



Date de dépôt : 11 décembre 2024

Rapport

de la commission fiscale chargée d'étudier le projet de loi de Jacques Blondin, Sébastien Desfayes, François Erard, Jean-Marc Guinchard, Thierry Arn, Souheil Sayegh, Anne Carron modifiant la loi générale sur les contributions publiques (LCP) (D 3 05) (Pour un impôt sur les véhicules motorisés qui réponde à l'urgence climatique de manière responsable et supportable pour les Genevois)

Rapport de Grégoire Carasso (page 4)

Projet de loi (13564-A)

modifiant la loi générale sur les contributions publiques (LCP) (D 3 05)
(Pour un impôt sur les véhicules motorisés qui réponde à l'urgence climatique de manière responsable et supportable pour les Genevois)

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

Art. 1 Modifications

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

Art. 415, al. 1 et 6 (nouvelle teneur)

¹ Les véhicules automobiles destinés au transport de personnes comportant
9 places au plus (y compris celle du conducteur), à l'exception des corbillards,
véhicules cellulaires, et véhicules d'habitation, sont taxés d'un impôt annuel
de base de 120 francs.

⁶ Les véhicules vétérans ne sont pas soumis aux surtaxes prévues à
l'article 415, alinéas 2 à 5.

Art. 416, al. 1 (nouvelle teneur)

¹ Les véhicules automobiles destinés au transport de choses, ainsi que les
corbillards, les véhicules cellulaires, et les véhicules d'habitation, sont taxés
d'après leur poids total.

Art. 459, al. 7 (nouveau)***Modification du ... (date à compléter)***

⁷ Pendant les 3 premières années suivant l'entrée en vigueur de la modification du ... (*à compléter*), l'impôt annuel sur les voitures de tourisme (article 415) immatriculées avant le 1^{er} janvier 2025 ne peut excéder au total 200% de la charge fiscale qui aurait résulté d'un impôt calculé de la manière suivante :

1° Un barème de base dépendant de la puissance effective du moteur de la voiture calculée en kilowatts (kW) serait appliqué comme suit :

- | | |
|---|----------|
| a) jusqu'à 31 kW | 182 fr. |
| b) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 76 kW | 5,50 fr. |
| c) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 106 kW | 22 fr. |
| d) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 141 kW | 33 fr. |
| e) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW | 44 fr. |

2° 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.

3° Au montant calculé selon le barème de base susmentionné s'appliquerait – pour les voitures dont la date de première mise en circulation est postérieure au 1^{er} janvier 2010 – un coefficient multiplicateur selon le barème suivant :

<i>émissions de CO₂</i>	<i>coefficient-multiplicateur</i>	<i>bonus/malus</i>
a) ≤ 120 g/km	0,5	bonus de 50%
b) > 120 g/km et ≤ 200 g/km	1	bonus de 0%
c) > 200 g/km	1,5	malus de 50%

Le bonus décrit sous la lettre a ne serait pas accordé aux voitures diesel non équipées d'un filtre à particules ou ne répondant pas aux normes EURO 05 et suivantes.

4° Pour les voitures de tourisme dont les émissions de CO₂ ne sont pas répertoriées, le système de coefficient multiplicateur du paragraphe 3 ne s'appliquerait pas.

Art. 2 Clause d'urgence

La présente loi est déclarée urgente (article 70 Cst.-GE).

Rapport de Grégoire Carasso

Contexte, résumé des enjeux et quelques chiffres clés

Le 3 mars 2024, les Genevois-es approuvent à 57% une réforme de l'impôt automobile (PL 12888-A) dont les éléments saillants sont les suivants : prise en compte de la protection de l'environnement et de la santé (émissions de CO₂), intégration des évolutions technologiques (hybride / électrique) et neutralité fiscale. Dans le même temps, le corps électoral rejette à 52% une initiative (IN 178-C) visant à conserver les mécanismes de l'ancien régime tout en diminuant de moitié la facture pour les propriétaires de véhicules.

Faits suffisamment rares à Genève pour être souligné, ce résultat populaire est issu d'un compromis politique qui rassemble non seulement presque tous les partis (sauf le MCG et l'UDC) mais aussi le Conseil d'Etat et le Grand Conseil.

Cette singulière configuration se fragilise en novembre 2024 lorsque, dans le sillage de la communication par l'Office cantonal des véhicules (ci-après l'OCV) des bordereaux d'impôts 2025 basés sur la nouvelle loi fiscale, plusieurs cas d'augmentation extrême (décuple !) sont rendus publics. Pour tous les acteurs ayant de bonne fois contribué à cette réforme, l'incompréhension est de mise car les augmentations les plus fortes documentées en amont oscillaient, selon les modèles, aux alentours de 2.

Lors de la session du 21 et 22 novembre 2024, le Grand Conseil, d'entente avec le Conseil d'Etat, adopte avec clause d'urgence une disposition octroyant aux contribuables un délai de paiement à fin juin 2025 (PL 13559 amendé) – autrement dit, le temps pour les autorités et l'administration de clarifier la situation et de proposer des solutions pour y remédier.

La commission fiscale est saisie depuis lors de cinq objets parlementaires (M 3072, M 3068, PL 13560, PL 13450-A et PL 13564). Elle s'est réunie, sous la présidence de M. Sébastien Desfayes, le 26 novembre, le 3 et le 10 décembre 2024. La commission a été assistée par M. Stefano Gorgone, Secrétaire scientifique ; les procès-verbaux ont été rédigés par M^{me} Méline Carpin ; M. Pierre Maudet, Conseiller d'Etat, M^{me} Dragana Straus, Secrétaire générale et M. Didier Leibzig, Directeur général de l'OCV, ont activement participé aux séances. Toutes ces personnes sont ici chaleureusement remerciées pour la qualité de leurs soutiens apportés aux travaux de la commission.

Le 10 décembre 2024, la commission a décidé à l'unanimité (moins deux abstentions) de voter un amendement général au PL 13564, avec clause d'urgence ; sa rédaction repose sur l'expertise reconnue du prof. Xavier Oberson. L'amendement prévoit en substance de limiter l'augmentation au

doublent de l'impôt pour les véhicules déjà immatriculés en 2024 (mesure transitoire valable jusqu'en 2027). Certains véhicules particulièrement impactés par la réforme font l'objet d'une imposition au poids (ex : corbillards et véhicules d'habitations tels que *camping car*). Le coût global est estimé à 8.5 millions sur un rendement fiscal annuel de 120 millions.

Enfin, avant de retracer en détail les travaux ayant permis d'adopter ces mesures correctives de manière consensuelle, soulignons trois éléments. Sur la forme, les échanges entre les député-es, le Conseiller d'Etat et les membres de l'administration sont redevenus singulièrement apaisés et constructifs. Sur le fond, le compromis voté reflète une volonté commune et sincère de rectifier dans les meilleurs délais ce qui devait l'être ; en revanche, l'absence d'opposition (12 pour, 2 abstentions) ne signifie pas une adhésion nouvelle du MCG et de l'UDC aux fondamentaux de cette réforme. Et, plus largement, un bilan du déploiement de cette loi d'ici la fin de la période transitoire devra être conduit, en espérant que dans l'intervalle, le cadre fédéral autorise de nouvelles avancées (*mobility pricing*) dans l'imposition de véhicules en fonction de leur usage réel (km parcourus notamment).

Quelques chiffres clés relatifs à la réforme avant correctifs :

- 21 405 véhicules ont vu leur impôt doubler (ou plus).
- 100 267 véhicules ont bénéficié d'une baisse d'impôt.
- L'impôt médian a évolué de F 341 en 2024 à F 301 en 2025.
- L'impôt moyen a évolué de F 508 en 2024 à F 473 en 2025.
- L'impôt maximal a évolué de F 13 629 en 2024 à F 7 608 en 2025.
- Les 158 véhicules ayant une taxe de plus F 5000 en 2025 représentent les marques suivantes : Ferrari, Bentley, Aston Martin, Maserati, Lamborghini, Bugatti, Hummer (puis d'autres voitures de luxe).

Au bénéfice de ces explications, la commission recommande au Grand Conseil de soutenir ce projet de loi amendé qui reflète un compromis politique et résulte d'un travail conjoint efficace entre notre législatif, l'exécutif et l'administration.

Audition de M. Jacques Blondin, auteur du PL 13564

L'auteur présente plusieurs cas dont il a été témoin pour illustrer l'incompréhension quant à certains effets de la réforme, sans pour autant remettre les principes fondamentaux en cause (système simple, taxation au poids pour les véhicules électriques et sur les émissions de CO₂ pour les véhicules thermiques). Le projet de loi vise à apporter des ajustements et principalement : échelonnement des paiements et plafonnement temporaire des

augmentations, notamment pour prendre en compte les personnes à faibles revenus et les bénéficiaires de prestations complémentaires AVS qui sont confrontés à des hausses disproportionnées. En conclusion, il souligne qu'il est nécessaire de trouver une solution supportable pour tout le monde.

En réponse à un commissaire Ve qui s'interroge sur le plafonnement à 125% et sa limite à une période de 3 ans, M. Blondin précise que c'est une proposition qui ouvre une période annonçant un changement de règles et permettant aux propriétaires de se préparer, par exemple à la perspective de l'achat d'un nouveau véhicule. Pour un autre commissaire Ve, le changement législatif n'incitait pas à changer de véhicule, mais visait plutôt à orienter le choix des consommateurs lorsque le véhicule devait être remplacé. Il évoque la question de l'énergie grise et précise qu'une hausse de 200 ou 300 francs sur la taxe de véhicule reste marginale par rapport aux coûts de fonctionnement d'un véhicule, comme les assurances et l'entretien.

Un commissaire MCG souligne une contradiction à Genève : on subventionne largement l'économie circulaire, et en même temps, on pousse la population à se débarrasser d'une voiture qui pourrait être réparée. Par ailleurs, il rappelle qu'il ne faut pas oublier que les véhicules les plus pénalisés sont ceux qui consomment beaucoup et qui ont peu de puissance. Ces propriétaires paient déjà une taxe par litre d'essence, dont une partie sert à la compensation carbone. Il se demande donc si cette double imposition, en ce qui concerne la taxe sur les carburants, a bien été prise en compte. M. Blondin répond par la négative.

Audition du Département de la santé et des mobilités (DSM) – 1^{er} acte

M. Maudet commence par fournir certains éléments susceptibles de changer l'approche pour la suite des travaux et d'éclairer la problématique. Chaque jour ouvrable, plus de 200 opérations sont effectuées au bureau des autos, ce qui signifie que la situation évolue constamment. En effet, il y a environ 45 000 changements de situations par an, sur les 220 000 véhicules concernés par la modification de l'impôt. Ces chiffres changent chaque jour. En réponse à la question d'un commissaire S quant à la capacité d'extraire et de croiser les données avec des paramètres tels que l'AVS ou l'AI, il précise que c'est techniquement possible, mais que cela nécessite des opérations longues, compliquées et coûteuses, surtout lorsque les données n'ont aucune compatibilité.

M. Maudet indique que le premier enjeu selon le Conseil d'Etat est de savoir si l'on souhaite établir des responsabilités, comprendre ce qu'il s'est passé, et vérifier si des informations n'ont pas été communiquées. Cela pourrait

être important pour la commission, si cela est avéré, l'administration est à disposition pour y répondre. Il insiste sur la nécessité de comprendre les événements, d'autant plus qu'un recours a été déposé par le conseiller national M. Sormanni, contestation concernant la votation de mars, en évoquant des soupçons de tromperie. Cet élément doit commander une certaine prudence de la part de la commission et du Conseil d'Etat dans leurs déclarations et pourrait nécessiter l'établissement de faits précis. Il réaffirme que l'administration est à disposition et que la présence de l'OCV et de son directeur pourrait être utile pour éclairer la situation.

Il présente ensuite trois options possibles : la première consiste à corriger la loi et ses effets pervers, la deuxième option est de repenser le système, et la troisième consiste à annuler la loi. En réponse aux questions posées, il fournit les chiffres suivants : la valeur médiane de la taxation en 2025, dans le nouveau système, est de 301,25 francs, tandis qu'en 2024, le bordereau médian était de 341 francs. Le bordereau maximum, en tenant compte d'une quinzaine d'erreurs qu'il évoquera plus tard, est de 7 608 francs. Seule une vingtaine de véhicules dépassent ce montant. Ces véhicules ont été calculés selon un taux de CO₂ arbitraire, car immatriculés dans un autre canton, tel que Bâle-Ville, où le CO₂ n'est pas relevant pour la taxe. Ces cas sont très précisément identifiés et ne concernent que 12 véhicules assurés et 3 sur le balan. En 2024, sous l'ancien système, le bordereau le plus élevé était de 13 629 francs.

M. Maudet précise également qu'il y a 162 véhicules qui paient plus de 5 000 francs, soit 0,007% des 220 000 véhicules touchés par la modification de l'impôt. Maudet souligne que dans les documents de la brochure et dans le rapport, il était mentionné qu'un impôt pouvait dépasser 4 000 francs. Un électeur bien informé pourrait donc se sentir trompé lorsque l'impôt dépasse 5 000 francs. Sur la hausse dans l'absolu, il y a 19 détenteurs sur les 220 000 qui ont une hausse de plus de 5 000 francs. Dans l'ancien système, on pouvait avoir un véhicule puissant récent et un camping-car, qui coutait 0 franc, mais avec le nouveau système, ce même véhicule, en raison de son impact environnemental, absorbe l'impôt de la première voiture, d'où l'augmentation.

Pour le Conseil d'Etat, deux axes doivent être tranchés rapidement. Le premier est de décider s'il faut annuler la loi. Il rappelle que cette loi a été votée par le peuple, ce qui la rend complexe à annuler, bien que ce soit possible. Cependant, du point de vue du Conseil d'Etat, cela reviendrait à un retour en arrière par rapport à une décision populaire clairement exprimée sur les principes. Ensuite si la commission choisit de corriger la loi, elle pourrait garder le monocritère, qui est problématique mais politiquement assumable. La question suivante serait de savoir si l'objectif de neutralité fiscale est maintenu. Si cet objectif est conservé, cela pourrait devenir compliqué. La

troisième option est de repenser le système en élargissant l'assiette fiscale pour inclure par exemple les deux-roues ou en prenant en compte l'énergie grise. La commission peut choisir cette option, cependant le Conseil d'Etat est favorable à la deuxième option.

M. Maudet conclut en soulignant l'importance de la chronologie. Si le système doit être repensé, cela prendra plusieurs mois, ce qui complique la situation déjà délicate de la taxation de 2025, qui n'est pour l'instant que suspendue. Si la loi est annulée, il précise que ce n'est pas un simple retour en arrière : il y a eu un vote populaire, l'envoi de bordereaux, une contestation judiciaire, et certains ont déjà commencé à payer, ce qui rend la situation plus complexe. De plus, si l'on se dirige vers des corrections, il faut être conscient que plus on introduit d'éléments correctifs, plus l'analyse devient complexe, ce qui entraîne incertitude et incompréhension auprès de la population.

Une commissaire PLR souhaite comprendre la méthode de calcul appliquée. Concernant les cas extrêmes qui ont été présentés, certes il n'y a pas des milliers de cas, mais il y a un certain nombre de personnes dont l'impôt a été multiplié par 6 ou 7. Elle souhaite comprendre. De plus, dans les explications, il a été mentionné des erreurs. Les personnes ayant un bordereau très élevé et qui ne comprennent pas devraient-elles s'adresser au bureau des autos ? M. Maudet répond que ces personnes se sont sûrement déjà adressées au bureau des autos. Concernant les erreurs relatives aux montants, il précise qu'il s'agit de 15 cas. La commissaire PLR s'interroge également sur la catégorisation des véhicules hybrides. M. Leibzig explique que des contrôles de genre des véhicules (GV) ont été réalisés avant de lancer les bordereaux. Une extraction a été effectuée et tous les GV ont été contrôlés pour s'assurer que le calcul soit pertinent. Pour répondre, il précise que les personnes ayant dépassé les seuils ont immédiatement été remarquées et contactées. En revanche, toutes les personnes ayant des véhicules anciens polluants et des plaques interchangeables n'ont pas été identifiées. Cela constitue un effet de bord qui pourrait être corrigé. Concernant les hybrides, il reconnaît que les gens se sentent floués. Deux critères avaient été proposés pour les voitures hybrides : le poids et le CO₂. La norme CO₂ des hybrides est inférieure à la réalité, mais c'est la norme officielle donnée à l'importation par la confédération. Il s'agit d'un effet de bord.

Un commissaire S revient sur les véhicules ayant une augmentation de plus de 100% et demande s'il serait possible d'obtenir la distribution. Le président souhaiterait également avoir le type de véhicules, si cela ne présente pas de difficulté particulière. M. Maudet indique que cela risque de poser des difficultés.

Audition du Département de la santé et des mobilités (DSM) – 2^e acte

Le document transmis le matin même du 3 décembre 2024 (voir annexe 1) présente des chiffres vérifiés, contrôlés et consolidés par l'OCV et le DSM. M^{me} Straus précise qu'il s'agit d'un travail fastidieux, car ce sont des fichiers Excel très lourds, raison pour laquelle le fichier n'a pas été partagé avec la commission. Dans le premier tableau, pour comparer la réalité de 2022 et 2023 avec les données extraites pour les travaux de la commission, M. Leibzig a fourni des comparatifs des chiffres par rapport à ceux du rapport de la commission du 5 juin 2023. Les prévisions montrent, par tranche de CO₂ par kilomètre, combien de voitures étaient prévues et combien il y en a aujourd'hui. Les écarts constatés proviennent des changements quotidiens dans le parc automobile genevois. Ces écarts sont attendus, restent dans les marges et sont rassurants. L'information, disponible au début des travaux, correspond à la réalité de novembre 2024. Dans le tableau 2, la valeur médiane de la taxation en 2025 est de 301 francs, comparée à la valeur de 341 francs en 2024. La valeur moyenne en 2025 est de 473 francs, contre 508 francs en 2024. L'impôt maximal en 2025 est de 7 608 francs, alors qu'en 2024, il était de 13 629 francs. En 2025, 86 277 voitures sont taxées à plus de 473 francs, ce qui correspond à 39,34% des véhicules. Ceux qui payent plus de 500 francs en valeur absolue sont au nombre de 66 850 voitures.

M^{me} Straus indique que tableau 4 montre les hausses significatives par rapport à 2024, par montant et pourcentage de cas. 21 405 véhicules ont enregistré une hausse supérieure à 100%. On observe que 19 véhicules ont subi une augmentation de plus de 5 000 francs, ce qui représente 0,009%. Dans le tableau 5, on voit la variation d'impôt pour 2025 par rapport à 2024. Pour les baisses d'impôt, il y a 100 267 cas. Pour les augmentations entre 0 et 100%, 70 779 véhicules sont concernés et le doublement de l'impôt concerne 247 voitures. Le total donne 192 698 véhicules, il existe un écart par rapport au 100% : ce sont les cas où il n'a pas été possible de faire une comparaison directe, comme pour les cas où les propriétaires ont des plaques interchangeables. Il y a 12% de cas qui ne peuvent pas être comparés entre 2024 et 2025. Nous avons effectué une extraction pour identifier les marques de voitures taxées à plus de 5 000 francs. Cette tranche, la plus élevée, concerne des marques de luxe puissantes et anciennes, telles que Bugatti, Bentley, Ferrari et Lamborghini. Les voitures anciennes et les grands modèles de luxe figurent dans cette tranche qui paie le plus.

Dans le registre des réclamations et retours des usagers, M. Leibzig indique que des réponses ont déjà été apportées et continuent de l'être quotidiennement. Les voitures présentant des erreurs de calcul ont été informées. Celles taxées à plus de 7 000 francs avaient des données erronées

sur le CO₂. Certains véhicules se sont rendus sur site pour prouver que leur voiture est à boîte manuelle et non automatique. Si cette donnée a été entrée comme "automatique", cela peut entraîner une différence de quelques grammes de CO₂. Ce type de contrôle est effectué quotidiennement pour corriger la base de données.

Avec le monocritère CO₂, l'importation de données pour les premières immatriculations est cruciale. Certaines erreurs ont été relevées, comme des valeurs de 789 grammes de CO₂ pour certains véhicules, ou inversement, des données indiquant 1 gramme de CO₂, qui doivent également être corrigées. Les réclamations portant sur la proportionnalité ou invoquant l'anticonstitutionnalité de la loi, ainsi qu'un manque d'équité, ont été mises de côté. La décision de reporter le paiement au 30 juin a déjà permis de faciliter la situation, mais il reste nécessaire d'écrire à chaque citoyen concerné, ce qui représente environ un millier de courriers. M. Leibzig ajoute que la difficulté dans le métier est liée au fait que l'on travaille avec des taux d'imposition théoriques. Par exemple, si un véhicule immatriculé le 1^{er} décembre est soumis à un impôt annuel de 1 200 francs, il ne paiera que 100 francs, soit un douzième de l'impôt. En 2025, tous les véhicules auparavant taxés en fonction de leur puissance seront désormais taxés sur leur CO₂. En théorie, cette transition semble simple, mais elle s'avère complexe dans les faits, notamment eu égard aux nombreux flux intervenant dans l'année : changements de propriétaire, variations de situations, etc. Ces flux nécessitent de travailler avec des montants théoriques annualisés pour garantir la cohérence du système.

M^{me} Straus présente le dernier chapitre du document qui représente une simulation d'un plafonnement de l'augmentation à 100%. C'est une illustration chiffrée d'un plafonnement si on admet que l'augmentation ne dépasse pas 100%. Cette simulation démontre l'impact sur la fiscalité : dans ce cas, le système ne serait plus fiscalement neutre, entraînant un déficit de 6 883 650 francs.

Un commissaire S questionne le choix du barème d'imposition, sans logique de tranches cumulatives d'impôts, et donc avec un effet de seuil. M. Leibzig répond que l'effet de seuil est lié à l'équilibre financier qui avait été voulu, tout en restant dans un système simple à comprendre. La loi a été rédigée dans ce sens-là. Par ailleurs, le commissaire S s'inquiète de la mention, figurant en page 4 (voir annexe 1), selon laquelle un plafonnement de l'imposition serait une solution « complexe, nécessitant un développement informatique long ». Est-ce que l'administration est, le cas échéant, en capacité de déployer cette mesure corrective ? M. Maudet répond que si aujourd'hui, le choix est par exemple de faire un plafonnement, la semaine prochaine, ils reviendront pour expliquer ce qu'il est possible de faire en fonction des

ressources. A cet égard, le commissaire relève qu'il serait pertinent, selon lui, de distinguer deux cas de figure : le véhicule déjà immatriculé en 2024 (avec mesure correctrice) et celui, nouvellement immatriculé, qui devrait être imposé selon la loi votée (sans mesure correctrice).

Un commissaire S souhaite savoir s'il y a eu beaucoup de retours concernant les plaques et si ce cas de figure a effectivement posé un problème. M. Leibzig indique qu'il n'a pas encore l'information, mais il ne pense pas que cela concerne un grand nombre de cas. En fin d'année, il y a toujours une multitude de dépôts de plaques. Il ne pense pas que cela soit directement lié à la nouvelle loi votée.

Plusieurs commissaires demandent à obtenir le détail des hausses des 21 405 véhicules qui ont enregistré une augmentation supérieure à 100% (par exemple en combinant le tableau 5 avec le tableau 4). Ces chiffres ont été fournis et figurent dans l'annexe 2.

Un commissaire PLR s'interroge sur le nombre de véhicules ayant vu leur taxation baisser. Il rappelle qu'il avait été annoncé en plénière que 62,5% des véhicules verraient leur taxe diminuer, mais dans le tableau, ce chiffre est de 45,75%. Il demande des précisions sur cet écart. Il s'interroge également sur l'objectif de réduction du parc polluant : cet objectif est-il atteint ?

M. Maudet répond qu'il est encore un peu tôt pour répondre à cette dernière question, car un recul serait nécessaire. Cependant, d'un point de vue théorique, l'objectif devrait être atteint. Il souligne que deux éléments ne sont pas encore pleinement acceptés : d'une part, il faut un certain temps pour que les gens comprennent que l'application stricte du principe "pollueur-payeur" devrait être corrélée au nombre de kilomètres parcourus. Le deuxième critère de plainte dans les courriers que M. Maudet reçoit. Ce qui ressort, c'est que deux paramètres peuvent choquer. Le montant dans l'absolu ne revient pas tant que ça, mais ce qui choque, c'est l'augmentation extrêmement forte du pourcentage du bordereau. Selon lui, c'est autour de ce point qu'il faut construire une réponse. Dans la projection qui est faite dans le document, basé sur une logique non pas par palier, mais par escalier, on est sur une recette fiscale qui baisserait de 50 millions. Le Conseil d'Etat ne conseille pas de revoir l'ensemble du système. La législation fédérale, à l'horizon de trois ans, va évoluer vers une logique d'intégration des kilomètres parcourus. Ce que le Conseil d'Etat préconise, c'est un plafond. Cependant un plafond définitif pose problème sous l'angle de l'équité fiscale, donc des mesures transitoires de type lissage et plafond. Évidemment, les voitures qui arrivent en 2025, le nouveau barème s'applique directement. On peut aussi augmenter modérément le nombre de catégories qui bénéficient d'une exonération, par exemple pour les camping-cars. L'atténuation par plafond, lissage et l'augmentation modérée du

nombre de véhicules exonérés conduiraient à une perte fiscale d'environ 10 millions. Quant aux statistiques, M. Maudet explique que si l'on exclut les 12% de cas non associés à une catégorie précise, on arrive à une baisse nette de 45,75% et à une augmentation de 42%, dont une part importante, à moins de 100%.

Un commissaire Ve questionne l'âge des véhicules et se demande s'il serait possible de stratifier le tableau 4 par âge du véhicule. En effet, dans le cas des propriétaires de véhicules anciens, ceux-ci n'ont pas forcément l'envie ni les moyens de les changer. Il propose donc d'imaginer un système dans lequel on ne plafonne pas la hausse, mais où un abattement pourrait être accordé pour les véhicules anciens. Mais qu'est-il légalement possible de faire, sachant que la loi est maintenant en vigueur, les bordereaux ont été envoyés, etc. M. Maudet répond qu'il est peu probable qu'il y ait un recours si les nouveaux bordereaux sont révisés à la baisse, contrairement à la situation où l'on modifierait tout le système, ce qui obligerait à renvoyer tous les bordereaux. Si un consensus émerge en faveur d'une atténuation des effets inattendus sans toucher au cœur du système, et si ces atténuations réduisent la part des augmentations de plus de 100%, sur ce modèle, il faudrait alors refaire environ 10% des bordereaux. Tout critère supplémentaire complique.

Un commissaire MCG s'interroge sur la base légale relative au CO₂ et se demande si au sein de l'OCV il y a eu un règlement interne pour l'application de cette nouvelle loi. M. Leibzig répond que le CO₂ est une norme fédérale, ce n'est pas l'OCV qui choisit le CO₂, mais une loi fédérale. Pour les véhicules de plus de 30 ans, on a rarement les données. Il y a eu des modifications de puissance. La référence est officielle, soit elle est connue, soit elle tombe dans le forfait. En réponse au commissaire, M. Leibzig indique qu'environ mille réclamations ont été reçues.

Audition du Département de la santé et des mobilités (DSM) – 3^e acte

Le 10 décembre 2024, pour ce 3^e et dernier acte, le DSM est accompagné en première partie par le Prof. Xavier Oberson et M^e Alejandro Maniewicz Wins. Ces derniers présentent un memorandum daté du 9 décembre 2024 (voir annexe 3)

A titre liminaire, M. Maudet commence par confirmer les chiffres qui ont été annoncés la semaine passée. Des réclamations continuent à être reçues quotidiennement. De manière générale, les détenteurs de voitures concernés ont compris qu'une période transitoire avait été décrétée par le Grand Conseil jusqu'au 30 juin. Cependant, une vive inquiétude et de nombreuses interrogations persistent.

Le Conseiller d'Etat revient ensuite sur la question de ce qu'il est possible de faire, notamment au niveau informatique, si l'on envisage des corrections de bordereaux. La réponse est que si environ 22 000 bordereaux sont à revoir, il ne serait pas justifié d'envisager des développements informatiques qui prendraient du temps et coûteraient beaucoup d'argent. Étant donné que cela concerne moins de 10% du total des détenteurs de plaques, on privilégierait une logique de renforcement des ressources humaines avec, dans la perspective des 6 mois à venir et qui s'achèvent le 30 juin, des correctifs manuels ou sur mesure. M^{me} Straus précise que, sur la base des estimations prévisionnelles de l'OCV, il faudrait 3 ETP sur 14 semaines pour la période d'activité intense, et sur 3 ans, au moins 0,5 ETP. C'est le personnel nécessaire pour le travail manuel, ces corrections ne concernant que des cas uniques.

Sur le fond, M. Maudet explique qu'un projet de loi de compromis visant à atténuer les effets a pu être modélisé par le Prof. Oberson et M^c Maniewicz Wins.

Le Prof. Oberson explique qu'il lui a été demandé de préparer un projet de loi transitoire portant sur quatre grands sujets. Le premier concerne la reclassification de certains véhicules spéciaux. La deuxième porte sur l'exemption de la surtaxe pour les véhicules vétérans. Le troisième est un mécanisme transitoire de plafonnement de l'augmentation de la charge fiscale par rapport au régime antérieur. Enfin, le quatrième sujet concerne une clause d'urgence. Le premier thème est abordé dans l'article 415 al. 1 (nouvelle teneur) et al. 6 (nouvelle teneur), ainsi que dans l'article 416 al. 1 (nouvelle teneur), concernant la reclassification de certains véhicules spéciaux. Le deuxième thème, relatif aux véhicules vétérans est traité dans l'article 415 al. 6. Le troisième sujet se trouve dans l'article 459 al. 7 : pendant les trois premières années suivant l'entrée en vigueur de la modification, l'impôt annuel sur les voitures de tourisme immatriculées avant le 1^{er} janvier 2025 ne peut excéder au total 200% de la charge fiscale. Les chiffres 1 à 4 découlent du droit applicable. Enfin, le quatrième thème porte sur la clause d'urgence et l'entrée en vigueur.

M. Maniewicz Wins signale que dans cette proposition de loi, le mandat n'est pas de revoir l'intégralité de la loi. La loi en question peut être sujette à certaines critiques juridiques, mais ce qu'il faut surtout retenir ici, c'est que ce mécanisme de plafonnement permet de limiter l'impact pour les personnes qui vont devoir payer davantage sous le nouveau régime. En ce qui concerne les anciens propriétaires, le nouvel impôt ne peut pas dépasser 200% de l'ancien impôt. Ce mécanisme vise donc à créer un plafonnement pour limiter l'impact financier et apaiser la situation.

Concernant les camping-cars (véhicules d'habitation), ainsi que les véhicules cellulaires et les corbillards, M. Leibzig indique qu'ils sortiront de la taxation des voitures de tourisme pour être soumis à une taxation au poids. Il y a un forfait pour les véhicules de moins de 3.5 tonnes et plus de 3.5 tonnes. Le montant est de 350 francs pour les véhicules de moins de 3,5 tonnes.

Le président pose une question préalable concernant le degré d'urgence : l'objectif est-il de voter le texte avant le 31 décembre 2024, c'est-à-dire lors de la session de jeudi et vendredi, ou est-ce qu'il est possible d'attendre et de prévoir une entrée en vigueur rétroactive au 1^{er} janvier 2025, avec un texte qui serait voté, par hypothèse, en janvier ou février 2025 ? M. Maudet répond qu'il faut faire preuve de prudence. Plus on prend des décisions dans l'urgence, plus le risque est élevé. Cependant, la logique de la concomitance est importante et se confirme ici : tout interstice temporel fiscal peut prêter à des recours ou à des statuts fiscaux alternatifs qui peuvent engendrer des inégalités de traitement. Si la concomitance est respectée, c'est mieux. Cela n'est cependant pas totalement compatible avec le principe de la clause d'urgence. La clause d'urgence, en principe, fait entre en vigueur immédiatement. Si le Grand Conseil se saisit de cette modification frappée de la clause d'urgence, elle entrerait en vigueur dès le vendredi si le vote avait lieu le jeudi, par exemple. Or, la loi est censée entrer en vigueur le 1^{er} janvier. Ce point reste en suspens. Cela constitue une condition résolutoire pour un référendum, et soulève la question du jour de démarrage du référendum. Une solution pour contourner ce problème serait de préciser dans le texte de loi que les dispositions entreraient en vigueur le 1^{er} janvier. Idéalement, il serait préférable que l'entrée en vigueur soit bien fixée au 1^{er} janvier, car l'administration doit déployer les correctifs des bordereaux.

M. Oberson explique que, si l'entrée en vigueur n'a pas lieu le 1^{er} janvier, il faut prendre en compte que l'impôt auto est un impôt sur des objets. Cela pourrait poser des problèmes techniques si l'on décide que l'entrée en vigueur commence en mai : comment effectuer le calcul ? Sur 6 mois ? 8 mois ? Il y a un problème de calcul, ainsi qu'une concomitance nécessaire entre les deux avec l'article 459 alinéa 3. M. Oberson exprime être en faveur d'une entrée en vigueur au 1^{er} janvier pour faciliter la perception de l'impôt et pour la cohérence du système. Il signale qu'il y a aussi un problème juridique qui a été soulevé. Il semblerait qu'en droit genevois, lorsqu'il y a une clause d'urgence, la loi entre en vigueur immédiatement. Personnellement, il a une opinion un peu plus souple, en se disant que, si on peut voter une loi qui entre en vigueur immédiatement, a fortiori, une loi d'urgence pourrait être votée en précisant qu'elle entre en vigueur deux semaines plus tard. Cependant, il existe de la jurisprudence qui tend à dire que l'interprétation stricte l'emporterait. La

solution serait donc de préciser dans la loi d'urgence elle-même que, à partir du 1^{er} janvier 2025, l'impôt sera calculé ainsi.

En réponse aux questions du président, M. Maudet confirme que le Conseil d'Etat est favorable à un vote du Grand Conseil cette semaine tandis que le Prof. Oberson souligne qu'en droit fiscal, il n'est pas favorable à une loi avec effet rétroactif.

Un commissaire S relève que s'il comprend bien la réticence de principe fiscal face à toute dynamique rétroactive, dans ce cas précis, on a une loi dont les effets sont suspendus jusqu'à fin juin, donc il lui semble que la rétroactivité ne serait que très théorique. M. Oberson explique, concernant la rétroactivité, qu'elle n'est pas interdite en droit constitutionnel en matière fiscale. Il y a des conditions qui ont été posées par la jurisprudence du Tribunal fédéral. La première condition est qu'il faut que la rétroactivité soit prévue par la loi. Deuxièmement, elle doit être justifiée par des motifs d'intérêt public et elle doit être limitée dans le temps. La rétroactivité, dans ce cas, est plutôt en faveur du contribuable, et cette rétroactivité est défendable.

Le commissaire S demande des précisions sur la thématique des vétérans : il y a eu un amendement en plénière déposé par le PLR en 2023, qui prévoyait « les véhicules vétérans ne sont pas soumis à la surtaxe prévue à l'article 415 al. 4 et al. 5 ». Dans la proposition, deux alinéas ont été ajoutés, et en lisant les propositions de modifications, c'est comme si cet amendement n'avait pas été pris en compte. Il souhaite avoir un éclairage sur cette distinction dans la rédaction concernant le renvoi aux alinéas et, d'un point de vue fiscal, sur cette modification pour les vétérans. M. Leibzig explique que concernant l'alinéa qui a été rajouté en plénière, c'est le fait qu'ils ne soient pas taxés au CO₂. Il indique que certains véhicules, même s'ils ont plus de trente ans, sont taxés au CO₂, ceci représente environ 10% des véhicules vétérans. C'est la raison pour laquelle il est proposé de retirer les véhicules vétérans de la taxe CO₂. M. Leibzig précise que « vétérans » est un statut, ce n'est pas seulement un véhicule de plus de trente ans, mais un véhicule de plus de trente ans sous certaines conditions. C'est une décision administrative de classer un véhicule parmi les vétérans.

M. Maudet ajoute qu'il y a une petite portion de véhicules qui était concernée par l'amendement mais qui restait tout de même taxée au niveau du CO₂, et qui n'a pas été protégée par l'amendement. Cette partie représente 300 000 francs de perte fiscale. En additionnant les différentes pertes fiscales, 6,8 millions est le coût du plafond, qui s'atténue d'année en année, et de façon durable, sur les catégories qui ne s'atténuent pas, pour les vétérans, c'est 300 000, pour les camping-cars, 1,4 million, en tout, cela fait 8,5 millions. Cela reste inférieur au rendement de l'impôt pour cette catégorie.

Un commissaire S demande pourquoi les corbillards et les véhicules cellulaires sont inclus dans l'article 415, et si les véhicules d'habitation sont faciles à définir. M. Leibzig explique que la définition est claire, cependant un « camping-car » n'existe pas dans la loi fédérale en tant que type de véhicule. Le type de véhicule est représenté par des numéros, en l'occurrence les numéros 10 et 11. Ces trois catégories ne font pas partie de cette classification et sont actuellement taxées au CO₂. C'est pour cela que l'ensemble de ces catégories serait taxé en fonction du poids, pour des raisons de cohérence. Les véhicules de travail, eux, sont différents : ils portent soit des plaques bleues, soit des plaques vertes, selon l'usage, la vitesse et le poids du véhicule. M. Maniewicz Wins précise que, s'agissant des véhicules d'habitation, la nomenclature en question se base sur le niveau fédéral, notamment l'admission du véhicule. C'est l'ordonnance fédérale qui fait cette distinction entre les véhicules de 9 places ou plus. Ces véhicules (les bus ou camping-cars) font l'objet d'une taxation spéciale selon la LCP, et cette partie n'a pas été modifiée par la loi en question. Pour les véhicules de 9 places ou moins, les véhicules servant d'habitation sont assimilés aux transports de personnes, ce qui les fait basculer dans l'article 415 de la LCP, donc ils sont taxés au CO₂ et non au poids.

Un commissaire S s'interroge sur la façon dont la période de trois ans a été déterminée. M. Maudet répond que c'est le curseur qui avait été évoqué la semaine passée, cela peut être modifié, mais cela semble raisonnable. En réponse au commissaire sur le retour à l'équilibre fiscal, qui était la volonté de base, M. Maudet rappelle qu'il est difficile d'être précis car il y a 45 000 modifications par an. Le rendement de l'impôt s'est amélioré, non pas tant par l'augmentation du parc automobile, mais par l'augmentation de la puissance des véhicules sur le marché. La barre des 100 millions a été dépassée, ce qui n'était pas envisagé. A la teneur du critère principal sous l'empire duquel on vit jusqu'au 31 décembre, on a mécaniquement une augmentation du rendement liée à ces facteurs de puissance, mais pas tellement liée au volume. Si en 2025 il y a une perte de 10%, soit 8,5 millions, il est possible que la perte soit compensée par d'autres catégories de véhicules qui s'immatriculent.

Un commissaire Ve s'interroge concernant les changements de détenteur après l'entrée en vigueur de ces dispositions transitoires : à supposer qu'un détenteur d'un véhicule bénéficie de ce plafonnement, si celui-ci le vend, le nouveau détenteur bénéficierait-il également du plafonnement ? Le Prof. Oberson répond qu'à partir de l'entrée en vigueur de la loi, c'est le nouveau droit qui s'applique : les nouveaux détenteurs seront soumis au nouveau droit. M. Maniewicz Wins ajoute que, lorsqu'on vend un véhicule, il faut changer la carte grise et donc réimmatriculer le véhicule. A chaque acquisition, il y a une

nouvelle immatriculation du véhicule. En réponse au commissaire, M. Leibzig explique que la possibilité d'utiliser des plaques interchangeables pour des véhicules de catégories différentes est maintenue.

Le commissaire questionne enfin les curseurs retenus, la nécessité d'agir rapidement, l'énergie grise et l'intérêt de conserver des véhicules anciens, précisant que cette question est partiellement traitée dans cette perspective. Enfin, il suggère un plafonnement plus élevé (250%) et s'intéresse à connaître l'estimation des effets. M. Maudet estime que dans une phase transitoire, moins on fait de politique, mieux c'est, surtout si on est frappé d'un recours portant sur l'appréciation de ce qui a été dit ou non durant la campagne. Il indique que le facteur 2,5, qui a aussi été mentionné la semaine passée, n'a pas été trouvé dans les textes officiels. Il propose donc de rester sur un doublement, il ajoute que cela peut être modifié. L'appréciation, selon le Conseil d'Etat, devrait être une appréciation sociale : jusqu'à quel point est-il admissible d'augmenter l'impôt durant une phase transitoire ? Le reste relève de considérations politiques. Il attire l'attention sur le fait qu'un changement n'est pas souhaitable, car ce n'est pas ce qui a été présenté à la population. Selon lui il faut éviter des éléments trop politiques concernant les modifications des composantes du mécanisme, car cela rend l'édifice précaire. M. Oberson rappelle que c'est un droit transitoire, donc le modèle n'est pas parfait. Il appuie l'idée, à terme, de revoir la loi et, selon les circonstances, à ce moment faire ces arbitrages. Il pense que juridiquement, il est assez dangereux, dans ce cadre, d'ajouter un critère, au sens du principe de proportionnalité et de l'égalité de traitement. Il estime qu'il est préférable de trouver une solution avec un critère simple.

Un commissaire Ve demande la confirmation qu'il n'y a aucun véhicule qui aura une taxation supérieure à sa taxation actuelle. M. Maudet répond que ce sera uniquement des baisses. En réponse à sa question, M. Maudet rappelle que la surtaxe EURO3, à 200 francs, n'est pas concernée par le plafonnement car elle intervient à l'horizon 2027.

Un commissaire MCG demande si une communication à la population est prévue. M. Maudet répond qu'il est prévu de communiquer, mais le Conseil d'Etat attend de savoir, notamment aujourd'hui, quelles dispositions prendra la commission. Si une décision est prise rapidement, il y aurait une grosse communication la semaine prochaine, avec un dispositif légal clair et arrêté. Si une forme de prolongation de la suspension est décidée, une communication serait également faite la semaine prochaine, expliquant que tout n'est pas réglé et qu'il y a une prolongation du temps mort.

Le commissaire MCG interroge M. Maudet sur une refonte totale de la loi en 2025. M. Maudet répond que, de manière générale, le Conseil d'Etat est

plutôt pour la parcimonie en matière de révision fiscale. Lorsque les lois fiscales changent trop souvent, le citoyen ne s'y retrouve plus. Ce qui pourrait générer une nouvelle réflexion, c'est une évolution législative fédérale qui rendrait possible l'intégration de l'usage réel. Cette réflexion est en cours. S'il y avait ce changement au niveau fédéral, cela pourrait générer dans les cantons une réflexion plus adaptée au principe du pollueur-payeur. Donc oui, mais dans un cadre fédéral posé et avec une réflexion en direction de l'usage réel des infrastructures.

Un commissaire S revient sur la question des véhicules vétérans : ce sont les véhicules de plus de trente ans qui sont en très bon état et qui sont catégorisés administrativement comme tels. Est-ce qu'une vieille Renault Espace des années 1990 peut rentrer dans cette catégorie ? M. Leibzig répond que c'est une demande de statut qui peut être formulée à l'OCV. Il y a des critères de qualité et ça limite le véhicule à 3 000 kilomètres par an.

Le commissaire S demande quel véhicule est taxé lorsqu'une personne possède à la fois un camping-car, un autre véhicule et une plaque interchangeable. M. Maudet répond que c'est le véhicule avec la taxe la plus haute qui emporte les deux. M. Maniewicz Wins précise que le barème de l'article 416, celui qui s'appliquerait pour les camping-cars, comporte un barème progressif et un plafond fixé à 1 780 francs.

Un commissaire PLR revient sur ce que le Conseil d'Etat a dit, concernant le lissage du plafond et sa limite dans le temps. Cela signifie que pour les personnes ayant de grandes hausses, le message est qu'elles doivent changer de véhicule dans les trois ans si elles ne veulent pas payer autant dans trois ans. M. Maudet explique que le lissage concerne l'impact fiscal, c'est-à-dire qu'il y aura tout de même un raccordement sur ce qui a été prévu en termes de rendement d'impôt. D'ici trois ans, le régime sera le même.

La commission débat ensuite sur les deux voies possibles et leurs risques juridiques et avantages politiques respectifs :

- Voie rapide : vote le jour même par la commission puis par le Grand Conseil dans la même semaine ((12-13 décembre 2024) d'un amendement général au PL 13564 (risque juridique à clarifier sur la clause d'urgence).
- Voie moins rapide : réunir un groupe de travail pour approfondir les travaux (risque juridique sur la rétroactivité).

M. Maudet souligne que le Conseil d'Etat partage l'idée qu'il y a un dommage d'image, ce qui plaide pour une réparation rapide, sachant que ce qui est proposé est une solution transitoire. Le Conseil d'Etat peut envisager que ce soit le Conseil d'Etat qui dépose le projet de loi ou que ce soit la commission qui le dépose, et que ce soit à l'horizon janvier-février, bien qu'il

y ait ce souci de rétroactivité. Enfin, il rappelle sa préoccupation relative à l'administration et sa capacité à produire ces corrections, ce qui plaide en faveur d'une action rapide.

Les commissaires S considèrent que sur le plan politique, il faut privilégier une solution rapide et proposent de s'appuyer sur le PL 13564 qui apparaît comme le plus proche de la volonté de la commission.

Un commissaire PLR souligne que pour son Parti, le résultat est conforme à ce que souhaitait le groupe de travail, mais il est évident qu'il y a des cas extrêmes. Il a été étonné par l'ampleur de certains écarts. Il est évident qu'on ne peut pas laisser passer les cas qui n'ont pas été vus, il faut trouver une solution pour ces cas. La proposition qui est faite répond à tous les critères. Le groupe PLR est enclin à voter le plus vite possible, car cela montrera la réactivité. Ceci ne fonctionne que si la commission est unanime ou avec une très forte majorité.

Un commissaire UDC rappelle être opposé à cette réforme. En revanche, il interprète ces trois ans comme une période transitoire durant laquelle on va revoir le mécanisme. On peut potentiellement se poser la question de l'énergie grise ou du fait que 32% des véhicules électriques paient plus cher sous la nouvelle loi. Il y a des questions qui nécessitent d'être réexaminées. Cependant le groupe est prêt à aller de l'avant, car il faut trouver une solution rapide pour résoudre les problèmes urgents.

Le commissaire LJS est favorable à un vote rapide.

Un commissaire Ve dit apprécier ne pas modifier les principes de la loi actuelle, mais de plafonner. Si l'on commence à ajouter des critères dans le projet de loi, il y a un risque de taxation plus élevée pour certains véhicules. C'est un risque qu'on ne devrait pas prendre. Il ajoute être plutôt favorable à entrer en matière sur la proposition faite par le Conseil d'Etat.

Le commissaire du Centre est favorable à un projet de loi voté aujourd'hui, compte tenu de l'urgence, du besoin de la population, du besoin de l'administration et du fait que ce projet ne modifie pas substantiellement la loi votée par le peuple, mais vise à corriger ses effets pervers.

M. Maudet ajoute que le Conseil d'Etat pourrait générer un amendement d'ici jeudi permettant d'arriver au texte définitif, notamment concernant l'entrée en vigueur et la clause d'urgence.

Un commissaire MCG aimerait connaître de toute urgence les effets de la motion 3068 actuellement à l'étude en commission. Le président soumet au vote la proposition :

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

Le président indique que la demande est refusée.

Procédure de vote

1^{er} débat

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 13564 :

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

L'entrée en matière est acceptée.

2^e débat

Le président demande à la commission si elle est favorable à travailler désormais sur l'amendement général qui viendrait remplacer l'entier du PL 13564, à l'exception de son titre qui est conservé. Il soumet au vote cette proposition :

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

La commission accepte de travailler désormais sur l'amendement général et de conserver le titre du PL 13564.

Le président procède au vote du 2^e débat :

Titre et préambule	pas d'opposition, adopté
<u>Art. 1</u> Modifications	pas d'opposition, adopté
Art. 415, al. 1 et al. 6 (nouvelle teneur)	pas d'opposition, adopté

M. Maudet indique qu'il y a une rectification à faire à l'art. 416, al. 1 : il faut remplacer les déterminants définis ainsi : « les corbillards, les véhicules cellulaires, et les véhicules d'habitation ». Le président met aux voix cette rectification de **l'art. 416, al. 1** (nouvelle teneur) :

« Les véhicules automobiles destinés au transport de choses, ainsi que **les** corbillards, **les** véhicules cellulaires, et **les** véhicules d'habitation, sont taxés d'après leur poids total. »

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

L'amendement à l'art. 416 al. 1 est accepté.

Il est indiqué que pour l'art. 2 : « Clause d'urgence et entrée en vigueur », il faudrait biffer l'al. 2 (sa référence dans le titre et la numérotation des alinéas) et laisser le Conseil d'Etat compléter avec l'amendement qui sera apporté en plénière.

Le président met aux voix l'amendement au titre de **l'art. 2 et à son al. 2** :

Art. 2 ~~Clause d'urgence et entrée en vigueur~~

¹-La présente loi est déclarée urgente (article 70 Cst.-GE).

²~~Elle entre en vigueur le 1^{er} janvier 2025~~

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

L'amendement est accepté

3^e débat

Le président met aux voix l'ensemble du PL 13564 ainsi amendé :

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

Le PL 13564, tel qu'amendé, est accepté.

Le président met aux voix l'ajout et l'urgence pour la prochaine plénière :

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

PS : pour une lecture consolidée de la LCP avant les correctifs, voir annexe 4



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Département de la santé et des mobilités
Secrétariat général

Confidentiel

Mise en œuvre de l'impôt véhicules 2025

Point de situation 2 décembre 2024

Ce document présente une analyse détaillée de l'impact de la mise en œuvre de la loi 12888 modifiant la loi générale sur les contributions publiques (LCP) (D 3 05) à la suite de l'acceptation par les Genevois, en mars dernier, du contreprojet à l'initiative 178 intitulée "Pour une imposition écoresponsable et équitable des véhicules motorisés". Il examine également la proposition de plafonnement dans le cadre de la nouvelle taxation en 2025.

A. Valeurs indicatives et analyse

La situation du parc de véhicules genevois au 25 novembre 2024 sert de base pour les calculs de ce chapitre.

Le parc de véhicules est sujet à environ 200 modifications quotidiennes, notamment en raison des changements de détenteurs, des changements de véhicules, des dépôts de plaques, ou des mises en plaques interchangeable, ainsi que des modifications de genre de véhicule, entre autres.

Le parc des voitures de tourisme au 25 novembre 2024 représentait **219'185** véhicules.

Tableau 1 – Le comparatif de chiffres du rapport de la Commission fiscale du 5 juin 2023, page 37, avec les chiffres 2024

Tranche g/km	Brochure	Situation 25.11.24
De 1 à 120	44'430	48'607
De 121 à 135	26'679	28'541
De 136 à 155	38'517	40'348
De 156 à 175	30'767	30'835
De 176 à 200	24'502	24'046
De 201 à 250	16'316	16'121
De 251 à 300	4'816	4'834
Plus de 300	2'009	1'924

Tableau 2 - Valeur médiane et moyenne 2025 / 2024

	Valeur 2025	Valeur 2024
Valeur médiane de la taxation en francs	301	341
Valeur moyenne de la taxation en francs	473	508
Impôt max 2025 en francs	7'608	13'629

Tableau 3 – Valeur par tranche en francs 2025 / 2024

86'277 voitures sont taxées à plus de 473 francs (impôt moyen 2025), soit 39.34%

Tranche en francs	Nb de véhicules en 2025	Nb de véhicules en 2024
plus de 500	66'850 à soit 30,50%	67'342, soit 30,72 %

plus de 1'000	23'832 à, soit 10,87 %	22'579, soit 10,30 %
plus de 2'000	6'737 à, soit 3,07%	6'991, soit 3,2 %
plus de 3'000	1'933 à, soit 0,88%	3'412, soit 1,56 %
plus de 4'000	1'171 à, soit 0,53%	1'430, soit 0,65 %
plus de 5'000	158 à, soit 0,07%	488, soit 0,22 %

Tableau 4 - Hausses significatives par rapport au 2024, par montant et pourcentage de cas
21'405 véhicules ont enregistré une hausse supérieure à 100%

Nombre de véhicules par hausse en francs	Pourcentage
40961 ont subi une hausse de plus de 200	18,69% de voitures de tourisme
Dont 16081 ont subi une hausse de plus de 500	7,34%
Dont 4680 ont subi une hausse de plus de 1'000	2,14%
Dont 1567 ont subi une hausse de plus de 2'000	0,71%
Dont 639 ont subi une hausse de plus de 3'000	0,29%
Dont 157 ont subi une hausse de plus de 4'000	0,07%
Dont 19 ont subi une hausse de plus de 5'000	0,009%

Tableau 5 – Variation d'impôt 2025 par rapport à 2024

Variation	Nombre de véhicules	Pourcentage
Baisse d'impôt	100'267	45.75%
Augmentation entre 0 et 100%	70'779	32.29%
Doublement	247	0.11%
Augmentation de plus de 100%	21'405	9.77%
Total	192'698	87.92%

(Ecart par rapport au 100% est dû aux cas pour lesquels la comparaison n'est pas pertinente – plaques interchangeables, exonération, etc.)

Tableau 6 – Les marques de véhicules dont la taxe est de plus de 5'000 francs

Modèle	Nombre
Aston Martin	14
Bentley	29
Bugatti	4
Chevrolet Tahoe / Suburban	3
Ferrari	69
Hummer	3
Jeep Grand Cherokee	1
Lamborghini	10

Maserati	12
Land Rover	4
Tesla X	1
Mercedes-Benz	4
Voiture de luxe - divers	5

Le montant n'est pas représentatif de la marque, car il dépend du modèle et de l'âge du véhicule.

B. Plafonnement de l'augmentation à 100 %

- *Proposition* : Limiter l'augmentation de l'impôt à 100 % du montant annuel de 2024.
- *Impact* : L'équilibre fiscal ne serait pas assuré, du fait du manque de 6'883'650 francs.
- *Mise en œuvre* : Complexe, nécessitant un développement informatique long.

Ci-dessous une estimation de l'impact financier de plafonnement:

Impact d'un plafonnement (100% = doublement de l'impôt)					
(Taux d'augmentation: 100%=doublé)		Nombre	En % parc	Différence	En % des impôts
> 100	< 200	15'205	6.94%	2'323'126	2.24%
>= 200	< 300	4'448	2.03%	2'030'708	1.96%
>= 300	< 400	920	0.42%	914'673	0.88%
>= 400	< 500	391	0.18%	604'697	0.58%
>= 500	< 600	99	0.05%	205'341	0.20%
>= 600	< 700	142	0.06%	314'406	0.30%
>= 700	< 800	93	0.04%	193'962	0.19%
>= 800	< 900	41	0.02%	90'491	0.09%
>= 900	< 1000	21	0.01%	53'460	0.05%
>= 1000	< 1100	4	0.00%	10'828	0.01%
>= 1100	< 1200	12	0.01%	38'739	0.04%
>= 1200	< 1300	0	0.00%	0	0.00%
>= 1300	< 1400	14	0.01%	47'838	0.05%
>= 1400	< 1500	13	0.01%	48'705	0.05%
>= 1500	< 1600	1	0.00%	3'341	0.00%
>= 1600	< 1700	1	0.00%	3'337	0.00%
>= 1700	< 1800	0	0.00%	0	0.00%
Total		21'405	9.77%	-6'883'650	6.64%



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Département de la santé et des mobilités
Secrétariat général

Confidentiel

Complément d'information et réponses aux questions de la Commission fiscale du 3 décembre

4 décembre 2024

A. Réponses aux questions du député Michael Andersen envoyées le 13 décembre 2024:

1) sur les 92'431 véhicules ayant subis une augmentation selon le tableau le tableau 5, combien sont des véhicules électriques, et que représente ce nombre en proportion du nombre totale de véhicules électriques immatriculés sur le canton.
Au 25.11.2024, 2'160 voitures de tourisme 100% électriques ont été taxées avec une hausse, sur un parc de 6'955 voitures de tourisme électriques au 30.11.2024, ce qui représente 31.06%
2) combien y a t il eu d'immatriculations de véhicules électriques en 2024 et 2023.
Au 30 novembre 2024, 6'955 voitures de tourisme 100 % électriques étaient immatriculées, contre 5'707 au 31 décembre 2023.
3) comment ces véhicules ont-ils été traités dans le cadre de l'augmentation/diminution, en d'autres termes est ce que ces véhicules été considérés comment étant à 0 avant réforme et donc font parti des augmentations ou à l'inverse est ce qu'on partait d'une valeur théorique après la gratuité prévue pour ce véhicules pour juger de l'impact de la réforme.
Dans le calcul des 92'431 voitures de tourisme qui ont subi une hausse, il n'est pas tenu compte des véhicules dont le montant annualisé 2025 est à zéro ni ceux dont le montant annualisé 2024 est à zéro, ni des véhicules en plaques temporaires et Z, ni des véhicules et détenteurs exonérés. L'augmentation a été calculée en tenant compte du bonus/malus en vigueur en 2024. Dès lors, les 2'160 véhicules électriques étaient taxés en 2024.

B. Complément d'information demandé lors de la Commission fiscale du 3 décembre 2024:

Pour compléter le tableau 4 ci-dessous, présenté dans le Rapport du 2 décembre, le tableau 4a représente les valeurs absolues de l'impôt pour l'année 2025, pour les cas d'augmentation de plus de 100%.

Nombre de véhicules par hausse en francs	Pourcentage
40'961 ont subi une hausse de plus de 200	18,69% de voitures de tourisme
Dont 16'081 ont subi une hausse de plus de 500	7,34%
Dont 4'680 ont subi une hausse de plus de 1'000	2,14%
Dont 1'567 ont subi une hausse de plus de 2'000	0,71%
Dont 639 ont subi une hausse de plus de 3'000	0,29%
Dont 157 ont subi une hausse de plus de 4'000	0,07%
Dont 19 ont subi une hausse de plus de 5'000	0,009%

Tableau 4a

Tranche en francs	Nombre de véhicules	Pourcentage du parc
Entre 209.50 et 473 (moyenne GE)	171	0.0876%
Entre 473 et 500	2'462	1.1233%
Entre 500 et 600	945	0.4311%
Entre 600 et 700	2'123	0.9686%
Entre 700 et 800	6'001	2.7379%
Entre 800 et 900	1'376	0.6278%
Entre 900 et 1'000	11	0.0050%
Entre 1'000 et 2'000	5'489	2.5043%
Entre 2'000 et 4'000	2'359	1.0763%
Entre 4'000 et 6'000	459	0.2094%
Plus de 6'000	17	0.0078%



MEMORANDUM

A : Département de la santé et des mobilités (DSM)

De : Xavier Oberson & Alejandro Maniewicz Wins

Date et réf. : 9 décembre 2024 / 4086264

Concerne : Projet de dispositions transitoires modifiant la Loi générale sur les contributions publiques (version revue après premier feedback)

Lors d'échanges les 3 et 4 décembre 2024, il nous a été demandé de préparer un projet de loi contenant (notamment) un régime transitoire lié à des modifications législatives devant entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2025. Il s'agit plus spécifiquement des modifications instaurées par la "Loi modifiant la loi générale sur les contributions publiques (LCP) (*Pour une imposition écoresponsable et équitable des véhicules motorisés*) (*Contreprojet à l'IN 178*) (12888)" du 3 mars 2024, modifications qui ont été ultérieurement complétées par la "Loi modifiant la loi générale sur les contributions publiques (LCP) (*Pour un paiement échelonné de l'impôt sur les véhicules*) (13559)" du 21 novembre 2024.

Conformément à votre demande, le présent document a pour but de vous fournir le texte demandé. Conformément à vos instructions, le projet de loi prévoit (i) une reclassification de certains véhicules spéciaux, (ii) une exemption de surtaxe pour les véhicules vétérans, (iii) un mécanisme transitoire de plafonnement de l'augmentation de la charge fiscale par rapport au régime antérieur, et (iv) une clause d'urgence.

En ce qui concerne la date d'entrée en vigueur prévue par ladite clause d'urgence, Il nous semble juridiquement envisageable et opportun que la date précitée corresponde à celle de la Loi 12888. En effet, une entrée en vigueur différée aurait pour résultat de créer une période intermédiaire pendant l'année 2025 durant laquelle les nouvelles mesures ne seraient pas applicables. Or, notamment vu que l'impôt est annuel et divisible *pro rata temporis* (cf. art. 423-425 LCP), ceci pourrait susciter des difficultés pratiques d'application non-négligeables pour l'Administration.

Enfin, nous soulignons à toutes fins utiles le point formel suivant. La Loi 12888 prévoit l'introduction d'un nouvel art. 459 al. 3 LCP, nonobstant le fait que, au moment de l'adoption de ladite loi (le 3 mars 2024 selon le recueil législatif en ligne), il existait déjà un article 459 al. 3 LCP. En effet, les alinéas 3-5 de cette disposition prévoient le régime transitoire lié à l'abolition de la taxe professionnelle communale ; lesdits alinéas ont été adoptés le 11 mai 2023 et sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2024 (Loi 13293). Nous comprenons qu'il s'agit d'un point qui sera rectifié directement par la Chancellerie, qui renumérottera l'alinéa 3 précité en alinéa 6.

Xavier Oberson
xoberson@obersonabels.com

Alejandro Maniewicz Wins
amaniewicz@obersonabels.com

OBERSON ABELS SA
www.obersonabels.com

Avocats · Attorneys-at-law



Projet de loi

Modifiant la loi générale sur les contributions publiques (LCP) (D 3 05) (titre à compléter)

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

Art. 1 Modifications

La loi générale sur les contributions publiques, du 9 novembre 1887 (LCP – D 3 05), est modifiée comme suit:

Art. 415, al. 1, (nouvelle teneur), al. 6 (nouvelle teneur)

- 1 Les véhicules automobiles destinés au transport de personnes comportant 9 places au plus (y compris celle du conducteur), à l'exception des corbillards, véhicules cellulaires, et véhicules d'habitation, sont taxés d'un impôt annuel de base de 120 francs.
- 6 Les véhicules vétérans ne sont pas soumis aux surtaxes prévues à l'article 415, alinéas 2 à 5.

Art. 416, al. 1 (nouvelle teneur)

- 1 Les véhicules automobiles destinés au transport de choses, ainsi que les des corbillards, des véhicules cellulaires, et des véhicules d'habitation, sont taxés d'après leur poids total.

Art. 459, al. 7 (nouveau)

Modification du [à compléter] 2024

- 7 Pendant les 3 premières années suivant l'entrée en vigueur de la modification du [à compléter], l'impôt annuel sur les voitures de tourisme (article 415) immatriculées avant le 1^{er} janvier 2025 ne peut excéder au total 200% de la charge fiscale qui aurait résulté d'un impôt calculé de la manière suivante :

1. Un barème de base dépendant de la puissance effective du moteur de la voiture calculée en kilowatts (kW) serait appliqué comme suit :

a) jusqu'à 31 kW	182 fr.
b) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 76 kW	5,50 fr.
c) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 106 kW	22 fr.
d) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 141 kW	33 fr.
e) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW	44 fr.

2. Pour les voitures de tourisme dont la puissance en kW n'est pas répertoriée, le Conseil d'État 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.

3. Au montant calculé selon le barème de base susmentionné s'appliquerait – pour les voitures dont la date de première mise en circulation est postérieure au 1^{er} janvier 2010 – un coefficient multiplicateur selon le barème suivant :

émissions de CO ₂	coefficient-multiplicateur	bonus/malus
a) ≤ 120 g/km	0,5	bonus de 50%
b) > 120 g/km et ≤ 200 g/km	1	bonus de 0%
c) > 200 g/km	1,5	malus de 50%

Le bonus décrit sous la lettre a ne serait pas accordé aux voitures diesel non équipées d'un filtre à particules ou ne répondant pas aux normes EURO 05 et suivantes.

4. Pour les voitures de tourisme dont les émissions de CO₂ ne sont pas répertoriées, le système de coefficient multiplicateur du paragraphe 3 ne s'appliquerait pas.

Art. 2 Clause d'urgence et entrée en vigueur

- 1 La présente loi est déclarée urgente (article 70 Cst.-GE).
- 2 Elle entre en vigueur le 1^{er} janvier 2025.

OBERSON ABELS SA
www.obersonabels.com

L'impôt est dû par le détenteur du véhicule à moteur ou de la remorque.

Art. 414⁽²⁰⁹⁾ Perception

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

Chapitre II Tarif

Art. 415⁽²⁶²⁾ Voitures de tourisme

¹ Les véhicules automobiles destinés au transport de personnes comportant 9 places au plus (y compris celle du conducteur) sont taxés d'un impôt annuel de base de 120 francs.

² En sus, pour les voitures 100% électriques ou à hydrogène, une surtaxe sur le poids à vide est calculée selon le barème suivant :

Voitures dont le poids à vide est

a)	de 1 401 à 1 650 kg	50 fr.
b)	de 1 651 à 1 750 kg	100 fr.
c)	de 1 751 à 1 900 kg	200 fr.
d)	de 1 901 à 2 100 kg	400 fr.
e)	de 2 101 à 2 300 kg	600 fr.
f)	de 2 301 à 2 400 kg	800 fr.
g)	de 2 401 à 2 500 kg	1 100 fr.
h)	de 2 501 à 2 600 kg	1 200 fr.
i)	> 2 600 kg	1 400 fr.

³ En sus, pour les voitures thermiques (y compris les hybrides), une surtaxe sur les émissions de CO₂ est calculée selon le barème suivant :

Emissions de CO ₂	par g/km de CO ₂
a) ≤ 120 g/km	0,25 fr.
b) de 121 à 135 g/km	0,75 fr.
c) de 136 à 155 g/km	1,25 fr.
d) de 156 à 175 g/km	2,25 fr.
e) de 176 à 200 g/km	3,50 fr.
f) de 201 à 250 g/km	4,50 fr.
g) de 251 à 300 g/km	8,00 fr.
h) > 300 g/km	12,00 fr.

⁴ Pour les voitures thermiques (y compris les hybrides) dont le CO₂ n'est pas répertorié, la surtaxe se monte forfaitairement à 500 francs. Il appartient au détenteur de la voiture d'amener la preuve de l'émission de CO₂, cas échéant.

⁵ En sus, les voitures thermiques (y compris les hybrides) dont la norme d'émission est antérieure à EURO 03 sont soumises à une surtaxe forfaitaire de 200 francs.

⁶ Les véhicules vétérans ne sont pas soumis aux surtaxes prévues à l'article 415, alinéas 4 et 5.

Art. 416 Camions, voitures de livraison, chariots à moteur

¹ Les véhicules automobiles destinés au transport de choses sont taxés d'après leur poids total.⁽²⁰⁹⁾

² Le barème est le suivant :

a) jusqu'à 600 kg	180 fr.
b) de 601 à 1 500 kg	220 fr.
c) de 1 501 à 2 000 kg	260 fr.
d) de 2 001 à 2 500 kg	300 fr.
e) de 2 501 à 3 000 kg	320 fr.
f) de 3 001 à 3 500 kg	340 fr.
g) de 3 501 à 4 000 kg	631 fr.
h) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 500 kg	63 fr. ⁽²²²⁾

³ Toutefois, l'impôt ne peut pas excéder 1 780 francs.⁽²²²⁾

⁴ Au montant calculé selon le barème susmentionné s'applique – pour les véhicules 100% électriques ou à hydrogène – un coefficient multiplicateur de 0,5 (bonus de 50%).⁽²⁶²⁾

Art. 417⁽⁹⁵⁾ Autocars

Les véhicules automobiles destinés au transport des personnes et comportant 10 places et plus (y compris celle du conducteur) sont frappés d'un impôt de 28 francs par place (non compris celle du conducteur).

Art. 418⁽²⁰⁹⁾ Motocyclettes, tricycles, quadricycles

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

² Le barème est le suivant :

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

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.

⁴ Au montant calculé selon le barème susmentionné s'applique – pour les véhicules 100% électriques ou à hydrogène – un coefficient multiplicateur de 0,5 (bonus de 50%).⁽²⁶²⁾

Art. 419⁽²⁰⁹⁾ Tracteurs

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

² L'impôt sur les tracteurs industriels et les tracteurs à sellette est de :

- | | | |
|----|--|---------|
| a) | pour un poids total jusqu'à 3 500 kg | 300 fr. |
| b) | pour un poids total supérieur à 3 500 kg | 750 fr. |

Art. 420 Chariots et machines de travail

¹ Les chariots et machines de travail sont taxés d'après leur poids total.⁽²⁰⁹⁾

² Le barème est le suivant :

- | | | |
|----|------------------|-------------------------|
| a) | jusqu'à 3 500 kg | 77 fr. |
| b) | plus de 3 500 kg | 153 fr. ⁽⁹⁵⁾ |

Art. 421⁽²⁴⁷⁾ Ambulances

L'impôt sur les ambulances est de 128 francs.

Art. 422⁽⁹⁵⁾ Remorques

¹ Les remorques et semi-remorques destinées au transport de choses sont taxées d'après leur poids total, à raison de 35 francs par tranche ou fraction de tranche de 500 kg.⁽²⁰⁹⁾

² Les remorques et semi-remorques de travail et les remorques agricoles sont taxées d'après leur poids total à raison de 10 francs par tranche ou fraction de tranche de 500 kg.⁽²⁰⁹⁾

³ L'impôt frappant une remorque ne peut excéder 640 francs; l'impôt frappant une semi-remorque ne peut excéder 960 francs.⁽²⁰⁹⁾

⁴ Les remorques et semi-remorques destinées au transport des personnes sont frappées d'un impôt de 20 francs par place.

⁵ Les caravanes et semi-remorques caravanes sont frappées d'un impôt de 40 francs si leur poids total n'excède pas 600 kg et de 71 francs si ce poids excède 600 kg.⁽²⁰⁹⁾

⁶ Les remorques attelées à un motorcycle sont frappées d'un impôt de 15 francs.⁽²⁰⁹⁾

Chapitre III Dispositions communes

Art. 423⁽²⁰⁹⁾ Paiement de l'impôt

¹ L'impôt est payable en une fois par période annuelle, avant le 1^{er} janvier.

² Pour l'année civile 2025, l'impôt peut être payé en une fois ou réparti sur plusieurs mois. La totalité de l'impôt est payable avant le 1^{er} juillet 2025.⁽²⁶³⁾

³ Pour l'année civile 2026, l'impôt peut être payé en une fois ou réparti sur plusieurs mois. La totalité de l'impôt est payable avant le 1^{er} juillet 2026.⁽²⁶³⁾

⁴ 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.⁽²⁶³⁾

Art. 424 Dégrèvement

Dès que les plaques de contrôle sont déposées en mains de l'office cantonal des véhicules⁽²⁵⁰⁾, l'impôt cesse d'être dû et le montant correspondant à la période non courue est restitué au détenteur.

Art. 425 Divisibilité

¹ L'impôt est divisible à raison de 1/365 par jour.⁽²²⁸⁾ Toutefois, en cas de dégrèvement par suite de dépôt des plaques de contrôle, l'impôt effectivement perçu ne peut être inférieur au montant afférent à 30 jours. De même, il n'est pas accordé de dégrèvement d'un montant inférieur à celui de l'impôt dû pour 30 jours.

² (228)

³ L'article 105, alinéa 2, de la loi fédérale sur la circulation routière, du 19 décembre 1958, est réservé.

Art. 426⁽²⁰⁹⁾ Exonération

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

² 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) ⁽²⁶²⁾
- d) les véhicules spécialement aménagés pour le transport professionnel de personnes en situation de handicap utilisés pour exercer les activités régies par la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 28 janvier 2022, pour une durée correspondant aux frais de transformation engagés.⁽²⁵⁶⁾

minimale de 5 centimes pour 1 000 francs de la somme assurée par elles l'année précédente.

² Un taux supérieur de cette taxe annuelle peut être fixé conventionnellement.

Art. 456⁽¹⁶⁷⁾ Obligation des compagnies d'assurance

Les compagnies d'assurance doivent indiquer chaque année, avant la fin avril, au département⁽²⁵¹⁾, le montant de la somme assurée l'année précédente.

Art. 457⁽²⁵⁴⁾ Répartition

Le produit de la taxe, sous déduction des frais de perception de l'Etat, jusqu'à concurrence de 2% du montant perçu chaque année, est réparti comme suit :

- a) 40% aux caisses de secours des sapeurs-pompiers du canton, au prorata du nombre des sapeurs;
- b) 55% au groupement SIS institué par les articles 14 et suivants de la loi sur la prévention des sinistres, l'organisation et l'intervention des sapeurs-pompiers, du 30 octobre 2020;
- c) 5% au canton.

Titre XI⁽¹⁷¹⁾ Dispositions communes

Art. 458⁽¹⁷¹⁾ Adaptation au coût de la vie

¹ Le Conseil d'Etat peut, par règlement, adapter périodiquement au coût de la vie les montants des contributions nominales prévues dans la quatrième partie de la présente loi, ou de certaines d'entre elles.

² Le règlement doit être arrêté au plus tard le 31 octobre de l'année précédant celle pour laquelle la contribution est due.

³ L'adaptation ne peut dépasser en quotité le rapport entre le dernier indice genevois des prix à la consommation et celui du mois de janvier 1991, ou du mois de l'entrée en vigueur de la dernière augmentation légale ultérieure du montant de la contribution en cause.

Partie V⁽²³⁴⁾ Dispositions finales et transitoires

Art. 459⁽²³⁴⁾ Dispositions transitoires

¹ Les membres des commissions de réclamation instituées par l'article 312 nommés au moment de l'entrée en vigueur de la présente modification restent en fonction jusqu'au 31 mai 2011. Le mandat suivant court du 1^{er} juin

2011 au 31 mai 2014. Dès 2014, la durée du mandat et le moment du renouvellement correspondent à ce qui est prévu par l'article 2, alinéa 2, de la loi sur les commissions officielles, du 18 septembre 2009.

Modification du 15 octobre 2015

² Les commissions de réclamation en matière de taxe professionnelle communale sont dissoutes de plein droit dès l'entrée en vigueur de la loi 11458. Les réclamations pendantes devant ces commissions et formées avant son entrée en vigueur sont transmises d'office aux autorités de taxation en matière de taxe professionnelle communale.⁽²⁴⁵⁾

Modification du 11 mai 2023

³ Durant les 9 premières années suivant l'entrée en vigueur de la modification du 11 mai 2023, la distribution aux communes au sens de l'article 303 s'effectue sur la base d'une combinaison évolutive entre, d'une part, la clé de répartition définie par l'article 303 et, d'autre part, la production moyenne comptabilisée par chacune des communes au titre de la taxe professionnelle communale, au sens du titre III de la 2^e partie (ancienne teneur) de la présente loi, sur les exercices 2020, 2021 et 2022.⁽²⁵⁸⁾

⁴ Lors de la première année de cette période transitoire, la répartition en proportion de la production moyenne de la taxe professionnelle communale compte pour 90% et la répartition selon l'article 303 pour 10%; pour chaque année subséquente, ces pourcentages diminuent, respectivement augmentent de 10%.⁽²⁵⁸⁾

⁵ Lors des 6 premières années de cette période transitoire, les montants suivants sont versés aux communes de Bellevue, Meyrin et Versoix par le fonds intercommunal institué par la loi sur le renforcement de la péréquation financière intercommunale et le développement de l'intercommunalité, du 3 avril 2009, sans requérir une décision de l'Association des communes genevoises selon l'article 79 de la loi sur l'administration des communes, du 13 avril 1984, comme suit :

- a) Bellevue : la première année, 50 000 francs, la deuxième, 100 000 francs, la troisième, 150 000 francs, la quatrième, 200 000 francs, la cinquième, 200 000 francs, et la sixième, 100 000 francs;
- b) Meyrin : la première année, 500 000 francs, la deuxième, 1 000 000 francs, la troisième, 1 500 000 francs, la quatrième, 2 000 000 francs, la cinquième, 2 000 000 francs, et la sixième, 1 000 000 francs;
- c) Versoix : la première année, 40 000 francs, la deuxième, 80 000 francs, la troisième, 120 000 francs, la quatrième, 170 000 francs, la cinquième, 170 000 francs, et la sixième, 85 000 francs.⁽²⁵⁸⁾

Modification du 3 mars 2024

⁶ La surtaxe prévue à l'article 415, alinéa 5, n'est prélevée qu'à partir de la 3^e année qui suit l'entrée en vigueur de la loi 12888.⁽²⁶²⁾

Extrait des dispositions transitoires de la modification du 16 octobre 1986**Art. 4 Dispositions transitoires**

¹ *(sans objet à ce jour)*

² Les prestations périodiques provenant de la prévoyance professionnelle, reçues jusqu'au 31 décembre 2001, ne sont imposables qu'à concurrence de :

- a) 75% si le contribuable a versé entièrement les cotisations sur lesquelles se fonde sa prétention;
- b) 90% si le contribuable n'a versé qu'en partie, mais au moins 20% des cotisations sur lesquelles se fonde sa prétention.