapidement cette motion. Il s'agit de son avis personnel et elle pense que cela fait sens.

Un commissaire (S) indique que prendre le temps de la réflexion dans la perspective de travailler de concert avec le département est une manière plus rapide et plus efficace d'agir que de voter ce texte, même unanimement, en se dépêchant de le renvoyer en plénière, en demandant l'urgence et en le faisant voter, avec le délai de réponse du Conseil d'Etat. Pour lui, c'était plutôt un texte qui avait simplement pour ambition d'amener le sujet sur la table, de travailler sur les paramètres ensemble ou en sous-commission et d'aller plus vite dans le sens qu'ils pourraient ensuite déposer un projet de loi de commission. Selon lui, et surtout si un consensus se dessine sur les effets de seuil et les véhicules hybrides, ainsi que sur le fait de ne pas compliquer le système et de garder l'esprit de la neutralité fiscale, le seul chemin praticable avec leurs sensibilités réunies est d'envoyer ce signal de la commission au conseiller d'Etat afin qu'il vienne leur proposer des simulations de projet de loi plutôt que de passer par un vote de la motion en plénière, car il faut ensuite attendre un projet de loi pour être à nouveau saisi de l'objet. Le Conseil d'Etat n'en veut pas, et il ne se sent pas la disponibilité et la compétence de bricoler un projet de loi sur une matière aussi sensible. C'est pour cela qu'il trouve plus intéressant de garder le texte en commission et, s'ils ont un son de cloche raisonnablement convergent, de le signaler au Conseil d'Etat pour reprendre la discussion avec lui et lui demander d'accompagner la commission dans cette perspective.

Un député (UDC) rejoint ce qui vient d'être dit. Il pense qu'il vaut mieux garder le texte en commission et informer le Conseil d'Etat qu'indépendamment de sa position, la commission souhaite majoritairement revoir les effets de seuil et certains mécanismes comme la taxation des véhicules hybrides, et leur demander s'ils souhaitent les accompagner dans ce travail, car il est clair qu'il leur sera compliqué d'avoir certaines données et de pouvoir simuler pour éviter un 2^e pataquès seuls. A titre personnel, il pense préférable de garder le texte et d'écrire au Conseil d'Etat pour lui dire qu'ils ne sont pas d'accord avec sa position et qu'ils souhaitent aller de l'avant de concert avec le Conseil d'Etat, M. Leibzig et les services concernés pour établir le projet de loi de commission le plus efficace et efficient possible pour remédier à ces effets de seuil et à la taxation des véhicules hybrides. Ils pourront en discuter quand ils auront un début d'esquisse de projet de loi.

Un commissaire (PLR) souscrit pleinement aux propos qui ont été tenus. Il se demande s'ils ne devraient pas prendre toutes les mesures qui s'imposent pour aider le Conseil d'Etat à se déterminer en des temps qui soient raisonnables. Il y a une vraie demande. Cela est partagé par l'entier des

groupes. Il se demande si un petit rappel de la part de la commission pourrait s'avérer pertinent.

Un commissaire (S) indique, considérant le conseiller d'Etat en charge et ses changements au gré des vagues populaires et médiatiques, qu'il voit un avantage, sur ce dossier et lui seul, à la stratégie proposée par son collègue Vert. C'est qu'au moins la commission se couvre. Il n'y aura peut-être pas de projet de loi du Conseil d'Etat. Il est difficile d'attendre de la part de la commission une telle production législative. Cela a cet avantage, mais il trouverait un petit peu « petit bras » de leur part de se lancer déjà dans cette direction. Il privilégierait, d'abord, de faire passer le message au Conseil d'Etat en lui disant qu'ils ne trouvent pas satisfaisants les volets sur l'effet de seuil et sur les véhicules hybrides et qu'ils aimeraient avoir une discussion avec eux dans la perspective qu'ils déposent un projet de loi. S'ils se rendent compte qu'à la fin du printemps, cela ne bouge pas, ils enverront le signal parlementaire plus fort.

Un autre commissaire (S) ajoute qu'il a une question sur le régime transitoire pour les plus vieux véhicules qui est mentionné dans la motion. Dans les réponses du département, on voit que, pour les voitures inférieures aux normes EURO3, en 2028, avec le statu quo voulu par le Conseil d'Etat, le cumul de la fin du bouclier fiscal et de l'introduction de la taxe EURO3 va concerner environ 10 000 véhicules. Il s'agit toujours de la question de savoir si les gens ont la possibilité de changer de mode de transport ou de véhicules s'ils veulent garder une voiture ou s'il n'est pas mieux de garder un vieux véhicule qui roule peu plutôt que de racheter un nouveau véhicule. Il comprend bien les débats, mais, avec sa fibre écologique, il a de la peine à faire en sorte que, fiscalement, les personnes qui ont d'anciennes voitures, en dessous de la norme EURO3 et ultrapolluantes, puissent encore bénéficier d'avantages fiscaux.

Un autre commissaire (S) affirme partager ce point de vue pour la simple raison qu'ils ont voté cette norme EURO3 et le délai transitoire de 3 ans en toute connaissance de cause. Pendant la campagne des votations, il a rencontré des gens qui étaient titulaires de ces vieux véhicules et il leur a dit que c'est bien parce que c'est difficile d'envisager de se passer d'un véhicule ou d'en changer qu'il y a ce délai transitoire de 3 ans.

Le régime transitoire dont on parle est le régime transitoire pour celles et ceux qui ont vu leur facture d'imposition de véhicules plus que doubler pour le limiter à un facteur multiplicateur de 2. LA question qui se posait était de savoir ce qu'ils faisaient pour les plus vieux véhicules de ce régime transitoire. Le conseiller d'Etat leur a juste dit que c'était transitoire et que cela va s'éteindre. Pour lui, vu certaines variables extrêmes qui étaient sorties dans la

presse, c'était un sujet que cette motion avait pour vocation d'aborder. Ils l'ont fait, mais, pour sa part, la surtaxe de 200 francs pour les véhicules EURO3, avec ou sans la limite à 2, elle, a pour ambition de demeurer.

Pour le reste, il y avait une position raisonnablement consensuelle dans la commission pour assumer le reste et donc la fin des délais transitoires, en sachant que cela secouera un peu.

Une députée (PLR) indique trouver important d'avoir un facteur multiplicateur qui soit raisonnable. On a entendu que cela faisait entre $\times 6$ et $\times 8$. Il a donc été décidé de limiter à $\times 2$. Elle n'a pas compris s'il était question de revenir à $\times 6$ - $\times 8$ puisque les gens avaient 3 ans pour changer, ou si le souhait était de garder un facteur multiplicateur raisonnable. C'est un point qui devra être discuté, car, même si ces véhicules ont tendance à sortir du parc, ce qui est une bonne chose, il en reste un certain nombre et il y a des cas assez délicats. Concernant la manière de procéder par rapport à la motion, elle est toujours pour la voie diplomatique, soit pour d'abord essayer d'envoyer un courrier au Conseil d'Etat, mais en fixant un délai de réponse, de telle manière qu'ils puissent ensuite décider de rapidement aller de l'avant, car cela reste un sujet politique sensible et il serait bien qu'ils puissent montrer qu'ils ne restent pas les bras ballants et que les choses bougent.

Un commissaire (Ve) indique que, concernant le caractère diplomatique, qu'ils passent par la lettre ou par la motion, les 2 voies lui conviennent. La question est aussi de se couvrir et de dire à la population qu'ils étaient partants pour revoir cette imposition de façon sérieuse et pas uniquement cosmétique. Si la commission préfère demander par voie postale au département de se mettre au travail, pourquoi pas, mais ils ont un objet parlementaire qui leur est proposé. Il a de la peine à comprendre pourquoi ne pas le voter et aller de l'avant dans ce sens. Sur le caractère transitoire, il faut rappeler que les véhicules considérés sont des véhicules qui émettent énormément de CO₂. Ceux qui sont taxés à plusieurs milliers de francs sont des véhicules dont l'acquéreur savait quand il l'a acquis, que ce soit en 2000 ou 1995, qu'il achetait un véhicule qui grille 15 à 20 litres de diesel aux 100 km. On laisse encore 3 ans pour envisager un changement, mais ce ne sont pas de vieilles Peugeot 205, mais de gros véhicules qui sont considérés. En ce sens, ce délai est transitoire et a vocation à être levé à l'issue de la période de transition. C'est une question qui est discutable.

Selon lui, lisser les effets de seuil et basculer les hybrides rechargeables dans les véhicules électriques n'est pas exagérément technique. Si le département fait la mauvaise tête et ne veut pas aller dans ce sens, alors que cela rassemble une majorité de la commission, il pense qu'autour d'une table avec un ordinateur les commissaires sont capables de sortir un projet de loi. Le

département sera bien contraint de leur faire des projections. S'il y a des ajustements à faire, pourquoi pas. Il s'agit d'un modèle analogue à celui de la LIPP avec des seuils de progression et des barèmes par tranches.

Un commissaire (LC) indique que ces dispositions transitoires sont importantes. Les supprimer d'un coup leur fera revivre le pataquès subi en fin 2024. Il pense donc que ce serait une très mauvaise idée de ne pas adoucir le choc. Il rejoint l'idée d'écrire au Conseil d'Etat, mais en lui impartissant un délai pour réagir. Effectivement, il se voit mal jouer les apprentis sorciers ou qu'une sous-commission fasse le même exercice qu'à l'époque, avec des conséquences qui peuvent être politiquement assez pénibles. Ce n'est pas une question d'optimisme ou de pessimisme, mais de réalisme et de manque de moyens pour s'assurer qu'un projet de loi n'aura pas d'effets pervers comme cela a été le cas par le passé.

Le président fait une brève synthèse et y ajoute quelques éléments, car le magistrat leur avait dit qu'il y avait un facteur temps également. Le projet de loi initial déploiera tous ses effets début 2028. Le Conseil d'Etat leur renvoyait la balle en leur disant qu'il comptait laisser s'éteindre ce qui doit s'éteindre et pérenniser ce qui doit se pérenniser. C'est aux commissaires d'agir s'ils le souhaitent. Il rappelle également qu'il y a deux projets de lois et deux motions sur cet enjeu qui ont été gelés. Ils ne seront donc pas à court d'objets pour effectuer les travaux qu'ils souhaiteraient mener autour de cet enjeu s'ils renvoient cette motion. Il relève qu'il y a eu des demandes d'aller plus vite et de voter cette motion en la renvoyant ensuite au Conseil d'Etat. Les prochaines dates de dépôt sont le 19 mai et le 2 juin. Cela permettrait éventuellement de la traiter sur le siège au mois de juin, peut-être avec une lettre qui accompagne cette motion. L'autre option est celle d'attendre, de garder la motion et éventuellement d'écrire un courrier pour solliciter le Conseil d'Etat à ce sujet. Il propose aux commissaires de faire un vote sur le choix entre entrer en matière sur cette motion aujourd'hui ou ne pas le faire.

Un commissaire (Ve) indique que, s'il y a une forme d'accord sur l'idée de passer par voie épistolaire et que l'auteur de la motion est également d'accord sur cette question, il ne va pas s'entêter. Il n'y a donc pas de problème pour reporter le vote de la motion.

Un commissaire (S) indique que cela lui convient. Il pensait qu'il n'y avait un consensus que sur les deux premiers points évoqués. Il y a également la question de la limite à un facteur de 2 pour les autres véhicules, qui sont postérieurs à la norme EURO3, mais qui, pour certaines raisons, ont vu leur imposition plus que doubler. Il propose d'ajouter ce 3^e point, puisque plusieurs commissaires l'ont évoqué, de sorte qu'il puisse le mentionner dans le courrier, précisément pour avoir des simulations. Ils ont compris que les cas extrêmes

relevaient d'un problème de données et de documentation. Il se demande s'il y a beaucoup de cas extrêmes au-dessus du facteur de 2 qui tomberaient à partir du bordereau envoyé fin 2027 pour 2028. Il faut en tout cas en avoir le cœur net.

Le président relève qu'il y a un accord large sur ce courrier au Conseil d'Etat. Il indique qu'il y a eu plusieurs éléments concernant ce qu'ils demandent. Il va se mettre en lien avec M. Gorgone et il demande à la commission si elle leur fait confiance pour l'envoi de ce courrier ou si elle souhaite le voir. Aucune opposition n'est manifestée.

Séance du 2 juin 2026 – Discussion interne

Le président indique que l'auteur du texte et lui-même ont discuté avec M. Maudet, en lui faisant part de leur incompréhension quant à la réponse qu'il avait transmise à la commission. Ils lui ont demandé quelle était la volonté du département pour avancer sur ce sujet. M. Maudet a indiqué que le DSM était favorable à une avancée avec la commission afin de corriger les trois effets identifiés : les effets de seuil, l'effet sur les véhicules hybrides et la limitation à 200%, valable jusqu'à fin 2027, afin d'éviter que la facture ne dépasse plus du double de ce qu'elle était auparavant.

M. Maudet estimait toutefois difficile d'avancer sans mandat externe et envisageait de mandater un fiscaliste externe afin de formuler des propositions concrètes pour corriger ces trois effets de seuil. Il a également attiré l'attention sur le fait que début 2027 entrerait en vigueur la surtaxe liée à la norme EURO3. Les contribuables recevront alors des bordereaux modifiés dès janvier 2027. Dans ce contexte, il ne percevait pas clairement la position de la commission, sachant que le Conseil d'Etat ne souhaitait initialement pas intervenir.

M. Maudet était néanmoins favorable à ce que la commission prolonge la mesure transitoire du doublement de la taxe précédente, dans l'attente de l'élaboration d'un projet de loi. Il ne s'y opposerait pas. La question est désormais de savoir comment la commission souhaite avancer : soit en votant cette motion en retenant le plus petit dénominateur commun – à savoir la taxation des véhicules hybrides, les effets de seuil et le plafond à 200% – soit en laissant au département la charge de revenir avec un projet de loi.

Le président a le sentiment qu'en votant ce texte, la commission montrerait qu'elle a fait son travail sur ce socle minimal, et que la suite revient au département, s'il souhaite mandater un expert pour élaborer un projet de loi. Il relève toutefois que le calendrier reste incertain quant au retour du DSM avec

un texte, alors que les effets évoqués interviendront rapidement et sont déjà subis par la population.

Un commissaire (S) relève que la position majoritaire initiale de la commission consistait à considérer qu'il n'était pas utile de renvoyer un texte et de s'engager dans un jeu de renvoi avec le département. Les échanges de courriers intervenus depuis ont rendu la situation plus délicate. Il dit ne pas être à l'aise avec l'idée de renvoyer une motion limitée aux trois points faisant consensus, car cela revient à renvoyer la balle au Conseil d'Etat, alors que celui-ci ne souhaite pas agir. Il voit néanmoins un intérêt à définir une direction législative. A la suite d'un échange avec un membre de la commission sur le troisième paramètre, à savoir la fin du bouclier, il estime qu'une solution transitoire pourrait être envisagée. Si un consensus se dégage, il se dit prêt à rédiger un amendement général intégrant ces trois éléments.

Un commissaire (LJS) rappelle qu'il existe trois problématiques et une contrainte temporelle liée à l'imposition 2027, ainsi qu'à la fin du bouclier et du plafonnement en 2028. Afin de tenir compte de cette contrainte, il propose une solution à court terme consistant à maintenir le bouclier fiscal pour les véhicules déjà péjorés en 2024, dont le parc est passé d'environ 21 500 à 14 700 en avril, soit une diminution d'environ 25%. Il suggère de pérenniser ce bouclier pour ces véhicules afin de stabiliser la situation à court terme, tout en laissant du temps pour traiter les autres problématiques. Il ajoute que la question de la forme – amendement général ou projet de loi de commission – reste ouverte.

Un commissaire (MCG) rappelle que le bouclier fiscal n'est pas acceptable pour le MCG et qu'il n'est pas admissible qu'un citoyen voie son impôt doubler. Concernant la M 3200, il estime que du temps a été perdu en gelant le dossier de l'impôt automobile et qu'il appartient désormais à la commission de clarifier les points en suspens, notamment la suppression des effets de seuil. Il souligne la nécessité d'évaluer les conséquences fiscales de ces modifications, en particulier pour les véhicules hybrides.

Il évoque également le cas des hybrides rechargeables, estimant qu'un système mal conçu peut conduire à des effets pervers, certains contribuables pouvant tirer un avantage fiscal sans réduction réelle des émissions. Il relève les évolutions en cours au niveau européen concernant les véhicules rechargeables et il estime nécessaire de distinguer clairement les différentes catégories de véhicules dans la taxation. Il suggère d'examiner une taxation fondée sur le poids pour les hybrides rechargeables, ce qui lui semblerait plus cohérent. Il insiste sur l'absence de statistiques suffisantes et sur la nécessité de projections plus précises. Il propose de poursuivre l'instruction de la motion

en demandant au département des simulations, afin d'éclairer les effets des corrections envisagées.

Le président estime que, pour avancer rapidement, il serait préférable de voter la motion sans attendre davantage de chiffres. Selon lui, une instruction supplémentaire n'apporterait pas nécessairement de réponse différente du Conseil d'Etat. Il considère que la commission dispose déjà de suffisamment d'objets en cours et qu'elle pourra traiter d'autres amendements ou projets ultérieurement. Il propose de se concentrer sur le plus petit dénominateur commun permettant de corriger les effets identifiés, tout en laissant la possibilité de travaux futurs. Il indique que la commission pourrait siéger le 23 juin pour voter l'objet, estimant qu'un vote unanime enverrait un signal politique fort.

L'auteur de la motion accepte de rédiger une proposition et de la partager, au plus tard lors de la session des 18-19, de manière informelle avec un représentant de chaque groupe, afin de préparer un texte stabilisé pour le vote du 23 juin.

Séance du 23 juin 2026 – Discussion et vote de la motion amendée

Le président rappelle que l'auteur de la motion a déjà fait circuler un amendement général concernant la M 3200, qui semble constituer le plus petit dénominateur commun susceptible de rassembler l'ensemble des députés. Il indique qu'ils ont reçu un e-mail de M. Maudet, demandant à la commission de se prononcer explicitement sur les différentes mesures ainsi que sur les effets que la commission souhaite corriger, en lien avec l'entrée en vigueur dès 2027 de la norme EURO3 et de la surtaxe sur ces véhicules. Il propose de voter la motion aujourd'hui en tenant compte de cet amendement général, qui semble constituer le plus petit dénominateur commun, et de geler les autres objets jusqu'à ce qu'un projet de loi soit proposé. Il espère qu'une fois la motion adoptée, un projet de loi sera transmis à la commission, notamment au vu de la décision judiciaire rendue récemment sur la méthodologie d'application de l'impôt automobile, laquelle pourrait coûter cher au canton et faire l'objet de recours devant les instances supérieures.

Un commissaire (S) précise, en référence à la décision du TAPI intervenue la veille, que les auteurs du projet de loi n'ont jamais eu l'intention de figer une quelconque approche en matière d'effet de seuil. Selon lui, c'est l'application de la loi par l'administration qui a généré certains effets sensibles. La décision judiciaire conforte cette première invite. Il ajoute que, dans le cadre d'un projet de loi, le fait de niveler ne signifie pas nécessairement suivre l'approche du TAPI. La commission peut envisager une solution plus

arithmétique. Il souligne que l'ensemble des groupes, des Verts à l'UDC en passant par le PLR, auraient souhaité ajouter d'autres éléments, mais il estime qu'il s'agit néanmoins du plus petit dénominateur commun possible.

Un commissaire (Ve) estime que l'approche du tribunal est techniquement pertinente et correspond à la manière dont il faudrait procéder. Toutefois, il souligne que l'application de barèmes par tranches, plutôt que de taux fixes, entraînerait des baisses fiscales importantes. Il rappelle que la commission avait travaillé initialement dans une perspective de neutralité fiscale dans le cadre d'un consensus. Or l'application de la décision du TAPI entraînerait des pertes, potentiellement supérieures à 40 millions selon ses estimations. Il estime nécessaire d'attendre un projet de loi du Conseil d'Etat visant cette neutralité, même si la commission est consciente de la fragilité politique du dossier. Il insiste également sur la nécessité d'avancer rapidement. Il souligne la phase actuelle d'instabilité, notamment l'incertitude quant à un éventuel recours du département, à l'effet suspensif, ou encore au risque de remboursements en cas d'absence d'effet suspensif, ce qui constituerait une opération complexe et politiquement sensible. Il estime que la commission pourrait être amenée à déposer elle-même un projet de loi si le département ne le fait pas à la rentrée.

Le président considère que l'ensemble des députés s'accorde sur la question de l'effet de seuil. Concernant la neutralité fiscale, il indique, au nom de son groupe, que celle-ci nécessiterait une augmentation de certains paramètres pour compenser les autres, alors même que des corrections sont déjà envisagées pour certains véhicules hybrides. Il voit donc difficilement une logique consistant à réaugmenter d'autres éléments pour compenser une baisse liée à la taxation des hybrides. Selon lui, la motion ne doit pas inclure une exigence de neutralité fiscale globale dans ce domaine, ce qui constitue le plus petit dénominateur commun.

Un commissaire (MCG) estime que les deux premières invites correspondent effectivement à cette logique de compromis. Il attire toutefois l'attention sur la troisième invite, relative à la prolongation d'une mesure transitoire. Il revient sur le traitement global du dossier et rappelle s'être opposé dès le départ à un gel du projet, estimant que les délais de réforme sont très longs. Comme l'a indiqué M. Maudet, une modification du système prend des années, alors même que celui-ci présente des dysfonctionnements évidents. Il évoque notamment les véhicules électriques et hybrides rechargeables, qui posent des problèmes d'équité fiscale. Il appelle à voter rapidement la proposition de motion.

Le président souligne que la mesure transitoire a pour objectif de protéger les contribuables ayant été fortement pénalisés jusqu'à fin 2027.

Vote

Le président met aux voix l'amendement général socialiste :

à soumettre au Grand Conseil un projet de loi intégrant les trois paramètres suivants :

- *niveler les effets de seuil de manière générale ;*
- *modifier l'approche d'imposition relative aux véhicules hybrides en particulier ;*
- *prolonger d'une année la mesure transitoire limitant l'augmentation du bordereau au double.*

Oui : 12 (3 S, 2 Ve, 2 MCG, 1 LC, 1 PLR, 1 LJS, 2 UDC)

Non : –

Abstentions : 2 (2 PLR)

L'amendement socialiste est accepté.

Le président met au vote la M 3200 telle qu'amendée :

Oui : 12 (3 S, 2 Ve, 2 MCG, 1 LC, 1 PLR, 1 LJS, 2 UDC)

Non : –

Abstentions : 2 (2 PLR)

La M 3200 telle qu'amendée est acceptée.

Un commissaire (S) souhaiterait demander l'urgence de commission.

Le président met au vote l'urgence de commission :

Oui : 14 (3 S, 2 Ve, 2 MCG, 1 LC, 3 PLR, 1 LJS, 2 UDC)

Non : –

Abstentions : –

L'urgence de commission est acceptée pour la M 3200 à l'unanimité.

En conclusion

A la quasi-unanimité, la commission fiscale souhaite trouver une solution pérenne à la question de l'imposition des automobiles en proposant trois principes constituant un socle commun.

Elle vous invite, Mesdames les députées, Messieurs les députés, à confirmer cette adhésion large à ces principes et, ainsi, à inviter le Conseil d'Etat à proposer rapidement un projet de loi permettant de rectifier les dysfonctionnements de la loi votée en 2024.

Commission fiscale

M. Pierre Maudet

DSM

M. Didier Leibzig

Office cantonal des véhicules (OCV)

Motion 3200

Imposition sur les véhicules

21.4.2026



DSM
Office cantonal des véhicules

21/04/2026 - Page 1

Modification d'imposition véhicules

- **Cylindrée = 1964**
- **Puissance en kW = 2002**
- **Introduction Bonus-Malus = 2010**
- **CO₂ / poids = 2025**



DSM
Office cantonal des véhicules

21/04/2026 - Page 2

Validation par votation:

mars 2024

Modifications urgentes provisoires:

décembre 2024

- prolongement et échelonnement paiement

~~31 décembre~~ → 30 juin

retour au 31 décembre pour l'impôt 2027

Envois des bordereaux 2027 se fera début novembre 2026 pour une échéance de règlement au 31.12.2026 ? (art. 423 LCP)

- plafonnement au maximum du double 2024

retour à la normale dès l'impôt 2028



DSM
Office cantonal des véhicules

21/04/2026 - Page 3

Modifications urgentes pérennes:

décembre 2024

- les véhicules vétérans ne sont pas soumis aux surtaxes en lien avec le poids ou le CO2

- les véhicules cellulaires, d'habitation, corbillards sont taxés d'après leur poids total



DSM
Office cantonal des véhicules

21/04/2026 - Page 4

Validation par votation:
mars 2024

- Entrée en vigueur de la surtaxe de 200.-
pour les voitures de tourisme inferieures aux
normes EURO3 (2001) (art. 415 al. 5 LCP)

dès l'imposition 2027 (payable au 31.12.2026)
concernerait 9800 voitures = 4.61% du parc de voitures
recettes : 9'800 x 200 = 1'960'000

Fin du plafonnement impôt dès 2028 recettes théoriques supplémentaires
(fin bouclier) = env. 2 millions

Parc des véhicules au 30 septembre

2023	2024	2025			
317883	317672	317322	-350	-0.11%	Parc total des véhicules
216418	215720	214088	-1632	-0.75%	Voitures de tourisme
644	723	754	31	5.01%	Cars, autobus
21581	21781	22293	512	2.42%	Voitures de livraison
2179	2161	2201	40	1.83%	Camions
1205	1193	1190	-3	-0.25%	Tracteurs agricoles
9503	9754	10530	776	8.49%	Vélo électrique +25km/h
60596	60793	61440	647	1.07%	Motocycles
9096	9019	9022	3	0.03%	Remorques

voitures de tourisme au 31.3.2026 = 212'597

Depuis mise en vigueur: les effets sur le parc

12.2024 = 21'405 ayant le bouclier fiscal

3.2026 = 14'763 ayant le bouclier fiscal
(-5642 voitures polluantes, diminution de 26,4%)

Parc voitures de tourisme thermique - combustion

diminution de 5838 voitures
diminution de 5.2% de CO2 g/km

Estimation = diminution de 1581 tonnes CO2 annuel
(théorique, 10'000 km/annuel)



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

DSM
Office cantonal des véhicules

21/04/2026 - Page 7

Depuis mise en vigueur: électrification

	2024			2025			au 30 mars 2026		
	Total	dont électriques	%	Total	dont électriques	%	Total	dont électriques	%
Voiture de tourisme	213'112	7'188	3.37%	212'254	8'462	3.99%	212'597	8'808	4.14%
Voiture de livraison	21'707	746	3.44%	22'227	991	4.46%	22'455	1'042	4.64%
Autocar	514	75	14.59%	544	102	18.75%	529	104	19.66%
Camion	1'781	55	3.09%	1'848	95	5.14%	1'853	101	5.45%
Cyclomoteur		10'002			10'530			10'882	
Motocycle (y. c. légers)	59'584	785	1.32%	60'017	799	1.33%	60'311	815	1.35%
Total	296'698	18'851	6.35%	296'890	20'979	7.07%	297'745	21'752	7.31%

+ 1620 voitures électriques



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

DSM
Office cantonal des véhicules

21/04/2026 - Page 8

IMPÔTS

Évolution financière, parc routier global GE

- 2024 = 122'180'000
- 2025 = 106'480'000 **nouveaux critères + décisions GC**
- 2026 = 104'610'000 (au 7.4.2026)
- 2027 = estimation sans chgt critères **105'445'000** (EURO3)
- 2028 = estimation sans chgt critères **106'260'000** (bouclier)
- 2029 = estimation sans chgt critères **105'096'000**

effet désiré ➡ sortie du parc des véhicules polluants
conséquence ➡ diminution des montants d'impôts.

Les données fédérales disponibles sont limitées:

- | | |
|--|-------------------------|
| - genre de véhicule | - vitesse maximum |
| - marque et type | - puissance |
| - châssis No | - poids remorquable |
| - carrosserie | - charge sur le toit |
| - couleur | - nbr de places, av-arr |
| - poids à vide | - charge utile |
| - poids total | - cylindrée |
| - numéro matricule | - charge sur le toit |
| - réception par type | - type transmission |
| - carburant | |
| - 1 ^{ère} immatriculation | |
| - code d'émissions, valeur CO ₂ , code d'émission | |



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Département de la santé et des mobilités
Le Conseiller d'Etat

DSM
Case postale 3918
1211 Genève 3

Secrétariat général du Grand Conseil
Commission fiscale
Monsieur Sylvain Thévoz
Président
Rue de l'Hôtel-de-Ville 2
Case postale – 1211 Genève 3

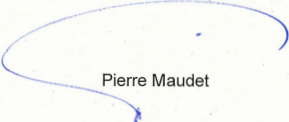
Genève, le 30 avril 2026

**Réponses aux questions posées par les députés lors de mon audition du 21 avril 2026
par la commission fiscale**

Monsieur le Président,

En réponse aux questions, posées par les députés lors de mon audition du 21 avril dernier, je vous prie de trouver ci-jointe une note préparée par Monsieur Didier Leibzig, directeur général de l'office cantonal des véhicules.

J'espère que les éléments fournis répondent aux attentes de la commission et vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Pierre Maudet

Annexe mentionnée



NOTE D'INFORMATION / commission fiscale / GC

Impôts sur les véhicules, audition 21.4.2026

30.4.2026

Va à : M. Pierre Maudet, Conseiller d'Etat

De: Didier Leibzig, DG OCV

Réponses aux questions posées par les députés de la commission fiscale lors de l'audition du 21 avril 2026

1. Voitures de tourisme hybrides, possibilité de taxer idem une voiture électrique

- *La base de données fédérale de l'OCV ne dispose pas l'information de la distinction entre un véhicule hybride rechargeable avec une prise de recharge ou hybride rechargée par la motorisation principale à combustion. Partant, ce critère ne peut pas être pris en compte.*

2. Recours de Monsieur Sormanni,

- *Par acte déposé le 21 novembre 2024, Monsieur SORMANNI a recouru à la chambre constitutionnelle de la Cour de justice à l'encontre du « résultat de la votation populaire du 3 mars 2024 : objet n° 7 », en concluant à l'annulation du vote sur les objets 6 à 8 de ladite votation. À titre superprovisionnel, il a requis la suspension de la mise en œuvre de la loi 12'888.*

Le litige a ainsi porté sur la conformité au droit de la votation populaire cantonale genevoise du 3 mars 2024 concernant ses objets 6 à 8. Plus concrètement et en résumé, la question soumise aux Tribunaux a été de savoir si le Conseil d'Etat avait correctement et complètement informé le corps électoral sur les inconvénients résultant de l'acceptation de la loi.

La Cour de justice a débouté Monsieur SORMANNI par arrêt du 24 mars 2025.

Monsieur SORMANNI a formé un recours de droit public auprès du Tribunal fédéral. Il a été débouté par arrêt du 29 août 2025, annexé à la présente note.

Le recourant se plaint de la violation de la garantie des droits politiques (article 34 Cst), considérant que des irrégularités précédant le vote auraient faussé son résultat.

L'article 34 al. 2 Cst protège la libre formation de l'opinion des citoyens et leur garantit qu'aucun résultat de vote ne soit reconnu s'il ne traduit pas de façon fidèle et sûre l'expression de leur libre volonté. Chaque citoyen doit pouvoir se déterminer en élaborant son opinion de la façon la plus libre et complète possible et exprimer son choix en conséquence. La liberté de vote garantit la sincérité et la loyauté du débat nécessaire au processus démocratique et à la légitimité des décisions prises en démocratie directe.

Aussi, l'autorité viole son devoir si elle informe de manière erronée sur le but et la portée du vote. À noter que l'autorité n'est pas tenue de discuter chaque détail du projet ni d'évoquer chaque objection qui pourrait être soulevée à son encontre mais il lui est interdit de passer sous silence des éléments importants pour la décision des citoyens.

La brochure d'information du vote revêt donc une grande importance, vu l'influence qu'elle exerce sur la formation de la volonté du corps électoral.

Selon Monsieur SORMANNI, le peuple n'aurait pas reçu une information correcte et complète en amont du vote, dès lors que les effets concrets de la loi n'auraient pas suffisamment été analysés, soit notamment sous l'angle de l'ampleur de la potentielle augmentation fiscale. Le corps électoral n'aurait de ce ne fait pas été en mesure de se forger une conviction éclairée, fidèle et sûre.

Le débat judiciaire a donc porté sur l'étendue du devoir d'information de l'autorité, le recourant rappelant que ce devoir vise non seulement une dimension négative, consistant en l'obligation de ne pas tromper, mais également en une obligation positive, soit celle d'informer complètement.

Le recourant a également fait valoir à l'appui de sa position que les modifications apportées en urgence par le Conseil d'État à la LCP à la suite du vote intervenu, constitueraient un indice de la méconnaissance des impacts de la loi par cette autorité. Or, toujours selon le recourant, lorsque l'autorité ne perçoit pas elle-même les conséquences de la loi, elle serait forcément dans l'incapacité de fournir une information objective et complète au corps électoral.

Fondé sur ce qui précède, le recourant a considéré qu'une violation de la garantie des droits politiques était intervenue et sollicité, en vain, l'annulation du vote intervenu.

Interpelé sur cette question, tant la Cour de justice que le Tribunal fédéral ont écarté l'argumentaire du recourant. Si la brochure explicative ne contenait certes pas de précisions concrètes sur le montant de l'augmentation, finalement cette information ne pouvait tout simplement pas y figurer, chaque cas étant différent. Au surplus, le calcul pouvait aisément se faire. L'intensité de la hausse pour chaque citoyen était ainsi non seulement prévisible mais surtout déterminable avec exactitude.

Les deux instances, tant cantonale que fédérale, ont débouté le recourant de toutes ses conclusions, aucune violation de la garantie des droits constitutionnels n'ayant été admise en l'espèce.

3. Recours pendants au tribunal administratif de première instance

- *Au nombre de 11 au 30.4.2026*
 - *1 est totalement clôturé jugement du TAPI pour absence d'avance de frais*
 - *3 ont un jugement du TAPI pour absence d'avance de frais qui sont susceptibles de recours auprès de la Cour de Justice et dont on attend délai de recours pour facturer l'impôt 2025 et 2026.*
 - *2 sont suspendus jusqu'au jugement du recours*
 - *5 sont en attente de jugement du TAPI*

- *Motifs des recours*

Correspondance des données CO2

Progressivité, proportionnalité et progressivité, calcul par paliers, effet de seuil

Loi viole les principes constitutionnels

Rupture d'égalité

Pas tenir compte de l'ancienneté

Légitimité, pertinence et interprétation de la loi

Capacité contributive des automobilistes

Voitures électriques plus taxées que les voitures hybrides

4. Évolution du parc de véhicules en relation avec l'évolution démographique

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
population	498221	501748	506765	508774	511921	517802	524379	530246	537191
Parc total des véhicules	315407	316587	316102	317663	319013	317848	317883	317672	317322
Voitures de tourisme	222671	222057	220456	220137	219493	217224	216418	215720	214088
Cars, autobus	572	609	618	571	591	619	644	723	754
Voitures de livraison	18499	19112	19509	20091	20738	21122	21581	21781	22293
Camions	2063	2074	2092	1751	2102	2182	2179	2161	2201
Tracteurs agricoles	1216	1213	1203	1198	1217	1220	1205	1193	1190
Vélo électrique +25km/h	5076	5818	6416	7360	7864	9139	9503	9754	10530
Motocycles	56240	57388	57938	59064	60263	60316	60596	60793	61440
Remorques	8872	8926	8921	8950	9056	9173	9096	9019	9022
nbr de vhc / population	0.63	0.63	0.62	0.62	0.62	0.61	0.61	0.60	0.59
nbr de voiture / population	0.45	0.44	0.44	0.43	0.43	0.42	0.41	0.41	0.40
nbr de moto / population	0.11	0.11	0.11	0.12	0.12	0.12	0.12	0.11	0.11

5. Évolution du parc de véhicules en relation avec les normes technologiques EURO

		2024							
Genre de véhicules		<EURO 1	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	total
Voitures tourisme	Essence	4'288	2'685	4'909	6'628	27'109	29'988	65'223	140'830
	Diesel	581	167	437	2'230	6'879	13'513	18'633	42'440
	Essence/Electrique	30	0	0	1	523	1'911	19'446	21'911
	Diesel/Electrique	2	0	0	0	1	74	1'748	1'825
	Gaz naturel	0	0	0	0	31	27	84	142
Voitures livraison	Essence	147	181	181	264	483	581	1'535	3'372
	Diesel	82	130	200	645	2'328	4'233	7'456	15'074
	Gaz naturel	0	0	0	0	24	22	42	88
Motos légers		5'911	2'889	17	22'499	14'183	12'414	0	57'913
Motos légers		168	0	226	5	39	53	0	491
Autocars		6	1	0	9	6	101	300	423
Camions		64	9	29	137	78	419	959	1'695

		2025							
Genre de véhicules		<EURO 1	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	total
Voitures tourisme	Essence	4'118	2'253	3'364	4'752	21'815	27'525	68'340	132'167
	Diesel	495	124	299	1'599	5'333	11'829	18'275	37'954
	Essence/Electrique	45	0	0	1	509	1'847	29'670	32'072
	Diesel/Electrique	3	0	0	0	1	65	2'579	2'648
	Gaz naturel	0	0	0	0	24	27	63	114
Voitures livraison	Essence	136	150	176	217	447	532	1'844	3'502
	Diesel	133	101	169	533	2'043	3'965	8'536	15'480
	Gaz naturel	0	0	0	0	18	19	21	58
Motos		5'389	2'404	13	19'488	13'102	19'412	0	59'808
Motos légers		133	1	200	8	29	91	0	462
Autocars		6	1	0	4	7	93	318	429
Camions		51	8	26	113	63	366	1'100	1'727

6. Dès la taxation 2027, combien de voitures de tourisme sont concernées par la surtaxe de 200.- pour les voitures inférieures aux normes EURO3 (inférieur à 2001) ?

- *À ce jour il y a 9800 voitures concernées par l'introduction de ce critère, soit 4.61% du parc de voitures.*

Le nombre diminue au fil de l'eau avec le turnover naturel du parc de voitures de tourisme en lien avec environ 200 immatriculations quotidiennes, remplaçant principalement une vieille voiture par une neuve ou plus récente.

Par sondage, et estimation, environ 3000 voitures subiront une hausse entre 1 et 200.- CHF en 2027

En 2028, cumul de la fin du bouclier fiscal et l'introduction de la taxe EURO3, tous les véhicules toujours existants dans le parc bénéficiant du bouclier ou ayant eu une hausse en 2027 de moins de 200.- CHF subiront une augmentation correspondant aux critères de taxation voté en mars 2024. (Estimation 10000 voitures)