

REPUBLIQUE ET



CANTON DE GENEVE

POUVOIR JUDICIAIRE

A/4360/2025 IMPV

JTAPI/581/2026

JUGEMENT
DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE PREMIÈRE INSTANCE

du 15 juin 2026

dans la cause

Monsieur A_____

contre

OFFICE CANTONAL DES VÉHICULES

EN FAIT

1. Le 3 mars 2024, le corps électoral genevois a voté sur l'initiative populaire 178 (ci-après : IN 178) visant à réduire l'impôt sur les véhicules, ainsi que sur la loi 12'888 valant contreprojet à l'IN 178. L'IN 178 a été rejetée et le contre-projet accepté.
2. Monsieur A_____ (ci-après : le contribuable ou le recourant) est détenteur d'un véhicule à moteur thermique, une Porsche Cayenne S, qui a été mis en circulation pour la première fois le _____ 2023. Sous le ch. 24 du permis de circulation (réception par type), il est indiqué « 1_____ ». Ce véhicule porte pour numéro de châssis « 2_____ » (ch. 23) et sa puissance s'élève à 349 kW.
3. Le 21 novembre 2024, à la suite de reportages publiés dans les media les 15 et 19 novembre précédents, un citoyen genevois a interjeté recours devant la chambre constitutionnelle de la Cour de justice (ci-après : chambre constitutionnelle) à l'encontre du résultat de la votation du 3 mars 2024.
4. Par arrêt du 24 mars 2025 (ACST/15/2025), la chambre constitutionnelle a rejeté le recours déposé à l'encontre de la votation du 3 mars 2024.

Au considérant 7 de son arrêt, elle a retenu les éléments suivants :

La brochure explicative distribuée au corps électoral en vue de la votation litigieuse contenait le texte complet du contre-projet et indiquait la base de la taxation (poids à vide pour les voitures électriques ou à hydrogène et émissions de CO₂ pour les voitures thermiques). Elle indiquait également que le passage à une imposition des véhicules basée sur les émissions de CO₂ était plus en adéquation avec leur impact environnemental et inciterait les consommatrices et consommateurs à choisir des véhicules à faible émission, tout en précisant que, pour les véhicules thermiques et hybrides, un impôt complémentaire, basé sur les émissions de CO₂, progressif en termes de barème, s'ajouterait à l'impôt annuel de base, afin de favoriser la détention de véhicules peu polluants. Aussi, et surtout, la brochure mentionnait que le système de fiscalité découlant de la loi 12'888 renchérirait la taxation de certains types de véhicules, notamment les voitures peu puissantes mais très émissives en CO₂.

La brochure explicative exposait de façon objective et proportionnée les avantages de la loi 12'888 mais également les inconvénients de celles-ci. Sur ce dernier point en particulier, en tant qu'elle précisait que le système de fiscalité découlant de la nouvelle renchérirait la taxation de certains types de véhicules, notamment les voitures peu puissantes mais très émissives en CO₂, elle attirait expressément l'attention des électeurs sur le fait que les détenteurs des véhicules concernés verraient leur impôt sur les véhicules augmenter.

Si la brochure ne faisait certes pas mention de l'intensité de cette hausse, l'importance de cet élément devait être relativisée pour deux raisons. En premier lieu, l'intensité de la hausse n'était, le cas échéant, pas la même pour chacun des détenteurs de véhicule concernés et dépendait de chaque situation, si bien

qu'avancer un chiffre dans la brochure aurait été peu représentatif des effets de la nouvelle. En second lieu, la brochure indiquait expressément que la taxation était basée sur les émissions de CO₂ ; le texte de la nouvelle figurait dans la brochure et son art. 415 al. 3 LCP donnait la formule de calcul, qui n'était pas complexe puisqu'il s'agissait de la multiplication des émissions de CO₂ par un montant déterminé, qui dépendait de la quantité d'émissions de CO₂ (barème). Ainsi, les électeurs, et en particulier ceux désavantagés par la nouvelle, soit les détenteurs de voitures polluantes, pouvaient sans difficultés calculer la surtaxe qu'ils devraient payer. Rien ne permettait de retenir que les intéressés ne connaissaient pas les émissions de CO₂ de leurs véhicules ou ne pouvaient les connaître. L'intensité de la hausse pour chaque électeur était ainsi non seulement prévisible mais surtout déterminable avec exactitude.

Comme cela ressortait de l'art. 415 al. 3 LCP, le nouveau barème comportait des paliers et progressait linéairement au sein de chacun d'eux.

5. Par arrêt du 29 août 2025 (1C_212/2025), le Tribunal fédéral, a rejeté le recours interjeté contre l'ACST/15/2025 du 24 mars précédent.
6. Le 27 novembre 2025, l'office cantonal des véhicules (ci-après : OCV) a notifié au contribuable un bordereau d'impôt sur les véhicules d'un montant de CHF 1'142.35.

Ce total comprenait des émoluments pour immatriculation, ainsi que pour la délivrance d'un jeu de plaques de CHF 110.-.

Il englobait également l'impôt de base (CHF 120.-), auquel s'ajoutait la surtaxe annuelle calculée sur des émissions de CO₂ de 304 g/km (soit CHF 3'648.-), ce qui représentait une somme de CHF 3'768.-. Celle-ci devait être réduite à CHF 1'032.35, pour tenir compte d'une détention du véhicule ayant duré du 23 septembre au 31 décembre 2025 (100 jours).

7. Par courriel du 31 octobre 2025, le contribuable a fait part à l'OCV que la base de taxation de son véhicule, à savoir des émissions de 304 g/km ne correspondait pas au certificat de conformité (ci-après : COC) reçu du constructeur, qui annonçait une valeur de 287 g/km. En substance, il a demandé la prise en compte de ce dernier chiffre.
8. Par courriel du 31 octobre 2025, l'OCV a informé le contribuable que, pour le calcul du taux d'émission de CO₂ et l'établissement de la taxe correspondante, seules les données officielles issues de l'homologation suisse du véhicule étaient prises en compte. Celles-ci pouvaient différer de celles figurant sur le COC européen, qui présentait des caractéristiques techniques de base avant son adaptation au marché suisse. En effet, lors de son homologation en Suisse, certaines modifications techniques – telles que l'ajout d'équipement spécifiques ou d'adaptations locales – pouvaient être apportées, susceptibles d'influencer les valeurs d'émissions et expliquaient les différences observées avec les données européennes.

Selon les informations officielles enregistrées lors de l'homologation des modèles concernés, à savoir des Porsche Cayenne S bénéficiant de la réception par type 1 _____, les émissions de CO₂ de ces véhicules se montaient à 304 g/km.

9. Le courriel du contribuable du 31 octobre 2025 a été traité comme une réclamation par l'OCV, qui l'a rejetée, par décision du 10 novembre 2025.
10. Par acte du 9 décembre 2025, le contribuable a interjeté recours devant le Tribunal administratif de première instance (ci-après : le tribunal) à l'encontre de la décision du 31 octobre précédent.

Le site de l'État de Genève ne comportait pas d'indications fiables lui permettant d'identifier de manière exacte le CO₂ émis par son modèle. Ce site faisait état, pour des Porsche Cayenne S, d'émissions oscillant entre 217 et 304 g/km et il indiquait qu'en cas de doute, l'OCV invitait le détenteur à produire le COC.

Il avait acquis son véhicule en anticipant l'impôt à partir des émissions WLTP (*worldwide harmonized light vehicles test procedure*) mentionnées sur le site du constructeur lors de l'achat, à savoir 287 g/km, qui différait des données figurant dans le bordereau, à savoir 304 g/km. Il en avait résulté une hausse significative de l'impôt dû. Le rejet de sa réclamation ne reposait sur aucune base légale. Au surplus, la loi générale sur les contributions publiques du 9 novembre 1887 (LCP - D 3 05) n'opérait aucune distinction en fonction de la provenance du véhicule et ne précisait pas l'organe de référence pour la détermination du taux, laissant sous-entendre que les données affichées sur le site du constructeur (WLTP) étaient fiables.

Il a produit le COC de son véhicule (*Übereinstimmungsbescheinigung*).

11. Dans ses observations du 5 février 2026, l'OCV a conclu au rejet du recours.

Dans certains cas particuliers (importations individuelles, véhicules spéciaux, anciens ou hors Union européenne), le véhicule pouvait ne pas disposer de réception par type suisse ou reconnue. Ces situations étaient identifiées par une mention « X » au ch. 24 du permis de circulation. Dans ces situations uniquement, l'autorité cantonale d'immatriculation se fondait sur un COC, une fiche de données ou une expertise établie par un organe reconnu.

Seules les données officielles issues de l'homologation suisse du véhicule étaient prises en considération par les autorités compétentes. Ces informations pouvaient différer du COC européen. Dans un tel cas, les informations enregistrées dans le cadre de la réception par type suisse prévalaient. Le COC européen, bien qu'utile à des fins de standardisation et de circulation des véhicules au sein de l'espace européen, ne saurait, en présence d'une réception par type suisse, se substituer aux données officiellement homologuées et enregistrées par l'OFROU. Le silence de la loi quant à l'organe technique chargé de certifier ces données ne constituait pas une lacune, mais un renvoi implicite au droit fédéral spécialisé, seul compétent pour définir et enregistrer les caractéristiques techniques des véhicules. L'OCV n'avait

ni complété la loi, ni introduit un critère nouveau, mais s'était limité à appliquer le barème légal.

En conséquence, l'utilisation du COC européen pour remettre en cause le taux de CO₂ de 304 g/km, enregistré dans la base de données de l'OFROU, n'était pas valable.

12. Le recourant n'a pas produit d'écriture de réplique.

EN DROIT

1. Le Tribunal administratif de première instance connaît des recours dirigés, comme en l'espèce, contre les décisions de l'office cantonal des véhicules (art. 115 al. 1 et 116 al. 1 de la loi sur l'organisation judiciaire du 26 septembre 2010 - LOJ - E 2 05 ; art. 430 al. 2 LCP).
2. Interjeté en temps utile et dans les formes prescrites devant la juridiction compétente, le recours est recevable au sens des art. 62 à 65 de la loi sur la procédure administrative du 12 septembre 1985 (LPA - E 5 10).
3. Le recourant conteste le montant de l'impôt sur les véhicules qui lui est réclamé par l'OCV.
4. À teneur de l'art. 415 LCP, entré en vigueur le 1^{er} janvier 2025 :

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

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

Voitures dont le poids à vide est :

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

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

Emissions de CO ₂	par g/km de CO ₂
a ≤ 120 g/km	CHF 0.25

b	de 121 à 135 g/km	CHF 0.75
c	de 136 à 155 g/km	CHF 1.25
d	de 156 à 175 g/km	CHF 2.25
e	de 176 à 200 g/km	CHF 3.50
f	de 201 à 250 g/km	CHF 4.50
g	de 251 à 300 g/km	CHF 8.00
h	> 300 g/km	CHF 12.00

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

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 CHF 200.- (al. 5).

Les véhicules vétérans ne sont pas soumis aux surtaxes prévues à l'art. 415 al. 4 et 5 (al. 6).

5. Le 13 décembre 2024, le Grand Conseil a voté une disposition transitoire à la LCP (art. 459 al. 6 à 8).

À teneur de l'art. 459 al. 7 LCP, pendant les périodes annuelles débutant le 1^{er} janvier 2025, le 1^{er} janvier 2026 et le 1^{er} janvier 2027, l'impôt annuel sur les voitures de tourisme (art. 415) immatriculées pour la dernière fois 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 :

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

1	jusqu'à 31 kW	CHF 182.-
2	en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 76 kW	CHF 5.50
3	en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 106 kW	CHF 22.-
4	en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 141 kW	CHF 33.-
5	en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW	CHF 44.-

- b. 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 ;
- c. 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
1 ≤ 120 g/km	0.5	bonus de 50 %
2 > 120 g/km et ≤ 200 g/km	1	bonus de 0 %
3 > 200 g/km	1.5	malus de 50 %

- d. pour les voitures de tourisme dont les émissions de CO₂ ne sont pas répertoriées, le système de coefficient multiplicateur de la lettre c ne s'appliquerait pas.
6. Selon l'art. 12 al. 1, 1^{ère} phr. de la loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR - RS 741.01), les véhicules automobiles fabriqués en série requièrent une réception par type.

La procédure de réception par type des véhicules soumis à la LCR est régie par l'ordonnance sur la réception par type des véhicules routiers (ORT – RS 741.511).

Selon l'art. 2 let. a ORT, on entend par « type », l'échantillon sur lequel se fonde la réception de véhicules [...]; un type peut être divisé en variantes et en versions.

Par « réception par type » on entend l'attestation officielle selon laquelle un type est conforme aux exigences techniques requises en la matière et se prête à l'usage auquel il est destiné (art. 2 let. b ORT).

Est un certificat de conformité de l'UE : la confirmation établie par le constructeur, selon laquelle un véhicule déterminé est en tous points conforme à la réception générale-UE (art. 2 let. e aORT).

7. Les dispenses de réception par type sont réglementées à l'art. 4 ORT. Cette disposition a été modifiée le 1^{er} janvier 2026 (RO 2025, 651). Elle est rédigée ainsi :

- a. Les véhicules importés pour un usage personnel sont dispensés de la réception par type (al. 1).

[...] (al. 1bis)

Les véhicules disposant d'un certificat de conformité européen sont dispensés de la réception par type (al. 2).

En ce qui concerne les constructeurs suisses, tout au plus cinq véhicules ou châssis du même type, de la même variante ou de la même version issus de leur propre production sont dispensés de la réception par type chaque année (al. 3).

Les importateurs et les constructeurs peuvent également demander une réception par type ou une fiche de données pour des véhicules et châssis dispensés de la réception par type (al. 4).

Les véhicules et châssis dispensés de la réception par type sont soumis au contrôle visé aux art. 29 à 31 de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) et effectué par le service d'immatriculation cantonal compétent (al. 4bis).

- b. Dans sa teneur en vigueur en 2025, l'art. 4 ORT (ci-après : aORT) était libellé de la manière suivante :

Les véhicules et châssis importés pour un usage personnel sont dispensés de la réception par type et peuvent être annoncés directement à l'autorité cantonale d'immatriculation (al. 1).

[...] (al. 1bis)

[...] (al. 2)

En ce qui concerne les constructeurs suisses, sont dispensés de la réception par type, par année, cinq véhicules ou châssis du même type, au maximum, de la même variante ou de la même version émanant de leur propre production (al. 3).

Les véhicules et châssis dispensés de la réception par type sont séparément soumis au contrôle effectué par le service cantonal d'immatriculation (al. 4).

Les composants de véhicules, les objets d'équipement et les dispositifs de protection sur lesquels une marque de conformité de l'UE, de la CEE-ONU ou de l'OCDE est apposée, sont dispensés de la réception par type effectuée en Suisse (al. 4).

Les composants de véhicules, les objets d'équipement et les dispositifs de protection, sur lesquels sont apposées d'autres marques de conformité étrangères ou internationales, sont dispensés de la réception par type, si ces marques ont été délivrées en vertu de prescriptions reconnues comme au moins équivalentes aux prescriptions suisses par l'OFROU (al. 6).

Une évaluation ou une attestation de conformité ou un rapport d'examen établi par un organe d'expertise reconnu en vertu de l'art. 17 al. 1, suffit pour l'admission des objets visés à l'annexe 1 ch. 2, et de véhicules transformés (al. 7).

8. Selon l'exposé des motifs du PL 12'888 (ROLG 2023, 488 ; ROLG 2024, 119 et ROLG 2024, 350), l'objectif est d'accélérer le renouvellement du parc automobile par une mesure incitative, qui privilégie l'achat de voitures efficaces sur le plan écologique.

Les véhicules munis d'un moteur à combustion immatriculés après l'entrée en vigueur de la loi seront imposés suivant un barème fixé en fonction des émissions de CO₂, selon la nouvelle norme WLTP (*worldwide harmonized light vehicles test procedure*), référence obligatoire depuis le 1^{er} septembre 2019. Le barème tient en outre compte des nouvelles prescriptions d'émission de CO₂ de la Confédération, entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2020.

L'objectif des auteurs du PL 12'888, en tenant compte des nouvelles normes en matière de calcul des émissions de polluants, consiste à instaurer dans la loi des critères écoresponsables clairs, avec un barème non plus fondé sur la puissance des véhicules, mais sur les émissions de CO₂. Selon le principe du pollueur-payeur, celui qui émet plus de CO₂ doit payer plus d'impôts. L'imposition sur la simple puissance est anti-écologique et injuste, une analyse effectuée sur près de 2'300 véhicules figurant dans le catalogue de consommation du TCS indique que, pour une puissance donnée, les émissions de CO₂ peuvent varier du simple au double.

Un impôt selon les émissions de CO₂ est donc plus en adéquation avec son impact environnemental, car celles-ci participent en effet au phénomène de réchauffement climatique. Enfin, pour rappel, les émissions de CO₂ sont aussi en étroite corrélation avec la consommation des véhicules. Un véhicule qui consomme peu émet logiquement moins de CO₂.

9. En l'espèce, il ressort de la fiche d'homologation produite par l'OCV qu'une Porsche Cayenne S qui a fait l'objet d'une réception par type 1 _____ produit des émissions de CO₂ s'élevant à 304 g/km, selon la norme WLTP. Il résulte cependant du COC (*Übereinstimmungsbescheinigung*) que les émissions du véhicule détenu par le recourant, (n° de châssis 2 _____) ne s'élèvent qu'à 287 g/km, selon la norme WLTP.

Le recourant ne conteste pas que la surtaxe doive être calculée d'après les émissions de CO₂ produites par son véhicule. Cependant, il prétend qu'afin de déterminer ces dernières, il y a lieu de se fonder sur le COC et non sur la réception par type.

Les données ressortant du COC et de la réception par type ne sont pas établies à des fins de détermination de l'impôt sur les véhicules. L'ORT règle la réception par type des véhicules devant être admis à la circulation en Suisse. Celle-ci constitue l'attestation officielle selon laquelle un type est conforme aux exigences techniques requises en la matière et se prête à l'usage auquel il est destiné (art. 2 let. b ORT). Cette ordonnance ne contient cependant aucune disposition de nature fiscale. Le recourant a acquis sa Porsche Cayenne S en 2025 en Suisse. Ce véhicule était soumis à la réception par type. En effet, en 2025, s'agissant des véhicules acquis par des particuliers, étaient seuls dispensés de la réception par type, ceux qui étaient importés pour un usage personnel (art. 4 al.1 aORT). Ce n'est qu'à compter du 1^{er} janvier 2026 qu'une dispense de réception par type a été étendue aux véhicules disposant d'un COC européen (art. 4 al. 2 ORT). Le fait de se fonder sur la réception par type – lorsque celle-ci est requise – pour arrêter le montant de la surtaxe au sens de l'art. 415 al. 3 LCP se révèle admissible, car ce faisant, l'OCV a nécessairement connaissance du CO₂ émis par le véhicule concerné. Cette donnée figure, en effet, sur la fiche d'homologation. Par ailleurs, il n'est pas contesté que les données en résultant manqueraient de fiabilité.

Cependant, en l'espèce, la prise en compte du COC européen du véhicule détenu par le recourant se révèle préférable dans la concrétisation du principe du pollueur-payeur, spécifiquement visé par la loi 12'888 que la réception par type. En effet, le COC se rapporte à un véhicule précis (art. 4 let. e aORT) et non à un « type » au sens de l'art. 4 let. a aORT. En conséquence, il convient de calculer l'impôt sur les véhicules dû par le recourant sur la base d'émissions se montant à 287 g/km, au lieu de 304 g/km, tel que retenu par l'OCV.

En conséquence, il convient de calculer l'impôt sur les véhicules dû par le recourant sur la base d'émissions se montant à 287 g/km, au lieu de 304 g/km, tel que retenu par l'OCV.

Le recours doit dès lors être admis sur ce point.

10. Cela étant, il convient d'examiner si indépendamment de la question des émissions de CO₂, l'OCV a correctement appliqué le barème de l'impôt sur les véhicules. En effet, même si le recourant ne fait valoir aucun grief à ce sujet, le tribunal applique le droit d'office.
11. Il résulte des travaux préparatoires portant sur l'élaboration de l'art. 459 al. 6 à 8 LCP (PL 13564 ; ROLG 683, 798), qu'un député a déclaré, durant le premier débat que le barème présentait des effets de seuil et était relativement progressif.
12. En impôt fédéral direct, le barème d'imposition d'un contribuable personne physique est réglé à l'art. 36 de la loi fédérale sur l'impôt fédéral direct du 14 décembre 1990 (LIFD - RS 642.11).

L'art. 36 al. 1 LIFD, dans sa teneur en vigueur en 2025, prévoit que l'impôt dû pour une année fiscale s'élève :

jusqu'à	CHF 15'200.- de revenu, à	CHF 0.00	
	et, par CHF 100.- de revenu en plus, à	CHF 0.77	
pour	CHF 33'200.- de revenu, à	CHF 138.60	
	et, par CHF 100.- de revenu en plus, à	CHF 0.88	de plus ;
pour	CHF 43'500.- de revenu, à	CHF 229.20	
	et, par CHF 100.- de revenu en plus, à	CHF 2.64	de plus ;
pour	CHF 58'000.- de revenu, à	CHF 612.00	
	et, par CHF 100 de revenu en plus, à	CHF 2.97	de plus ;
pour	CHF 76'100.- de revenu, à	CHF 1'149.55	
	et, par CHF 100.- de revenu en plus, à	CHF 5.94	de plus ;
pour	CHF 82'000.- de revenu, à	CHF 1'500.00	
	et, par CHF 100.- de revenu en plus, à	CHF 6.60	de plus ;
pour	CHF 108'800.- de revenu, à	CHF 3'268.80	
	et, par CHF 100.- de revenu en plus, à	CHF 8.80	de plus ;
pour	CHF 141'500.- de revenu, à	CHF 6'146.40	
	et, par CHF 100.- de revenu en plus, à	CHF 11.00	de plus ;
pour	CHF 184'900.- de revenu, à	CHF 10'920.40	
	et, par CHF 100.- de revenu en plus, à	CHF 13.20	de plus ;
pour	CHF 793'300.- de revenu, à	CHF 91'229.20	
pour	CHF 793'400.- de revenu, à	CHF 91'241.00	
	et, par CHF100.- de revenu en plus, à	CHF 11.50	de plus ;

13. Le taux de l'impôt fédéral direct (ci-après : IFD) est progressif, c'est-à-dire qu'il augmente lorsque le revenu imposable croît. Il s'agit d'une « progressivité par tranches », selon laquelle le montant total du revenu est découpé en un certain nombre de parts et chaque part est soumise à un taux différent de plus en plus important. Selon l'art. 36 LIFD, il existe 10 tranches de revenu dont la plus élevée est soumise à un taux fédéral de 11.50 %. À partir d'un revenu imposable de [CHF 793'400.-] pour les personnes soumises au barème général, le taux fédéral

n'augmente plus et devient donc proportionnel (Thierry OBRIST, Introduction au droit fiscal suisse, 3^{ème} édition, n. 151, p. 120).

14. Jusqu'à [CHF 793'400.-], les tarifs sont conçus de manière progressive. Il s'agit en l'occurrence de tarifs dits de quantités partielles (barème échelonné ou barème avec progression excédentaire). Le montant d'impôt à payer résulte de l'addition des montants d'impôt des différentes quantités partielles. Le taux d'imposition marginal est directement lisible, alors que le taux d'imposition moyen n'est obtenu que sur la base du montant d'impôt dû (Peter LOCHER, Kommentar zum DBG, I. Teil, 2^{ème} édition, 2019, art. 36, n. 2, p. 1070).

Le caractère progressif du barème se justifie afin de réaliser le principe de l'imposition selon la capacité contributive et celui de la généralisation de l'imposition (Ivo P. BAUMGARTNER Olivier EICHENBERGER, *in* Martin ZWEIFEL, Michael BEUSCH, Bundesgesetz über die direkte Bundessteuer, 4^{ème} édition, 2022, art. 36 LIFD, n. 10a, p. 874).

15. En l'espèce, il découle des principes rappelés ci-dessus les éléments suivants.
- a. Comme l'a constaté la chambre constitutionnelle (ACST/15/2025 précité, consid. 7), le barème de l'art. 415 al. 3 LCP, comporte des paliers et progresse linéairement au sein de chacun d'eux. En outre, le caractère progressif du barème a été évoqué par un député, lors du premier débat portant sur l'élaboration de l'art. 459 al. 6 à 8 LCP.
- b. L'IFD dû par une personne physique (art. 36 LIFD) et la surtaxe d'impôt sur les véhicules thermiques (art. 415 al. 3 LCP) se distinguent en ce sens qu'ils sont calculés sur une assiette différente, à savoir le premier sur le revenu imposable du contribuable et la seconde, sur les émissions de CO₂ du véhicule de son détenteur.

Cela étant, tous deux prévoient des tranches qui découpent le revenu net imposable, respectivement les émissions de CO₂. À chaque tranche correspond un montant d'impôt, qui est soumise à un taux différent, qui croît au fur et à mesure de l'augmentation du revenu net imposable, respectivement des émissions de CO₂. Il résulte de ce qui précède que le barème de l'impôt sur les véhicules thermiques est construit selon le même principe que celui de l'IFD. Partant, il doit être qualifié de progressif.

- c. En outre, la nature progressive de l'impôt sur les véhicules thermiques est corroborée par l'élément suivant : le barème progressif de l'IFD résulte de la réalisation du principe de l'imposition selon la capacité contributive. Concrètement, plus le revenu imposable du contribuable augmente, plus celui-ci dispose de moyens pour s'acquitter de ses impôts. Le barème de l'impôt sur les véhicules thermiques a été construit pour concrétiser le principe du pollueur-payeur. En effet, le détenteur d'un véhicule qui émet davantage de CO₂ doit payer plus d'impôts. L'impôt sur les véhicules a été introduit afin d'inciter les consommateurs à acquérir des véhicules émettant moins de CO₂.

16. Puisque le recourante détient un véhicule dont les émissions de CO₂ se montent à 287 g/km CO₂, le calcul de la surtaxe prévue par l'art. 415 al. 3 LCP s'effectue de la manière suivante :

Tranches	Coût de la tranche	Émissions	Surtaxe
≤ 120 g/km	CHF 0.25	120.00	CHF 30.00
de 121 à 135 g/km	CHF 0.75	15.00	CHF 11.25
de 136 à 155 g/km	CHF 1.25	20.00	CHF 25.00
de 156 à 175 g/km	CHF 2.25	20.00	CHF 45.00
de 176 à 200 g/km	CHF 3.50	25.00	CHF 87.50
de 201 à 250 g/km	CHF 4.50	50.00	CHF 225.00
de 251 à 300 g/km	CHF 8.00	37.00	CHF 296.00
		287.00	CHF 719.75

La surtaxe s'élève ainsi à CHF 719.75. Compte tenu de l'impôt annuel de base de CHF 120.-, le montant d'impôt total dû par le recourant se chiffre à CHF 839.75.

Ce total doit encore être ramené à CHF 230.05, pour tenir compte d'une détention ayant duré du 23 septembre au 31 décembre 2025 (100 jours), conformément à l'art. 425 LCP.

Ainsi, le montant d'impôt sur les véhicules dû par le recourant pour l'année 2025 se chiffre à CHF 230.05, au lieu de CHF 1'032.35, ainsi que lui réclame l'autorité intimée.

17. Cela étant, la question se pose de savoir si le montant de l'impôt dû par le recourant doit être réduit, compte tenu de l'art. 459 al. 7 LCP, entré en vigueur le 1^{er} janvier 2025. Cette disposition s'applique, car selon le permis de circulation, la voiture détenue par l'intéressée a été mise en circulation pour la première fois le _____ 2023. La puissance du véhicule en question se monte à 349 kW.

L'impôt maximal se calcul comme suit :

	Tranche en kW	Tranches de 5 kW	Coût de la tranche	Impôt
jusqu'à 31 kW	31			182.00
en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 76 kW	45	9	5.50	49.50
en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 106 kW	30	6	22.00	132.00
en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 141 kW	35	7	33.00	231.00
en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW	208	41.60	44.00	1'830.10
	349			2'424.90

L'impôt annuel ne peut dépasser deux fois cette somme, soit CHF 4'849.80. Étant donné que le véhicule en cause émet plus de 200 g/km de CO₂ (en l'occurrence 287

g/km), il convient d'appliquer le coefficient multiplicateur de 1.5, prévu à l'art. 459 al. 7 let. c LCP. Ainsi, la surtaxe annuelle ne devra pas excéder CHF 7'274.70.

Enfin, pour tenir compte de la détention d'une durée de 100 jours, ce montant devra être ramené à CHF 1'993.07.

Le recourant n'a pas droit à une réduction de l'impôt, puisque l'application de l'art. 415 LCP conduit déjà à ce que l'impôt soit arrêté à un montant inférieur. L'impôt dû par l'intéressé s'élève, en effet, à CHF 230.05.

18. Au vu de ce qui précède, le recours doit être admis et le dossier renvoyé à l'OCV pour nouvelle taxation dans le sens des considérants.
19. En application des art. 52 al. 1 LPFisc, 87 al. 1 LPA et 1 et 2 du règlement sur les frais, émoluments et indemnités en procédure administrative du 30 juillet 1986 (RFPA - E 5 10.03), le recourant qui obtient gain de cause est dispensé du paiement d'un émolument. L'avance de frais de CHF 700.-, versée à la suite du dépôt du recours, lui sera restituée. Aucune indemnité de procédure ne sera allouée (art. 87 al. 2 LPA).

PAR CES MOTIFS
LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE PREMIÈRE INSTANCE

1. déclare recevable le recours interjeté le 9 décembre 2025 par Monsieur A_____ contre la décision sur réclamation de l'office cantonal des véhicules du 10 novembre 2025 ;
2. l'admet au sens des considérants ;
3. renvoie le dossier à l'office cantonal des véhicules pour nouvelle décision de taxation ;
4. renonce à percevoir un émolument et ordonne la restitution au recourant de l'avance de frais de CHF 700.- ;
5. dit qu'il n'est pas alloué d'indemnité de procédure ;
6. dit que, conformément aux art. 132 LOJ, 62 al. 1 let. a et 65 LPA, le présent jugement est susceptible de faire l'objet d'un recours auprès de la chambre administrative de la Cour de justice (10 rue de Saint-Léger, case postale 1956, 1211 Genève 1) dans les 30 jours à compter de sa notification. L'acte de recours doit être dûment motivé et contenir, sous peine d'irrecevabilité, la désignation du jugement attaqué et les conclusions du recourant. Il doit être accompagné du présent jugement et des autres pièces dont dispose le recourant.

Siégeant: Kristina DE LUCIA, présidente, Caroline GOETTE et Yuri KUDRYAVTSEV, juges assesseurs.

Au nom du Tribunal :

La présidente

Kristina DE LUCIA

Copie conforme de ce jugement est communiquée aux parties.

Genève, le

Le greffier