

*Date de dépôt: 17 mai 2001*

*Messagerie*

## **Rapport**

**de la Commission fiscale chargée d'étudier le projet de loi de M<sup>mes</sup> et MM. Chaïm Nissim, Anne Briol, Louiza Mottaz, David Hiler, Jean-Pierre Restellini, Esther Alder, Fabienne Bugnon, Caroline Dallèves-Romaneschi et Antonio Hodgers modifiant la loi générale sur les contributions publiques (D 3 05) (modifiant l'impôt sur les véhicules à moteur - taxe incitative)**

**Rapporteur : M<sup>me</sup> Marie-Paule Blanchard-Queloz**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission fiscale a embrayé ses travaux le 5 décembre 2000 et les a poursuivis les 9, 16 et 23 janvier, 13 et 20 février, 6, 13 et 20 mars 2001, pilotés par M. le député Pierre Froidevaux. M. Roger Jenny, directeur adjoint du Services des automobiles et de la navigation (SAN) fut notre précieux ingénieur et conseiller technique. Ont assisté aux travaux: M. Stéphane Tanner, Affaires fiscales/DF et M. Philippe Matthey, secrétaire adjoint au DJPT. M<sup>me</sup> Eliane Monnin a assuré la prise des procès-verbaux.

## **Sur la grille de départ : le projet de loi**

Ce projet de loi des Verts se veut, selon ses auteurs, une contribution relativement modeste des citoyens automobilistes et motocyclistes à la mise en œuvre d'une politique de l'Etat axée sur le développement durable et cela par le biais de taxes incitatives, outil permettant à l'Etat d'influencer le comportement des usagers, ici dans le domaine cantonal.

Un changement de taxation des véhicules à moteur pourrait nous inciter à en choisir des moins puissants, moins gourmands, plus légers. Cette mesure est jugée complémentaire aux taxes fédérales sur les carburants et la TVA sans entrer en concurrence avec elles. Selon les estimations (de 1999) des auteurs cela représenterait une augmentation de 20 millions par an et amènerait l'assiette fiscale à 65 millions (les chiffres ont évolué depuis lors).

Concrètement ce projet de loi propose de passer de la taxation des véhicules moteur sur la puissance « fiscale » (exprimée en chevaux-vapeur déterminée par la cylindrée au moyen d'une formule empirique) à une taxation basée sur une nouvelle unité: la puissance exprimée en kW – donnée reconnue universellement et déterminée de manière internationale (tous les fournisseurs indiquent cette donnée aujourd'hui). Des voitures de même cylindrée peuvent avoir une puissance qui peut varier du simple au double. Cette nouvelle progressivité devrait favoriser les voitures et motos moins puissantes.

De plus, le projet de loi prévoit que pour les automobiles de tourisme dont la puissance en kW n'est pas répertoriée (ce qui est le cas pour environ 45 000 véhicules) que le département établisse un coefficient de conversion (voir plus loin).

S'y ajoutera, lors des travaux de la commission, une nouvelle proposition concernant les voitures dites « hybrides » pour favoriser le développement de tels engins, plus favorables à l'environnement.

### **«Elle en a sous le capot» ou petit cours de physique mécanique :**

La puissance mécanique désigne le travail effectué dans l'unité de temps, la seconde. L'ancienne unité de puissance mécanique (travail effectué par le moteur dans l'unité de temps seconde) était le cheval (ch). *Cette unité a été introduite par James Watt (1770) qui posa comme base qu'un cheval solide était capable de soulever un poids de 75 kg de 1 mètre en 1 seconde* (cette information n'est peut-être pas indispensable ici mais c'est joli pour la

démonstration...). Aujourd'hui l'unité de mesure est le watt (W) et le kilowatt (kW). 1 kW est égal à 1.36 ch.

La formule fiscale - le cheval fiscal (pauvre bête...) – inscrite dans loi (art. 415) prend en compte non seulement la puissance, mais la cylindrée du moteur. Elle est le résultat de la multiplication du nombre de chevaux par le nombre de cylindres, le carré du diamètre intérieur d'un cylindre en cm, et la course d'un piston en mètres, tout cela multiplié par un coefficient de 0,4, ce qui correspond à la puissance effective du moteur lorsqu'il tourne à 1000 tours/min., régime normal des moteurs au début de l'automobile (c'est-à-dire au siècle passé...). Depuis lors le régime des moteurs a quadruplé et leur pression moyenne s'est élevée, d'où une augmentation de puissance effective importante (6 à 12 × la « puissance » fiscale).

### « Expertise technique » du SAN (Service des automobiles et de la navigation)

*M. Jenny, directeur adjoint du SAN*

confirme que la taxation selon les kW permettrait à long terme de prendre en compte les changements technologiques si un jour les moteurs à explosion sont remplacés par des moteurs à gaz ou à oxygène (ou peut-être au déplacement à cheval tout court... qui sait... *ndlr*) et que ce projet de loi tient mieux compte – certes de manière indirecte – de la valeur d'achat du véhicule. D'autre part la consommation d'énergie, le bruit, ne seront pas les mêmes entre une VW Golf 1.3 litre et la VW Golf GTI qui sont pourtant taxées du même montant.

Ce projet de loi prend le virage de la modernité. Une autre modernisation est souhaitée par le SAN depuis plusieurs années, c'est celle de la loi elle-même pour des raisons liées à des anomalies qui datent des années 60 (encore le siècle passé...) avec comme exemple extrême, l'impôt des remorques motos qui se monte à 4 F par année.... payables semestriellement sans supplément... Autre exemple, celui des véhicules de 50 cm<sup>3</sup> (max. 45 km/heure) en constante augmentation qui sont taxés à 8 F l'année (ouf, on peut aussi payer en deux fois). D'autres articles devenus désuets seraient également à supprimer pour que cette loi devienne applicable.

## **On chauffe les moteurs....**

... pour un premier tour de piste de la commission avec différentes remarques, réactions et suggestions :

Un rappel tout d'abord que la taxe auto n'est pas un impôt destiné à une affectation spéciale mais fait partie des « autres impôts cantonaux » comme contribution aux frais liés à l'utilisation du réseau routier. D'emblée si la suggestion de la taxation au kW semble tout à fait judicieuse, d'autres questions se posent :

**Faut-il taxer la consommation ?** Les bases de données officielles n'indiquent pas la consommation des véhicules. La cylindrée n'est pas un bon critère comme celui du poids, celui de la puissance reste le plus adéquat malgré tout... La consommation ne tient pas compte du fait qu'il faut des feux, des routes (etc.) pour pouvoir circuler.




**Faut-il favoriser les véhicules de faible consommation à l'achat** en rétrocédant X francs à celui qui achèterait le véhicule le moins polluant, encore faut-il s'entendre sur la définition de « moins polluant » ? Le consommateur est déjà taxé à l'achat par la TVA. Les voitures à nouvelles technologies ou hybrides sont aussi plus chères donc moins accessibles.

**La délicate question du barème.** Au premier virage M. le député Blanc plante sur les freins : pas d'augmentations fiscales sur le dos d'une taxation des véhicules différente – et légitime – selon qu'ils polluent plus ou moins. La neutralité est demandée d'emblée. Du côté droite de la piste les libéraux, qui n'aiment pas être doublés, pencheraient pour une unanimité politique pour une loi « plus cohérente » sans augmentation vu la forte « réactivité » populaire sur le sujet. Donc le but serait de favoriser les véhicules qui polluent le moins, consomment le moins, sans augmenter le chiffre total encaissé par l'Etat. Pour les Verts, une décision politique est à prendre sur la progressivité de la courbe, la norme étant pour eux à 65 chevaux pour 1300 cm<sup>3</sup> (Opel corsa) avec une diminution pour les puissances inférieures, une augmentation pour les supérieures.

\*\*\*\*\*

Pour tester la fiabilité des souhaits, la commission demande des simulations comparatives de la loi actuelle, du projet des Verts et d'une nouvelle proposition de barème.

Malgré un système informatique du siècle passé lui aussi et un seul informaticien surchargé, le SAN nous fournira en collaboration avec le CTI les simulations demandées et proposera au département des modifications pour :

-  un barème fiscal neutre pour les voitures de tourisme ;
-  une possibilité de financer des mesures d'encouragement à l'achat de véhicules peu gourmands ou peu polluants ;
-  un « grand service » de la loi pour corriger les anomalies historiques.

En attendant, la commission a « roulé au ralenti » pendant quelques tours.

### **Présentation générale du nouveau modèle :**

*par MM. Jenny (SAN) et Matthey (DJPT) :*

**La progressivité de l'impôt** a dû être diminuée pour permettre d'atteindre les 62.7 mio d'assiette fiscale (montant indexé selon les dispositions prévues dans la loi) en assurant la neutralité.

**Pour encourager les nouvelles technologies** le DJPT a formulé sa demande d'attribuer un million au financement de l'achat de véhicules peu gourmands, avec un œil attentif aux nouvelles technologies : exemple est donné d'un nouveau véhicule hybride : deux moteurs en alternance électrique et à essence, le tout calculé par un système électronique calculant la meilleure configuration. Résultat : deux moteurs qui consomment deux fois moins. Que des qualités sauf la différence de prix avec une voiture traditionnelle : de 12 à 15 000 F. A signaler que le parc non catalysé est de 20 % (contre 5% de moyenne suisse) qui polluent autant que les autres 80 %... ! Il faut donc inciter à renouveler le parc de véhicules. Les concessionnaires ne sont pas opposés à ce genre d'actions et le Conseil d'Etat a également demandé au Conseil fédéral ce qui pourrait être fait sur le plan suisse auprès des grands distributeurs. Le département envisagerait également de se donner les moyens de financer les frais liés à la destruction des vieux véhicules (par ex. 2-300 F par unité).

**Les modifications** dites de « modernisation » seront présentées ci-dessous article par article.

A la question de commissaires : Qu'en est-il de l'harmonisation au niveau suisse ? 7 cantons taxent d'après les chevaux fiscaux, 7 d'après le poids total, 11 d'après la cylindrée et 1 d'après les kW DIN (Tessin) avec en pole position Genève pour les montants les plus bas. Pas de synergie à l'horizon.

Certaines **modifications d'articles concernant les bateaux** seront également proposées dans un deuxième temps (en kW aussi).

Les auteurs du projet de loi, même s'ils saluent ces modifications qui vont dans le sens de leur projet de loi, regrettent que l'assiette fiscale n'ait pas été revue à la hausse.

### **Audition de M. Guy Zwahlen /T.C.S.**

Très réservé sur les zones d'impôts sur les véhicules quels qu'ils soient, le TCS soutient le principe d'un encouragement aux véhicules plus respectueux de l'environnement qui utilisent d'autres technologies et qui sont moins gourmands au niveau de la consommation. M. Zwahlen se demande s'il ne serait pas judicieux de favoriser au niveau d'un rabais d'impôt les véhicules qui vont déjà au-delà d'un certain nombre de normes européennes (qui vont encore mener à des baisses sensibles de pollution) qui sont censées entrer en vigueur en 2005. Le TCS se préoccupe aussi du remplacement des véhicules non catalysés qui posent problème à Genève, l'un des cantons le moins « catalysé ». Faut-il engager une action pour éliminer ces véhicules ou porter l'action sur des voitures de faible consommation – terme peu précis ?

Le TCS constate que le problème général est lié au fait qu'il n'y a pas encore de maîtrise en ce qui concerne l'arrivée sur le marché des nouvelles technologies. Toyota a été le seul constructeur à présenter une voiture hybride au Salon de l'auto de cette année. Des mesures qui seraient utiles pour améliorer la qualité de l'air dépendent beaucoup des constructeurs.

Sur la question d'un éventuel crédit de 1 mio pour des mesures d'encouragement M. Zwahlen a quelques doutes sur le terme de « faible consommation ». Une norme légale devrait être précisée. De même que « peu polluant » pourrait être précisé par les normes européennes.

## Travaux de la commission

Le projet de loi «version XXI<sup>e</sup> siècle» – complété dans un deuxième temps, sur demande de la commission par une révision de la taxation des bateaux (passage au kW et neutralité + corrections de quelques anomalies) – est présenté ci-dessous article par article avec, chaque fois, l'exposé des motifs du département, les explications complémentaires de MM. Jenny et Matthey ainsi que les éventuelles questions/commentaires de la commission. Celle-ci a procédé à quelques ajouts améliorant ou précisant la formulation par rapport au projet du département mais sans en changer le fond, *sauf pour l'art 431 (million supplémentaire demandé) qui est traité à la fin vu qu'il a fait l'objet d'un débat plus fourni*. Les votes sont indiqués uniquement en cas de divergences.

---

### Art. 414 Perception (nouveau)

Le Conseil d'Etat désigne le service chargé de la perception de l'impôt.

*Créer une base légale claire pour la délégation de compétence pour la désignation du département respectivement du service percepteur.*

---

### Art. 415 Voitures de tourisme (nouveau titre, al. 1, 2 et 3, nouvelle teneur, al. 4 abrogé)

*Remplacement du mot « automobile » par « voiture », pour correspondre à la définition de l'OETV.*

<sup>1</sup> Les véhicules automobiles destinés au transport des personnes et comportant 9 places au plus (y compris celle du conducteur) sont taxés d'après la puissance effective de leur moteur calculée en kilowatts (kW).

<sup>2</sup> Le barème est le suivant :

a) jusqu'à 31 kW	165 F
b) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 76 kW	5 F
c) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 Kw, jusqu'à 106 kW	20 F
d) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 141 kW	30 F

**e) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, 40 F**

*Les bornes supérieures dans les tranches de taxation ont été légèrement rehaussées (entre 0 et 10 kW) et la progressivité du barème d'impôt légèrement atténuée, afin d'éviter une trop forte hausse d'impôt dans les véhicules puissants. Cependant, la philosophie de base du projet de loi 8075 a été respectée.*

*Le barème d'impôt proposé correspond à l'assiette fiscale globale 2000 (soit 59,2 mio de F) indexée de 6 % (soit 2 % en moyenne sur 3 ans), augmentée d'un million de F pour financer les mesures d'encouragement.*

**<sup>3</sup> Pour les voitures de tourisme dont la puissance en kW n'est pas répertoriée, le Conseil d'Etat établit un coefficient de conversion entre la cylindrée et la puissance, charge au détenteur du véhicule d'amener la preuve de la puissance inférieure de son véhicule, cas échéant.**

*Reprise du projet de loi 8075 avec « Conseil d'Etat » au lieu de Département.*

*Deux tableaux sont fournis à consulter en annexe I et II*

- 1) L'ASSIETTE FISCALE théorique des voitures de tourisme pour 2000 indexée avec le supplément de 1 mio pour mesures d'encouragement. (Annexe I).*
- 2) Une COMPARAISON de la taxation actuelle, du projet 8075 et du nouvel impôt DJPT pour les véhicules les plus courants.*

La question est posée par M. Clerc d'une taxation supplémentaire pour les 20 % de véhicules non catalysés qui polluent autant que le reste... Il est suivi par M. Blanc qui revêt son casque de ... pilote d'avion en argumentant que ces engins sont taxés d'après leur bruit... surtout les anciens modèles pour tenter de les éliminer, alors pourquoi ne pas faire de même avec ces véhicules catalysés qui font plus de bruit.

Cette proposition rencontre un problème technique: la notion de « catalysé » ne figure pas dans le programme informatique. L'introduire pour des véhicules appelés à disparaître (contrôle tous les 2 ans pour les véhicules de plus de 7 ans qui incite les propriétaires à changer) ne paraît pas adéquat.

La proposition de taxation, telle que présentée dans cet article 415, correspond-elle aux vœux des auteurs ? M. le député Krebs trouve que l'effet



**2 Le barème est le suivant :**

- |   |      |
|---|------|
| a) jusqu'à 2 kW   | 25 F |
| b) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 1 kW,<br>jusqu'à 20 kW | 4 F  |
| c) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW                   | 4 F  |

*Actuellement, l'impôt le plus faible pour une moto 2 places s'élève à 23 F. Compte tenu des 6 % d'inflation d'ici 2003, il convient d'adapter le montant de base proposé à 25 F.*

*2 kW correspondent aux véhicules aux plaques jaunes de max 50 cm<sup>3</sup> taxés aujourd'hui à 8.- + 15.- si deuxième place.*

*L'al. 3 actuel est abrogé pour suppression de la taxation de la 2<sup>e</sup> place moto, car il est plus logique de favoriser des déplacements à 2 qu'à 1 personne. De plus, la taxation de la 2<sup>e</sup> personne n'est connue que par 3 cantons en Suisse.*

**3 Pour les motocycles, tricycles et quadricycles dont la puissance en kW n'est pas répertoriée, le Conseil d'Etat établit un coefficient de conversion entre la cylindrée et la puissance, charge au détenteur du véhicule d'amener la preuve de la puissance inférieure de son véhicule, cas échéant.**

*Comme pour les voitures de tourisme, cet alinéa permet de taxer selon une formule de conversion les motos dont la puissance en kW n'est pas connue.*

*Al 3 et 4. Abrogés, car les voiturettes et les motocycles à trois roues (ça fait combien de pattes par cheval-fiscal?... ndlr) également à taxer d'après la puissance en kW.*

*L'al. 6 (exonération transport personne infirme) abrogé, car couvert par le nouvel article 426 LCP.*

---

**Art. 419 Tracteurs (al. 1 et 2, nouvelle teneur)**

**1 L'impôt sur les tracteurs et les véhicules automobiles agricoles ainsi que les monoaxes est de 96 F.**

*Rajout des genres de véhicules : « véhicules automobiles agricoles » (moissonneuses batteuses et autres) et « monoaxes » pour combler la lacune formelle actuelle. Le forfait de 96 F mentionné correspond au forfait actuel de 91 F majoré de 6 % d'inflation.*

<sup>2</sup> **L'impôt sur les tracteurs industriels et les tracteurs à sellette est de :**

<b>pour un poids total jusqu'à 3500 kg</b>	<b>300 F</b>
<b>pour un poids total supérieur à 3500 kg</b>	<b>750 F</b>

*En remplacement du forfait actuel Rajout des «tracteurs à sellette » pour combler la lacune formelle actuelle. Ce forfait aujourd'hui fixé à 180.50 F et ainsi inférieur à l'impôt payé par une voiture de tourisme ou une voiture de livraison (!), est réadapté.*

---

**Art. 420 Chariots et machines de travail (nouveau titre, al. 1, nouvelle teneur)**

*Rajout du genre de véhicule « chariot de travail » pour combler la lacune formelle actuelle.*

<sup>1</sup> **Les chariots et machines de travail sont taxés d'après leur poids total.**

*Remplacement de la notion «poids en ordre de marche » — inconnue de l'OETV -- par la notion «poids total » (pas d'influence sur le calcul de l'impôt).*

---

**Art. 422 Remorques (al. 1, al. 2, 3, 5 et 6, nouvelle teneur)**

<sup>1</sup> **Les remorques et semi-remorques destinées au transport de choses sont taxées d'après leur poids total, à raison de 35 F par tranche ou fraction de tranche de 500 kg.**

*Taxation des remorques d'après le poids total au lieu de la charge utile, afin de prendre le même critère que les camions et la redevance fédérale sur les poids lourds. Le montant passe de 44.50 F les 500 kg à 35 F les 500 kg. Ajout des semi-remorques.*

**2 Les remorques et semi-remorques de travail et les remorques agricoles sont taxées d'après leur poids total à raison de 10 F par tranche ou fraction de tranche de 500 kg.**

*Refonte de l'actuelle disposition (réduction de 80 % pour les remorques spéciales et remorques de forains qui n'entrent pas dans la catégorie), imprécise et difficile à appliquer (par ex., les remorques de travail sont démunies de charge utile alors que l'impôt doit être calculé sur cette charge !). Le règlement d'application de la LCP a dû remédier à cette lacune (cf. article 31, al. 3 du règlement D 3 05.04). Le barème proposé correspond à env. 30 % du tarif de l'article 422, al. 1 (donc à une réduction implicite de 70 %).*

**3 L'impôt frappant une remorque ne peut excéder 640 F ; l'impôt frappant une semi-remorque ne peut excéder 960 F.**

*Adaptation formelle pour que la limite de taxation continue à s'appliquer aux remorques mentionnées aux al. 1 et 2. Le montant correspond à celui de l'an 2000 indexé de 6 %.*

**5 Les caravanes et semi-remorques caravanes sont frappées d'un impôt de 40 F si leur poids total n'excède pas 600 kg et de 71 F si ce poids excède 600 kg.**

*Adaptation formelle. Utilisation de la désignation officielle de l'OETV de « caravane » et de poids total. Le forfait est celui de l'an 2000 indexé de 6 %.*

**6 Les remorques attelées à un motorcycle sont frappées d'un impôt de 15 F.**

*Adaptation formelle. L'OETV ne prévoit que des remorques pour motorcycles. Remorque pour motorcycles légers est une notion inconnue de la législation fédérale et prête à confusion. D'ailleurs, il n'est pas possible de déterminer le type de motorcycle qui tire une remorque.*

---

**Art. 423 Paiement de l'impôt (al. 1 et 2, nouvelle teneur)**

**<sup>1</sup> L'impôt est payable en une fois par période annuelle, avant le 1<sup>er</sup> janvier.**

*Introduction de l'impôt annuel. Seuls quelques cantons connaissent encore le paiement au semestre (cantons dont l'imposition sur les véhicules est bien plus forte qu'à Genève!).*

*La suppression du paiement au semestre permet une décharge administrative considérable et une économie estimée à environ 20'000 à 30'000 F par an (sans tenir compte de l'intérêt pour les 6 mois d'encaissement retardé).*

*A noter que sur 230'000 bordereaux expédiés, seuls 4000 à 5000 sont retournés pour paiement au semestre. Et les requérants sont surtout des citoyens ou des sociétés ayant le sens des affaires et non des citoyens dans le besoin. Ces derniers se verront – sur requête – accorder des délais de paiement prolongés.*

**<sup>2</sup> Si les plaques de contrôle ou le permis de circulation sont délivrés en cours d'année, l'impôt est dû dès le jour de la délivrance et calculé jusqu'au 31 décembre.**

*Précise comment l'impôt est calculé pour les véhicules immatriculés en cours d'année.*

---

**Art. 424 Dégrèvement (al. 2, abrogé)**

*car non appliqué depuis plus de 10 ans. Volonté également de faire disparaître les plaques de location.*

---

**Art. 426 Exonération (nouveau)**

**<sup>1</sup> Sont exonérés de l'impôt les véhicules immatriculés au nom de la Confédération et de l'Etat.**

*Nouvelle disposition explicitant les exonérations admises par la Confédération (loi fédérale). Pour l'Etat un principe veut que l'Etat ne facture pas à l'Etat. Une liste est remise aux commissaires des véhicules exonérés*

**<sup>2</sup> Le Conseil d'Etat a la faculté d'exonérer de tout ou en partie de l'impôt :**

**a) les véhicules spécialement aménagés de personnes infirmes dépourvues de ressources financières suffisantes**

*Elles figuraient dans les articles sur les voitures de tourisme et les motos mais rien n'était prévu pour les minibus spécialement aménagés. Le SAN se base sur l'imposition fiscale après déductions sociales soit un seuil de 20'000 F. Cet impôt concerne une vingtaine de personnes.*

**b) les véhicules des forains**

*Au siècle passé encore (1973) le conseiller d'Etat M. Schmidt a fait un arrêté qui exonère de 50 % l'impôt pour ces véhicules avec comme motif le faible kilométrage effectué par ces véhicules . L'arrêté du 3 mai 2000 reprend les mêmes termes que celui d'origine. Il faut donc lui donner une base légale.*

Cet article sera complété par un al. c)  
en fin de « course » (voir mesures d'encouragement).

---

**Art. 429 Non-paiement de l'impôt (nouvelle teneur)**

**<sup>1</sup> Lorsqu'à l'échéance, l'impôt n'est pas acquitté, un rappel est expédié. Un supplément pour les frais de rappel, fixé par le Conseil d'Etat, peut être exigé. De plus, un intérêt annuel de 5 % est dû dès l'échéance du rappel.**

**<sup>2</sup> Lorsqu'à l'échéance du rappel, l'impôt n'a pas été payé, le service des automobiles prononce le retrait des plaques et, au besoin, les fait saisir par la police, sans préjudice des sanctions pénales prévues par la loi.**

**<sup>3</sup> Demeure réservée la voie de la poursuite. Le rappel d'impôt est assimilé à un jugement exécutoire au sens de l'article 80 de la loi fédérale sur la poursuite pour dettes et faillite.**

*Article qui pallie au système de renvois insatisfaisant. Un rappel de 5% paraît correct au vu des petits montants. Les frais de rappel sont aujourd'hui de 10 F mais ne sont pas inscrits dans la loi (vu l'évolution des coûts).*

---

**Art. 430 Réclamation, Recours (nouveau titre, nouvelle teneur)**

<sup>1</sup> Le contribuable peut adresser au service notificateur une réclamation écrite contre la décision de taxation, dans les 30 jours qui suivent sa notification.

<sup>2</sup> Le contribuable peut s'opposer à la décision sur réclamation du service notificateur en s'adressant, dans les 30 jours à compter de la notification de la décision attaquée, à la Commission cantonale de recours.

*Reports d'autres articles, repris ici de manière mieux formulée par M. Tanner de l'Administration fiscale. Il n'est pas spécifié de quelle commission de recours il s'agit puisque la LCP va changer avec tout ce qui relève de la procédure.*

---

**Art. 430 A Prescription (nouveau)**

La perception et le remboursement d'impôt se prescrivent dans un délai de 5 ans, non compris l'année courante.

*Remplace le système de renvoi prévu à l'article 430 actuel.*

**La commission hisse les voiles...**

---

**Art. 433 B Perception (nouveau)**

Le Conseil d'Etat désigne le service chargé de la perception de l'impôt.

*Créer une base légale claire pour la perception des impôts bateaux.*

---

**Art. 434 Barème (lettre a) à f) nouvelle teneur)**

a) bateau à rames et embarcations assimilées .....20 F

*Les bateaux à rames sont aujourd'hui taxés 17.50 F. Le montant a été arrondi à 20 F, vu la modestie de l'impôt actuel et l'indexation.*

- b) **bateau à moteur (hors-bord ou fixe) :**  
1. **jusqu'à 6 kW de puissance effective .....35 F**  
2. **en sus par kW ou fraction de kW ..... 6 F**

*La puissance des moteurs ne s'expriment plus en CV mais en kW.  
1 CV équivalent à 0.75 kW, le montant supplémentaire de 6 F.  
correspond à la neutralité fiscale.*

- c) **bateau à voile jusqu'à 15 m<sup>2</sup> de surface vélique.....35 F**

*Reprise du montant actuel*

- d) **bateau à voile de plus de 15 m<sup>2</sup> de surface vélique :**

1. **jusqu'à 5 mètres de longueur.....50 F**  
2. **plus de 5 mètres et jusqu'à 8,5 mètres .....85 F**  
3. **plus de 8,5 mètres et jusqu'à 10,5 mètres .....125 F**  
4. **plus de 10,5 mètres : en sus par mètre ou fraction de mètre.....35 F**

*Le tonnage des bateaux à voile n'est plus forcément connu, se base uniquement sur des prospectus (sic !) et la Confédération envisage de faire disparaître cette donnée sur les permis de navigation. D'où proposition d'un nouveau critère de taxation. Le calcul a porté sur une cinquantaine de bateaux pour définir les limites. Les montants proposés respectent globalement la neutralité fiscale.*

- e) **chaland, barques à marchandises, engins de travail et assimilés :**

1. **jusqu'à 10 tonnes ..... 95 F**  
2. **en sus par tonne ou fraction de tonne ..... 5 F**

*Actuellement sous-tarifés. Les montants proposés restent néanmoins modestes par rapport à la surface qu'occupent de telles embarcations (rares il faut le dire).*

- f) **plaque professionnelle .....150 F**

*Plaques de chantier interchangeables ne sont pas attachées à un seul bateau et sont utilisées par les constructeurs navals ou réparateurs de bateaux. Le montant actuel moyen de l'impôt est d'environ 225 F. Les plaques professionnelles sont donc visiblement sous-tarifées (actuellement de 85 F).*

Ces taxes bateaux paraissent raisonnables aux auteurs du projet de loi 8075. La commission qui n'a pourtant guère le pied marin, gare la voiture sur le quai pour s'embarquer dans une discussion pour le moins houleuse. Pourquoi les bateaux de location sont-ils exonérés (à l'art. 435 actuel) de 50 % et pas les plaques professionnelles ? Est-il judicieux d'engager une bataille navale pour le tarif des bateaux de location qui passera de 7.50 à 10 F (selon les kW) ? Faut-il plonger à la recherche de l'origine de cette exonération et faire des vagues qui risqueraient de faire couler le projet de loi enfin modernisé ? Au fait, combien sont-ils ces galériens ? 4 à 5 selon M. Jenny. Le capitaine Clerc, de la flotte ADG battant pavillon « faire régner l'égalité sur le lac » propose de supprimer cette exonération. Il se heurte au corsaire Roulet qui bat le même pavillon mais veut étendre l'exonération à tous les marins. Le Conseil démocratique des pirates refuse l'amendement du capitaine Clerc par 7 non contre 3 oui et 3 abstentions. Le matelot Blanc se demande si la commission ne va pas sombrer sous ces vaguelettes ... – sous les rires de la mouette-rieuse et rapporteuse – qui tente de noyer le poisson ... !

L'art. 435 restera donc là où la commission l'a trouvé, à sa place dans la loi actuelle.

---

**Art. 436 Non-paiement de l'impôt (nouvelle teneur)**

**Art. 437 A Réclamation, Recours (nouveau titre, nouvelle teneur)**

**Art. 437 B Prescription (nouveau)**

*Idem que les articles corrigés pour les véhicules à moteur 429, 430, 430A.*

---

**Mesures d'encouragement :**

Dans un premier temps, le département propose un al. 3 à l'art 431 (dispositions d'exécution) permettant de créer une base légale pour financer des mesures (par ex. 1000 F au détenteur lors de l'achat de véhicule répondant à des critères prédéfinis) :

**3 II (le Conseil d'Etat) peut allouer au maximum 1 million de F par année dans des mesures d'encouragement à l'achat de véhicules de faible consommation ou peu polluants.**

Le département veut séparer taxation et incitation. Il pourrait négocier avec des constructeurs de véhicules qui mériteraient d'être développés à une échelle suffisante pour en mesurer les effets. Il pense également à contribuer à couvrir le renouvellement des véhicules non catalysés. N'est-ce pas favoriser ceux qui ont acheté des véhicules non catalysés ? Encourager la destruction c'est bien mais détruire c'est aussi de l'énergie. On ne peut pas dire a priori – selon un Institut de la Durée – qu'on détruit un produit parce qu'il ne correspond plus à certaines normes alors que globalement cette opération contribuerait à polluer davantage.

Vu la modestie de l'impôt genevois, un rabais d'impôt serait-il suffisamment incitatif ? Ne faudrait-il pas influencer le choix de l'achat ? .

Un amendement du groupe libéral: « **ce million est prélevé sur le fonds cantonal de l'énergie** » qui est adopté par 7 oui (3 L, 2 R, 2 DC) contre 6 non (2 AdG, 3 S, 1 Ve) oblige la commission à auditionner M. le conseiller d'Etat Cramer, ne serait-ce que pour savoir si ce « transfert » sur ce fonds cantonal de l'énergie est cohérent en matière de politique de protection de l'environnement.

Le Fonds cantonal de l'énergie n'existant pas, la commission reçoit le texte de la Loi instituant deux fonds pour développement des énergies renouvelables et les économies d'énergie (L 2 40) adoptée en 1999 (l'un pour les privés, le second pour les collectivités publiques avec des financements différents). La constitution d'un montant de 20 mio ne sera complète qu'en 2002 (5 mio par an).

M. le conseiller d'Etat Cramer nous confirme de vive voix lors de son audition que ce fonds n'est pas adéquat pour le projet de loi traité ici, même si l'on peut dire que toute mesure visant à diminuer la consommation d'énergie va dans le bon sens (selon la conception générale de l'énergie adoptée par le Grand Conseil). En effet ce fonds est destiné à prêter de l'argent à des personnes qui souhaitent faire des projets dans le domaine des énergies renouvelables. L'idée de base était que l'argent puisse être utilisé plusieurs fois puisqu'il serait prêté et remboursé (de l'argent renouvelable en quelque sorte... ndlr).

Comprenant la volonté de ceux qui ont proposé ces mesures à l'art. 431 M. Hiler propose d'ajouter une lettre **c)** à l'**art 426 Exonération** soit : **c) les véhicules de faible consommation ou peu polluants pour une durée maximale de 3 ans**, ceci sur la base d'une liste de ces véhicules avec la collaboration des deux départements. Selon M. Cramer, une disposition réglementaire pourra préciser les termes de cette disposition.

De plus, ne pas mettre de montant (en renonçant à l'art. 431) laisserait une certaine appréciation au Conseil d'Etat pour qu'il détermine, en fonction des progrès technologiques, le type d'efforts qu'il est prêt à consentir. La commission à l'unanimité supprime donc l'art. 431, al. 3 du projet de loi complété par le département. Elle ajoute « **depuis leur première immatriculation** » afin de préciser la date d'achat. L'AdG refusera ce dernier amendement (12 oui, 3 non) invoquant le fait que ne pas mettre de limite de montant pourrait laisser au Conseil d'Etat la possibilité de redistribuer la moitié des recettes de l'impôt auto sans que le Parlement puisse se prononcer. M. Clerc proposera **d'inscrire un montant de 1 mio maximum** à cet amendement voté. La commission refusera cette proposition de principe par 12 non, 2 oui et 1 abstention, sensible aux arguments selon lesquels dans ce genre de cas, une transparence totale s'impose et donc d'inscrire dans la loi de manière claire que le Conseil d'Etat fait le total chaque année du coût de ces exonérations.

M. le conseiller d'Etat Cramer s'engage à ce que le montant des exonérations soit communiqué chaque année.

## **Art 426 Exonération (nouveau)**

**c) les véhicules de faible consommation ou peu polluants, pour une durée maximum de 3 ans depuis leur première immatriculation.**

<b>Vote</b>	<b>12 oui (3 L, 2 R, 2 DC, 2 Ve, 3 S)</b> <b>3 Abs (AdG)</b>
-------------	---

---

## **Article 2**

**La présente loi entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2002**

est adopté vu la possibilité pour le Service des automobiles et de la navigation de mettre en place le nouveau système de taxation d'ici la fin de l'année courante.

**Vote final**

**Le projet de loi 8075 est adopté à l'unanimité  
moins 1 abstention libérale**

Pour vous recommander,  
Mesdames et Messieurs les députés,  
De suivre le vote final,  
De la Commission fiscale,  
Et d'accepter le projet de loi tel qu'issu des travaux,  
Pas besoin de monter sur mes « grands chevaux ».

## Projet de loi

(8075)

### modifiant la loi générale sur les contributions publiques (D 3 05)

(modifiant l'impôt sur les véhicules à moteur – taxe incitative)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève

décède ce qui suit :

#### Article 1

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

#### **Art. 414 Perception (nouveau)**

Le Conseil d'Etat désigne le service chargé de la perception de l'impôt.

## **Chapitre II Tarif**

#### **Art. 415 Voitures de tourisme (nouveau titre, al. 1, 2 et 3, nouvelle teneur, al. 4, abrogé)**

<sup>1</sup> Les véhicules automobiles destinés au transport des personnes et comportant 9 places au plus (y compris celle du conducteur) sont taxés d'après la puissance effective de leur moteur calculée en kilowatts (kW).

<sup>2</sup> Le barème est le suivant :

- |   |       |
|---|-------|
| a) jusqu'à 31 kW  | 165 F |
| b) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 76 kW  | 5 F   |
| c) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 106 kW | 20 F  |
| d) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 141 kW | 30 F  |
| e) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW                 | 40 F  |

<sup>3</sup> Pour les voitures de tourisme dont la puissance en kW n'est pas répertoriée, le Conseil d'Etat établit un coefficient de conversion entre la cylindrée et la puissance, charge au détenteur du véhicule d'amener la preuve de la puissance inférieure de son véhicule, cas échéant.

**Art. 416 Camions, voitures de livraison, chariots à moteur (nouveau titre, al. 1, nouvelle teneur)**

<sup>1</sup> Les véhicules automobiles destinés au transport de choses sont taxés d'après leur poids total.

**Art. 418 Motocyclettes, tricycles, quadricycles (nouveau titre, al. 1 2 et 3, nouvelle teneur, al 4 à 6, abrogés)**

<sup>1</sup> Les motocycles, tricycles et quadricycles sont taxés d'après la puissance effective de leur moteur calculée en kW.

<sup>2</sup> Le barème est le suivant :

- |  |      |
|--|------|
| a) jusqu'à 2 kW  | 25 F |
| b) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 1 kW, jusqu'à 20 kW | 4 F  |
| c) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW                | 4 F  |

<sup>3</sup> Pour les motocycles, tricycles et quadricycles dont la puissance en kW n'est pas répertoriée, le Conseil d'Etat établit un coefficient de conversion entre la cylindrée et la puissance, charge au détenteur du véhicule d'amener la preuve de la puissance inférieure de son véhicule, cas échéant.

**Art. 419 Tracteurs (al. 1 et 2, nouvelle teneur)**

<sup>1</sup> L'impôt sur les tracteurs et les véhicules automobiles agricoles ainsi que les monoaxes est de 96 F.

<sup>2</sup> L'impôt sur les tracteurs industriels et les tracteurs à sellette est de :

- |  |       |
|--|-------|
| a) pour un poids total jusqu'à 3500 kg     | 300 F |
| b) pour un poids total supérieur à 3500 kg | 750 F |

**Art. 420 Chariots et machines de travail (nouveau titre, al. 1, nouvelle teneur)**

<sup>1</sup> Les chariots et machines de travail sont taxés d'après leur poids total.

**Art. 422 Remorques (al.1, al. 2, 3, 5 et 6, nouvelle teneur)**

<sup>1</sup> Les remorques et semi-remorques destinées au transport de choses sont taxées d'après leur poids total, à raison de 35 F par tranche ou fraction de tranche de 500 kg.

<sup>2</sup> Les remorques et semi-remorques de travail et les remorques agricoles sont taxées d'après leur poids total à raison de 10 F par tranche ou fraction de tranche de 500 kg.

<sup>3</sup> L'impôt frappant une remorque ne peut excéder 640 F; l'impôt frappant une semi-remorque ne peut excéder 960 F.

<sup>5</sup> Les caravanes et semi-remorques caravanes sont frappées d'un impôt de 40 F si leur poids total n'excède pas 600 kg et de 71 F si ce poids excède 600 kg.

<sup>6</sup> Les remorques attelées à un motorcycle sont frappées d'un impôt de 15 F.

## **Chapitre III      Dispositions communes**

### **Art. 423      Paiement de l'impôt (al. 1 et 2, nouvelle teneur)**

<sup>1</sup> L'impôt est payable en une fois par période annuelle, avant le 1<sup>er</sup> janvier.

<sup>2</sup> Si les plaques de contrôle ou le permis de circulation sont délivrés en cours d'année, l'impôt est dû dès le jour de la délivrance et calculé jusqu'au 31 décembre.

### **Art. 424      Dégrèvement (al. 2, abrogé)**

### **Art. 426      Exonération (nouveau)**

<sup>1</sup> Sont exonérés de l'impôt les véhicules immatriculés au nom de la Confédération et de l'Etat.

<sup>2</sup> Le Conseil d'Etat a la faculté d'exonérer de tout ou en partie de l'impôt :

- a) les véhicules spécialement aménagés de personnes infirmes dépourvues de ressources financières suffisantes
- b) les véhicules des forains
- c) les véhicules de faible consommation ou peu polluants, pour une durée maximum de 3 ans depuis leur première immatriculation.

### **Art. 429      Non-paiement de l'impôt (nouvelle teneur)**

<sup>1</sup> Lorsqu'à l'échéance, l'impôt n'est pas acquitté, un rappel est expédié. Un supplément pour les frais de rappel, fixé par le Conseil d'Etat, peut être exigé. De plus, un intérêt annuel de 5% est dû dès l'échéance du rappel.

<sup>2</sup> Lorsqu'à l'échéance du rappel, l'impôt n'a pas été payé, le service des automobiles prononce le retrait des plaques et, au besoin, les fait saisir par la police, sans préjudice des sanctions pénales prévues par la loi.

<sup>3</sup> Demeure réservée la voie de la poursuite. Le rappel d'impôt est assimilé à un jugement exécutoire au sens de l'article 80 de la loi fédérale sur la poursuite pour dettes et faillite.

#### **Art. 430 Réclamation, Recours (nouveau titre, nouvelle teneur)**

<sup>1</sup> Le contribuable peut adresser au service notificateur une réclamation écrite contre la décision de taxation, dans les 30 jours qui suivent sa notification.

<sup>2</sup> Le contribuable peut s'opposer à la décision sur réclamation du service notificateur en s'adressant, dans les 30 jours à compter de la notification de la décision attaquée, à la Commission cantonale de recours.

#### **Art. 430A Prescription (nouveau)**

La perception et le remboursement d'impôt se prescrivent dans un délai de 5 ans, non compris l'année courante.

#### **Art. 433B Perception (nouveau)**

Le Conseil d'Etat désigne le service chargé de la perception de l'impôt.

## **Chapitre II Tarif**

#### **Art. 434 Barème (lettre a) à f) nouvelle teneur)**

a) bateau à rames et embarcations assimilées	20 F
b) bateau à moteur (hors-bord ou fixe) :	
1. jusqu'à 6 kW de puissance effective	35 F
2. en sus par kW ou fraction de kW	6 F
c) bateau à voile jusqu'à 15 m <sup>2</sup> de surface vélique	35 F
d) bateau à voile de plus de 15 m <sup>2</sup> de surface vélique :	
1. jusqu'à 5 mètres de longueur.	50 F
2. plus de 5 mètres et jusqu'à 8,5 mètres	85 F
3. plus de 8,5 mètres et jusqu'à 10,5 mètres	125 F
4. plus de 10,5 mètres: en sus par mètre ou fraction de mètre	35 F
e) chaland, barques à marchandises, engins de travail et assimilés :	
1. jusqu'à 10 tonnes	95 F
2. en sus par tonne ou fraction de tonne	5 F
f) plaque professionnelle	150 F

### **Art. 436 Non-paiement de l'impôt (nouvelle teneur)**

<sup>1</sup> Lorsqu'à l'échéance, l'impôt n'est pas acquitté, un rappel est expédié. Un supplément pour les frais de rappel, fixé par le Conseil d'Etat, peut être exigé. De plus, un intérêt annuel de 5% est dû dès l'échéance du rappel.

<sup>2</sup> Lorsqu'à l'échéance du rappel, l'impôt n'a pas été payé, le service des automobiles et de la navigation prononce le retrait du permis de navigation et, au besoin, le fait saisir par la police, sans préjudice des sanctions pénales prévues par la loi.

<sup>3</sup> Demeure réservée la voie de la poursuite. Le rappel d'impôt est assimilé à un jugement exécutoire au sens de l'article 80 de la loi fédérale sur la poursuite pour dettes et faillite.

### **Art. 437 A Réclamation, Recours (nouveau titre, nouvelle teneur)**

<sup>1</sup> Le contribuable peut adresser au service notificateur une réclamation écrite contre la décision de taxation, dans les 30 jours qui suivent sa notification.

<sup>2</sup> Le contribuable peut s'opposer à la décision sur réclamation du service notificateur en s'adressant, dans les 30 jours à compter de la notification de la décision attaquée, à la Commission cantonale de recours.

### **Art. 437 B Prescription (nouveau)**

La perception et le remboursement d'impôt se prescrivent dans un délai de 5 ans, non compris l'année courante.

### **Art. 437 C Dispositions d'exécution (nouveau)**

Le Conseil d'Etat édicte les prescriptions nécessaires à l'exécution du présent titre.

## **Article 2**

La présente loi entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2002

ANNEXE 1

ANNEXE 2

# Secrétariat du Grand Conseil

PL 8075

*Projet présenté par les députés:*

*M<sup>mes</sup> et MM. Chaïm Nissim, Anne Briol,  
Louiza Mottaz, David Hiler, Jean-Pierre Restellini,  
Esther Alder, Fabienne Bugnon, Caroline  
Dallèves-Romaneschi et Antonio Hodggers*

*Date de dépôt: 8 juin 1999*

*Messagerie*

## Projet de loi

**modifiant la loi générale sur les contributions publiques (D 3 05)**

***(modifiant l'impôt sur les véhicules à moteur – taxe incitative)***

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

### Article unique

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

#### **Art. 415 Automobiles de tourisme (nouvelle teneur)**

<sup>1</sup> Les véhicules automobiles destinés au transport des personnes et  
comportant 9 places au plus (y compris celle du conducteur) sont taxés  
d'après la puissance effective de leur moteur calculée en kilowatts (kW).

<sup>2</sup> Le barème est le suivant :

a) jusqu'à 21 kW	165 F
b) en sus, par tranche de 5 kW, jusqu'à 76 kW	5 F
c) en sus, par tranche de 5 kW, jusqu'à 101 kW	20 F
d) en sus, par tranche de 5 kW, jusqu'à 131 kW	35 F
e) en sus, par tranche de 5 kW,	50 F

<sup>3</sup> Pour les automobiles de tourisme dont la puissance en kW n'est pas répertoriée, le département établit un coefficient de conversion entre la cylindrée et la puissance. Charge au détenteur du véhicule d'amener la preuve de la puissance inférieure de son véhicule, le cas échéant.

<sup>4</sup> Le Conseil d'Etat peut exonérer totalement les automobiles de tourisme aménagées spécialement et utilisées spécifiquement pour le transport des personnes gravement infirmes.

**Art. 418, al. 1 et 2 (nouvelle teneur)**

<sup>1</sup> Les motocycles sont taxés d'après la puissance effective de leur moteur calculée en kilowatts (kW).

<sup>2</sup> Le barème est le suivant :

- |   |      |
|---|------|
| a) jusqu'à 2 kW                               | 23 F |
| b) en sus, par tranche de 1 kW, jusqu'à 20 kW | 4 F  |
| c) en sus, par tranche de 5 kW                | 4 F  |