

REPUBLIQUE ET



CANTON DE GENEVE

POUVOIR JUDICIAIRE

A/591/2025 IMPV

JTAPI/570/2026

JUGEMENT
DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE PREMIÈRE INSTANCE

du 15 juin 2026

dans la cause

Madame A_____, représentée par LAMBELET & ASSOCIES SA, avec élection de domicile

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. Madame A_____ (ci-après : la contribuable ou la recourante) est détentrice d'un véhicule à moteur thermique, une Renault Modus 1.6 16V.
3. Le 3 novembre 2024, l'office cantonal des véhicules (ci-après : OCV) a notifié à la contribuable un bordereau d'impôt sur les véhicules d'un montant de CHF 767.50. Cette somme se déterminait, en ajoutant à l'impôt annuel de base de CHF 120.-, la surtaxe de CHF 647.50 calculée sur les émissions de CO₂ de 185 g/km.
4. Le 21 novembre 2024, à la suite de reportages publiés dans les médias les 15 et 19 novembre précédents, un citoyen genevois a interjeté recours devant la chambre constitutionnelle de la Cour de justice (ci-après : la chambre constitutionnelle) à l'encontre du résultat de la votation du 3 mars 2024.
5. Le 5 décembre 2024, la contribuable a élevé réclamation à l'encontre du bordereau du 3 novembre 2024, faisant valoir que le montant de la surtaxe se révélait erroné au motif qu'il ne correspondait pas au barème prévu par la loi. En effet, le taux marginal de la dernière tranche avait été appliqué à la totalité du calcul de l'impôt. Or, l'OCV aurait dû appliquer le taux marginal à chaque tranche et additionner celles-ci.
6. Par décision du 20 janvier 2025, l'OCV a rejeté la réclamation.
7. Par acte du 19 février 2025, la contribuable, sous la plume de son conseil, a interjeté recours devant le Tribunal administratif de première instance (ci-après : le tribunal), concluant à ce que le taux de l'art. 415 al. 3 de la loi générale sur les contributions publiques du 9 novembre 1887 (LCP - D 3 05) soit qualifié de progressif et au prélèvement d'un impôt de CHF 146.25, le tout sous suite de frais et dépens.

L'impôt sur les véhicules thermiques était calculé en fonction d'un barème progressif, ainsi qu'il ressortait de la brochure officielle de la votation du 3 mars 2024.

Le vocable « en sus » figurant à l'art. 415 al. 3 LCP démontrait que cet impôt était conçu selon un système de paliers destiné à éviter les effets de seuils. Ainsi, le détenteur d'un véhicule thermique (ou hybride) dégageant 250 g/km de CO₂ devait s'acquitter d'un impôt de base de CHF 120.- et d'une surtaxe de CHF 423.75.-. Le détenteur d'un véhicule thermique dégageant 251 g/km de CO₂ devait payer un impôt de base de CHF 120.- et une surtaxe de CHF 431.75. Il en résultait une différence de CHF 8.-.

Cependant, selon la conception de l'OCV, le premier détenteur devait verser un impôt de CHF 1'245.- et, le second, de CHF 2'128.-, soit une différence de CHF 883.-.

Le système de l'OCV qui, pour une émission supplémentaire de 1 g/km emportait une obligation de payer un montant d'impôt supplémentaire de CHF 883.-, générait un effet de seuil indésirable et, par ailleurs, illégal.

8. Par décision du 18 mars 2025 (DITAI/118/2025), le tribunal a prononcé la suspension de l'instruction de la cause jusqu'à droit jugé dans la cause pendante devant la chambre constitutionnelle.
9. 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 celle-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, 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.

10. 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.
11. Dans ses observations du 20 octobre 2025, l'OCV a conclu au rejet du recours.

Le terme « en sus » n'avait pas pour objectif d'introduire la progressivité du barème, mais d'indiquer que la surtaxe s'ajoutait à l'impôt annuel de base. La lecture du texte légal ne révélait aucune intention d'instaurer un calcul par paliers successifs. Cette interprétation était corroborée par la brochure explicative et le Tribunal fédéral (arrêt 1C_212/2025 précité, consid. 2.3.2), qui avait jugé que dite brochure contenait la formule de calcul et la surtaxe, qui n'étaient pas complexes, puisqu'il s'agissait de multiplier les émissions de CO₂ par un montant déterminé.

L'argument tiré de l'effet de seuil ne pouvait être retenu, dès lors que, dans un barème fondé sur des seuils fixes, un changement de catégorie impliquait un ajustement au taux supérieur. Ce système figurait déjà dans d'autres dispositions de la LCP, à savoir les art. 416 al. 2, 419 al. 2 et 420 al. 2. Il ne se révélait ni illégal, ni arbitraire.

12. Par réplique du 12 novembre 2025, la contribuable a maintenu son recours.

La citation, par l'OCV, de l'arrêt du Tribunal fédéral 1C_212/2025, ne permettait de tirer aucune conclusion quant à la nature du barème. Au contraire, la chambre constitutionnelle avait rappelé la nature progressive du barème, ainsi que le système des paliers. La modification de l'art. 415 LCP, du 13 décembre 2024, reposait également sur un système de paliers.

Contrairement à ce que soutenait l'autorité intimée, le barème de l'art. 415 al. 3 LCP ne pouvait être comparé à celui de l'art. 416 al. 2 LCP. En effet, ce dernier était basé sur trois strates distinctes, à savoir un barème fixe jusqu'à 4'000 kg, un barème par palier dès 4'001 kg et un montant maximum dans tous les cas de figure. Les barèmes des art. 419 al. 2 et 420 al. 2 LCP prévoyaient des barèmes fixes, de sorte qu'ils ne pouvaient être comparés à l'art. 415 al. 3 LCP.

13. Par duplique du 4 décembre 2025, l'OCV a conclu à la confirmation de la décision litigieuse.

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 ; 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. La recourante conteste le montant d'impôt sur les véhicules que lui réclame 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. 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 antiécologique et injuste. En effet, 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, dès lors que celles-ci participent 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.

6. 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.

7. 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.

8. 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 CHF 100.- de revenu en plus, à	CHF 11.50	de plus.

9. 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).
10. 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).

11. En l'espèce, les parties divergent quant à la manière de calculer l'impôt sur les véhicules thermiques ou, plus précisément, sa surtaxe prévue par l'art. 415 al. 3 LCP.

La recourante soutient que cette disposition instaure un système d'impôt progressif, de sorte qu'il y a lieu de déterminer l'impôt par addition des montants afférents à chaque palier (ou tranche).

L'OCV ne partage pas cette opinion. D'après lui, rien ne permet de soutenir que l'art. 415 al. 3 LCP instaure un système progressif. Dès lors, il convient de multiplier les émissions de CO₂ du véhicule concerné (en l'occurrence 185 g/km) par le coût facturé pour les émissions en question (à savoir CHF 3.50 pour un véhicule produisant des émissions qui oscillent entre 176 et 200 g/km).

12. L'OCV ne peut être suivi pour les motifs 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, lequel 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. De même, 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.

13. Puisque la recourante détient un véhicule émettant 185 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	10.00	CHF 35.00
		185.00	CHF 146.25

La surtaxe s'élève ainsi à CHF 146.25. Compte tenu de l'impôt annuel de base de CHF 120.-, le montant d'impôt total dû par la recourante se chiffre à CHF 266.25 au lieu de CHF 767.50 que lui réclame l'autorité intimée.

Il convient par ailleurs de déterminer si cet impôt ne doit pas encore être réduit, compte tenu de l'art. 459 al. 7 LCP, entré en vigueur le 1^{er} janvier 2025. Le tribunal n'est toutefois pas en mesure d'effectuer lui-même ce calcul, faute de connaître la puissance du véhicule en question. Il appartiendra ainsi à l'OCV de déterminer si la recourante a droit à une diminution de l'impôt fondée sur l'art. 459 al. 7 LCP.

14. 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.
15. 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), la recourante, qui obtient gain de cause, est dispensée du paiement d'un émolument. L'avance de frais de CHF 700.-, versée à la suite du dépôt du recours, lui sera restituée.

Vu l'issue du litige, une indemnité de procédure de CHF 1'000.-, à la charge de l'État de Genève, soit pour lui l'office cantonal des véhicules, sera allouée à la recourante (art. 87 al. 2 à 4 LPA et 6 RFPA).

PAR CES MOTIFS
LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE PREMIÈRE INSTANCE

1. déclare recevable le recours interjeté le 19 février 2025 par Madame A_____ contre la décision sur réclamation de l'office cantonal des véhicules du 20 janvier 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 à la recourante de l'avance de frais de CHF 700.- ;
5. condamne l'État de Genève, soit pour lui l'office cantonal des véhicules, à verser, à la recourante, une indemnité de procédure de CHF 1'000.- ;
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: Laetitia MEIER DROZ, présidente, Caroline GOETTE et Yuri KUDRYAVTSEV, juges assesseurs.

Au nom du Tribunal :

La présidente

Laetitia MEIER DROZ

Copie conforme de ce jugement est communiquée aux parties.

Genève, le

Le greffier