

GE_GERICHTE A/275/2022 vom 1. Februar 2024

GE Cour de justice, 2024-02-01, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_A_275_2022

FR: GE_GERICHTE A/275/2022 du 1 février 2024

IT: GE_GERICHTE A/275/2022 del 1 febbraio 2024

Regeste

POIDS;VÉHICULE;EXCÈS;RETRAIT DE PERMIS | LCR.30.al2; LCR.16b.al1.leta

Volltext

Genf Tribunal administratif de première instance en matière fiscale 01.02.2024 A/275/2022

Genève Tribunal administratif de première instance en matière fiscale 01.02.2024

A/275/2022 Ginevra Tribunal amministratif de première instance en matière fiscale

01.02.2024 A/275/2022

POIDS;VÉHICULE;EXCÈS;RETRAIT DE PERMIS | LCR.30.al2; LCR.16b.al1.leta

A/275/2022 JTAPI/86/2024 du 01.02.2024 (LCR) , REJETE Descripteurs :

POIDS;VÉHICULE;EXCÈS;RETRAIT DE PERMIS Normes : LCR.30.al2;

LCR.16b.al1.leta En fait En droit Par ces motifs RÉPUBLIQUE ET CANTON DE

GENÈVE POUVOIR JUDICIAIRE A/275/2022 LCR JTAPI/86/2024 JUGEMENT DU

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE PREMIÈRE INSTANCE du 1 er février 2024 dans la cause Monsieur A_____, représenté par Me Stéphane GRODECKI, avocat, avec élection de domicile contre OFFICE CANTONAL DES VÉHICULES EN FAIT 1.

Monsieur A_____, né le _____ 1961, est titulaire d'un permis de conduire français pour la catégorie B depuis le 12 février 1988. Selon un rapport établi par

l'administration fédérale des douanes le 30 septembre 2021, M. A_____ a été interpellé le même jour à 10h30, au passage frontière de Bardonnex, lors de sa sortie de Suisse, au volant d'un véhicule de livraison sur lequel il transportait un autre véhicule automobile.

Lors du pesage, il avait été constaté que le véhicule pesait, chargement compris et après déduction de la marge d'erreur de 3 %, 5'025 kg, dépassant ainsi la charge maximale admise par le permis de circulation (3'500 kg) de 1'525 kg, soit une surcharge de 43,6 %. De plus,

l'arrimage du véhicule chargé sur le pont était insuffisant. Le rapport était accompagné de photographies du véhicule. 3. Par courrier du 11 octobre 2021,

l'office cantonal des véhicules (ci-après : OCV) a fait savoir à M. A_____ que les faits précités avaient été portés à sa connaissance, lui indiquant qu'une mesure administrative pouvait être prise à son encontre, indépendamment de l'amende ou d'une autre sanction pénale. Au vu de ses antécédents, il lui était proposé de suivre, avec une voiture

uniquement, un cours d'éducation routière dans un délai de deux mois, qui serait pris en compte dans l'appréciation globale de son dossier. S'il n'entendait pas suivre ce cours, il devait en informer l'OCV par écrit dans un délai de quinze jours. Le même délai lui était accordé pour transmettre ses observations au sujet de l'infraction. 4. À

teneur du dossier, l'intéressé n'a pas donné suite à ce courrier. 5. Par ordonnance pénale du 26 octobre 2021, le service des contraventions a reconnu M.

A_____ coupable de violation des art. 30, 90 et 96 de la loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR - RS 741.01) et l'a condamné à une amende de CHF

4'920.-.![endif]>![if> Les faits retenus étaient le dépassement de plus de 40 % du poids maximal autorisé du véhicule et le mauvais arrimage du chargement. 6. Le 18 novembre 2021, M. A_____ a formé opposition contre cette ordonnance pénale.![endif]>![if> 7. Par décision du 15 décembre 2021, l'OCV a prononcé une interdiction de faire usage du permis de conduire étranger sur le territoire suisse à l'encontre de M. A_____ pour une durée d'un mois. ![endif]>![if> L'infraction retenue était le dépassement de 43,6 % du poids maximal autorisé pour la circulation du véhicule. Cela constituait une infraction moyennement grave aux règles de la circulation routière, de sorte que la durée minimale du retrait s'élevait à un mois. M. A_____ ne pouvait pas justifier d'une bonne réputation, le système d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC) faisant apparaître un avertissement prononcé par décision du 20 avril 2021. Par ailleurs, il ne justifiait pas d'un besoin professionnel de conduire des véhicules automobiles au sens défini par la jurisprudence. 8. Par acte du 21 janvier 2022, M. A_____ a recouru contre cette décision auprès du Tribunal administratif de première instance (ci■après : le tribunal), concluant, en substance, à son annulation. ![endif]>![if> L'attestation de conformité du 18 décembre 2018 délivrée par le constructeur du véhicule, jointe au recours, indiquait un poids maximal autorisé de 5'000 kg. Ce document devait être pris en compte, car lui seul permettait de définir les capacités de chargement du véhicule. 9. Le 17 mars 2022, l'OCV a transmis son dossier et ses observations, concluant au rejet du recours. ![endif]>![if> La fiche de « réception par type » du véhicule concerné indiquait que le poids garanti était de 3'500 kg. À teneur du formulaire 13.20A du 7 février 2021 (rapport d'expertise établi lors de la première immatriculation), le poids maximal techniquement autorisé était aussi de 3'500 kg. Sur le permis de circulation du véhicule du 5 septembre 2018, alors qu'il était immatriculé dans le canton du Valais, il était indiqué que tout en respectant le poids total, la charge admise par essieu ne devait pas dépasser respectivement 1'850 kg et 3'200 kg. Enfin, sur le certificat d'immatriculation français du véhicule du 9 mars 2019, la masse maximale était de 3'500 kg. La surcharge devait ainsi être calculée par rapport au poids garanti de 3'500 kg, le véhicule ayant fait l'objet d'un contrôle portant sur cette garantie. L'attestation de conformité produite par le recourant ne saurait modifier cette appréciation. En effet, les informations qu'elle contenait ne pouvaient être prises en compte que dans la mesure où des modifications techniques nécessaires à l'augmentation du poids garanti et à la charge admise par essieu du véhicule, définies par le constructeur et la législation, auraient été effectuées et vérifiées par l'autorité lors d'une nouvelle expertise. 10. Par réplique du 22 avril 2022, dans le délai prolongé à sa demande, sous la plume de son conseil, le recourant a demandé la suspension de la procédure jusqu'à droit connu dans la procédure pénale. Au fond, il a maintenu ses précédentes conclusions, sous suite de frais et dépens. ![endif]>![if> Il contestait avoir commis une quelconque infraction, pensant de bonne foi, au vu de l'attestation de conformité du constructeur, avoir respecté la loi. Faute d'intention et conformément au principe de la bonne foi, la décision devait être annulée. Il a transmis des pièces dont l'ordonnance pénale et son opposition à celle-ci. 11. Le 26 avril 2022, le recourant, réitérant sa demande de suspension, a transmis au tribunal un courriel du service des contraventions du 25 avril 2022 à teneur duquel une ordonnance pénale de maintien allait bientôt être rendue. Il entendait ainsi plaider son acquittement devant le Tribunal de police. ![endif]>![if> 12. Par courrier du 6 mai 2022, l'OCV a informé le tribunal qu'il n'était pas opposé à la suspension de la procédure administrative dans l'attente de l'issue de la procédure pénale. ![endif]>![if> 13. Par décision du 11 mai 2022

(DITAI/1_____/2022), le tribunal a prononcé la suspension de l'instruction du recours. 14. Par jugement du 22 septembre 2022, le Tribunal de police a acquitté le recourant de violation des règles de la circulation routière au sens des art. 90 al. 1 et 30 al. 2 LCR, mais l'a déclaré coupable d'infraction à l'art. 96 al. 1 let. c LCR, le condamnant à une amende de CHF 100.-. Il ne pouvait lui être reproché de s'être fié à l'attestation du constructeur du véhicule qui indiquait une charge maximale admissible de 5'000 kg. Le poids du véhicule au moment du pesage, après déduction de la marge d'erreur de 3 %, étant de 5'025 kg, seul un dépassement de 25 kg devait être retenu, ce qui ne constituait qu'un faible trouble à l'ordre public. 15. Le 23 septembre 2022, le recourant a transmis le jugement précité au tribunal. Seule une infraction minimale à la LCR ayant été retenue, un retrait de permis ne se justifiait pas, au vu de son absence d'antécédent. Il examinait par ailleurs l'opportunité de déposer un appel contre ce jugement. 16. Par courrier du 6 octobre 2022, l'OCV a sollicité le maintien de la suspension de la procédure, le jugement du Tribunal de police n'étant pas encore définitif. 17. Le 10 octobre 2022, le recourant a informé le tribunal qu'il ne comptait pas faire appel contre le jugement du Tribunal de police et a transmis la version motivée de celui-ci. 18. Par courrier du 12 octobre 2022, le recourant a expliqué qu'il s'en rapportait à justice quant à la poursuite de la suspension de la procédure. 19. Le recourant, invité par le tribunal à transmettre ses observations finales, a indiqué ne pas en avoir dans son courrier du 19 octobre 2022. Il a par ailleurs transmis la déclaration d'appel du Ministère public du 18 octobre 2022 contre le jugement du Tribunal de police du 22 septembre 2022. Il comptait déposer un appel joint pour conclure à son acquittement et au rejet de l'appel. 20. Le 9 novembre 2022, l'OCV a transmis ses observations finales, persistant dans les termes de sa décision. Le degré de la mise en danger devait s'évaluer par rapport au poids garanti de 3'500 kg. L'attestation de conformité ne permettait pas de remettre cela en cause pour les raisons expliquées dans ses précédentes écritures. Il n'était pas opposé à ce qu'un expert du service technique de son office soit auditionné si le tribunal l'estimait nécessaire. 21. Par décision du 8 décembre 2022 (DITAI/2_____/2022), le tribunal a prononcé la suspension de l'instruction du recours jusqu'à droit jugé dans la procédure pénale, les parties étant invitées à le tenir informé de l'avancement de ladite procédure. 22. Par jugement du 18 avril 2023, la chambre pénale d'appel et de révision de la Cour de Justice (ci-après : CPAR) a partiellement admis l'appel du Ministère public et a rejeté l'appel joint du recourant, déclarant ce dernier coupable de violation des règles de la circulation routière (art. 30 al. 2 et 90 al. 1 LCR) et d'infraction à l'art. 96 al. 1 let. c LCR, et le condamnant à une amende de CHF 800.-. Contrairement à ce qu'avait soutenu le Tribunal de police, il n'existait aucun doute quant à la charge maximale admissible du véhicule dans la mesure où seul le permis d'immatriculation avait été validé et contrôlé par les autorités françaises. Le poids indiqué dans les attestations du constructeur produites ultérieurement n'avait qu'une valeur indicative. Le permis d'immatriculation indiquant une limite de 3'500 kg, le dépassement était ainsi de 1'525 kg et non de 25 kg. Le recourant avait ainsi surchargé son véhicule en dépassant de plus de 40 % le poids total maximal autorisé par le permis d'immatriculation en transportant un véhicule imposant qui plus est mal arrimé. 23. Le 5 janvier 2024, le recourant a transmis le jugement de la CPAR, lequel n'avait pas fait l'objet de recours au Tribunal fédéral à sa connaissance. Au vu du contenu de ce jugement, qui retenait une faute moyenne de sa part ainsi qu'une bonne prise de conscience, il persistait dans ses conclusions en annulation de l'interdiction de conduire

et, subsidiairement, à sa réduction au minimum. 24. Par courrier du 11 janvier 2024, l'OCV a persisté dans les termes de sa décision, renvoyant à ses précédentes écritures. 25. Le détail des écritures et le contenu des pièces seront repris dans la partie « En droit » dans la mesure utile. 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. 17 de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière du 18 décembre 1987 - LaLCR - H 1 05). 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 l'interdiction de conduire prononcée par l'OCV. Il estime qu'au vu du contenu du jugement de la CPAR du 18 avril 2023, retenant une faute moyenne de sa part et une bonne prise de conscience, l'interdiction de conduire devait être annulée, subsidiairement, réduite au minimum. 4. Lorsque la qualification juridique d'un acte ou la culpabilité est douteuse, il convient de statuer sur le retrait du permis de conduire après seulement que la procédure pénale soit achevée par un jugement entré en force ; fondamentalement, en effet, c'est au juge pénal qu'il appartient de se prononcer sur la réalisation d'une infraction (ATF 129 II 312 consid. 2. 4 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_87/2009 du 11 août 2009 consid. 2.1). Les autorités administratives appelées à prononcer un retrait du permis de conduire ne peuvent en principe pas s'écarter des constatations de fait d'une décision pénale entrée en force. La sécurité du droit commande en effet d'éviter que l'indépendance du juge pénal et du juge administratif ne conduise à des jugements opposés, rendus sur la base des mêmes faits (ATF 137 I 363 consid. 2.3.2 ; 109 Ib 203 consid. 1 ; 96 I 766 consid. 4 ; arrêts du Tribunal fédéral 1C_636/2013 du 7 août 2013 consid. 2.1 ; 1C_567/2011 du 12 mars 2012 consid. 3.1 ; 1C_245/2010 du 13 juillet 2010 consid. 2.1 ; cf. aussi ATA/172/2012 du 27 mars 2012 ; ATA/363/2011 du 7 juin 2011). 5. L'autorité administrative ne peut dès lors s'écarter du jugement pénal que si elle est en mesure de fonder sa décision sur des constatations de fait inconnues du juge pénal ou qui n'ont pas été prises en considération par celui-ci, s'il existe des preuves nouvelles dont l'appréciation conduit à un autre résultat, si l'appréciation à laquelle s'est livré le juge pénal se heurte clairement aux faits constatés, ou si le juge pénal n'a pas élucidé toutes les questions de droit, en particulier celles qui touchent à la violation des règles de la circulation (ATF 136 II 447 consid. 3.1 ; 129 II 312 consid. 2.4 ; 123 II 97 consid. 3c/aa ; 119 Ib 158 consid. 3c/aa ; 105 Ib 18 consid. 1a ; 101 Ib 270 consid. 1b ; 96 I 766 consid. 5 ; arrêts du Tribunal fédéral 1C_567/2011 du 12 mars 2012 consid. 3.1 ; 1C_245/2010 du 13 juillet 2010 consid. 2.1 ; cf. aussi ATA/23/2015 du 6 janvier 2015 ; ATA/172/2012 du 27 mars 2012 ; ATA/363/2011 du 7 juin 2011). 6. Tout en rappelant que l'autorité administrative n'est pas liée par le jugement pénal pour les questions de droit, en particulier pour l'appréciation de la faute, le Tribunal fédéral a précisé que malgré son indépendance, l'autorité administrative se doit d'éviter le plus possible des décisions contradictoires, ce qui requiert qu'elle se rattache à l'appréciation du juge pénal si celle-ci est soutenable, même si elle-même aurait apprécié la faute différemment (arrêt du Tribunal fédéral 1C_424/2012 du 15 janvier 2015). 7. Aux termes de l'art. 26 al. 1 LCR, chacun doit se comporter dans la circulation de manière à ne pas gêner ni mettre en danger ceux qui utilisent la route conformément aux règles établies. 7. Selon l'art. 30 al. 2 phr. 1 LCR, les véhicules ne doivent pas être surchargés.

8. Selon la jurisprudence, pour déterminer le poids maximal autorisé d'un véhicule, il faut se référer à celui indiqué sur le permis de circulation et non pas aux garanties du fabricant qui n'ont pas été validées par les autorités (1C_273/2016 du 5 décembre 2016 consid. 5.4 et les références citées). En l'espèce, par ordonnance pénale du 26 octobre 2021, le service des contraventions a condamné le recourant à une amende de CHF 4'920.- Suite à l'opposition du recourant à cette ordonnance, le Tribunal de police, par jugement du 22 septembre 2022, l'a acquitté de violation des règles de la circulation routière au sens des art. 90 al. 1 et 30 al. 2 LCR et l'a condamné à une amende de CHF 100.- pour infraction à l'art. 96 al. 1 let. c LCR. La CPAR, admettant partiellement l'appel du Ministère public contre ce jugement, a annulé celui-ci par jugement du 18 avril 2023 et a condamné le recourant à une amende de CHF 800.- pour violation des règles de la circulation routière (art. 30 al. 2 et 90 al. 1 LCR) et infraction à l'art. 96 al. 1 let. c LCR. Elle a retenu que le recourant avait surchargé son véhicule en dépassant de plus de 40 % le poids total maximal autorisé par le permis d'immatriculation en transportant un véhicule imposant qui plus est mal arrimé. Ce jugement n'a pas été contesté, de sorte qu'il est entré en force. Aucun élément ne permet au tribunal de céans de s'écarter de l'appréciation de la CPAR, laquelle est au demeurant conforme à la jurisprudence précitée. Reste toutefois à examiner la gravité de l'infraction. 10. Lorsque la procédure prévue par la loi sur les amendes d'ordre du 24 juin 1970 (LAO - RS 741.03) n'est pas applicable, une infraction aux prescriptions sur la circulation routière entraîne le retrait du permis d'élève-conducteur ou du permis de conduire ou un avertissement (art. 16 al. 2 LCR). 11. Pour déterminer la durée et s'il y a lieu de prononcer un retrait d'admonestation, la LCR distingue les infractions légères, moyennement graves et graves (art. 16a à 16c LCR). 12. Selon l'art. 16a al. 1 let. a LCR, commet une infraction légère la personne qui, en violant les règles de la circulation, met légèrement en danger la sécurité d'autrui et à laquelle seule une faute bénigne peut être imputée. Commet une infraction moyennement grave, selon l'art. 16b al. 1 let. a LCR, la personne qui, en violant les règles de la circulation, crée un danger pour la sécurité d'autrui ou en prend le risque. Commet en revanche une infraction grave, selon l'art. 16c al. 1 let. a LCR, la personne qui, en violant gravement les règles de la circulation, met sérieusement en danger la sécurité d'autrui ou en prend le risque. 13. La définition d'une infraction moyennement grave découle du fait qu'elle ne peut être considérée ni comme légère au sens de l'art. 16a al. 1 let. a LCR, ni comme grave au sens de l'art. 16c al. 1 let. a LCR. Dès lors, l'infraction est considérée comme moyennement grave lorsque les éléments constitutifs qui permettent de la qualifier de légère ou au contraire de la qualifier de grave ne sont pas tous réunis. Tel est par exemple le cas lorsque la faute est grave et la mise en danger bénigne ou, inversement, si la faute est légère et la mise en danger grave (ATF 136 II 447 consid. 3.2 ; 135 II 138 consid. 2.2.2 ; arrêts du Tribunal fédéral 1C_436/2019 du 30 septembre 2019 consid. 2.1 ; 1C_144/2018 du 10 décembre 2018 consid. 2.1 ; 1C_54/2018 du 3 octobre 2018 consid. 2.1). Ainsi, par rapport à une infraction légère, où tant la mise en danger que la faute doivent être légères, on parle d'infraction moyennement grave dès que la mise en danger ou la faute n'est pas légère (arrêts du Tribunal fédéral 1C_436/2019 du 30 septembre 2019 consid. 2.1 ; 1C_144/2018 du 10 décembre 2018 consid. 2.1 ; 1C_202/2018 du 18 septembre 2018 consid. 3.1 ; 1C_184/2018 du 26 juillet 2018 consid. 2.2) Il y a création d'un danger sérieux pour la sécurité d'autrui non seulement en cas de mise en danger concrète, mais déjà en cas de mise en danger abstraite accrue ; la réalisation d'un tel danger s'examine en fonction des circonstances spécifiques du cas

d'espèce (cf. ATF 142 IV 93 consid. 3.1 ; 131 IV 133 consid. 3.2 ; arrêts du Tribunal fédéral 1C_436/2019 du 30 septembre 2019 consid. 2.1 ; 6B_23/2016 du 9 décembre 2016 consid. 3.2 ; 6B_665/2015 du 15 septembre 2016 consid. 2.1.1 ; 1C_478/2014 du 14 juillet 2015 consid. 2.2 ; 1C_20/2013 du 28 mai 2013 consid. 4.4 et les arrêts cités). Il y a mise en danger abstraite accrue lorsqu'une ou des personnes indéterminées auraient pu se trouver potentiellement exposées à un danger pour leur intégrité physique. Lorsque l'on peut objectivement exclure des circonstances la présence de tout tiers, y compris, le cas échéant, du passager du conducteur en infraction, l'imminence du danger peut être niée (arrêts du Tribunal fédéral 6B_23/2016 du 9 décembre 2016 consid. 3.2 ; 6B_117/2015 du 11 février 2016 consid. 13.2). Comme l'a relevé la jurisprudence, il n'y a pas de parallélisme total entre cette triple distinction faite par l'art. 16 LCR et la double distinction de l'art. 90 LCR (ATF 102 Ib 196 consid. 3b). Il n'empêche que l'on ne saurait, sans motif important, donner une interprétation différente à des notions très voisines contenues dans la même loi. Pour apprécier si, de manière abstraite, il a été créé un danger sérieux pour la sécurité d'autrui, la jurisprudence a déjà estimé qu'il fallait se référer aux principes dégagés en cette matière dans le domaine du retrait du permis de conduire (arrêt non publié du 15 février 1988 dans la cause M. c. MP Vaud, consid. 2). 14. Selon le Tribunal fédéral, la gravité de l'infraction pour conduite d'un véhicule surchargé varie selon les circonstances du cas d'espèce. Il a ainsi été jugé que la conduite d'un semi-remorque dont le poids garanti était excédé de 46,54 % constituait une infraction moyennement grave (1C_456/2011 du 28 février 2012). En revanche, une surcharge de 1'896 kg, correspondant à un excès de poids de 54,09 %, a été qualifiée d'infraction grave compte tenu du fait que le conducteur, en plus de la surcharge, ne disposait pas du permis adéquat et qu'il n'avait pas respecté la distance de sécurité avec un camion qui le précédait (1C_690/2013 consid. 4.2 du 4 février 2014). 15. En l'espèce, le véhicule du recourant présentait une surcharge de 1'525 kg, soit un excès de 43,6 %. Conformément à la jurisprudence précitée, cette surcharge ne saurait être qualifiée d'infraction légère au vu des conséquences graves qu'elle aurait pu engendrer pour les autres usagers de la route. En effet, un tel dépassement du poids maximum entraîne nécessairement des pressions accrues sur les différentes composantes du véhicule, notamment les pneumatiques et les essieux, augmentant ainsi le risque d'une défaillance technique. Une surcharge de poids modifie également considérablement les réactions du véhicule, notamment la distance de freinage. Dès lors, c'est à bon droit que l'OCV a retenu que le recourant avait commis une infraction moyennement grave au sens de l'art. 16b al. 1 let. a LCR. 16. Selon l'art. 16b al. 2 let. a LCR, le permis de conduire est retiré pour un mois au minimum après une infraction moyennement grave. 17. Selon l'art. 16 al. 3 LCR, les circonstances doivent être prises en considération pour fixer la durée du retrait du permis de conduire, notamment l'atteinte à la sécurité routière, la gravité de la faute, les antécédents en tant que conducteur, ainsi que la nécessité professionnelle de conduire un véhicule automobile. La durée minimale du retrait ne peut toutefois être réduite. Cette dernière règle, qui rend incompressibles les durées minimales de retrait des permis, s'impose à l'autorité et aux tribunaux sans dérogation possible, même pour tenir compte des besoins professionnels - ou autres - particuliers du conducteur ; le législateur a en effet entendu exclure expressément la possibilité ouverte par la jurisprudence sous l'ancien droit de réduire la durée minimale du retrait en présence de circonstances particulières, notamment en faveur de conducteurs professionnels (ATF 135 II 334 consid. 2.2 ; 132 II 234 consid. 2.3 ; arrêts du Tribunal fédéral 1C_414/2019 du 28 août 2019 consid. 2 ; 1C_535/2017 du 16 octobre 2017 consid.

3 ; 1C_102/2016 du 20 décembre 2016 consid. 2.5).![]> 18. En l'occurrence, l'OCV ne s'est pas écarté du minimum légal prévu par l'art. 16b al. 2 let. a LCR en fixant à un mois la durée d'interdiction de faire usage du permis étranger du recourant en Suisse. Étant lié par cette durée, qui constitue le minimum légal incompressible devant sanctionner l'infraction en cause, il ne pouvait aucunement tenir compte de la prise de conscience évoquée par le recourant et a donc parfaitement appliqué les règles en vigueur. ![]> 19. Entièrement mal fondé, le recours sera rejeté et la décision confirmée. ![]> 20. En application des art. 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 succombe, est condamné au paiement d'un émolument s'élevant à CHF 700.- ; il est partiellement couvert par l'avance de frais versée à la suite du dépôt du recours. Vu l'issue du litige, 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 21 janvier 2022 par Monsieur A_____ contre la décision de l'office cantonal des véhicules du 15 décembre 2021 ;![]> 2. le rejette ;![]> 3. met à la charge du recourant, un émolument de CHF 700.-, lequel est partiellement couvert par l'avance de frais ;![]> 4. dit qu'il n'est pas alloué d'indemnité de procédure ;![]> 5. 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 trente 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.![]> Au nom du Tribunal : La présidente Sophie CORNIOLEY BERGER Copie conforme de ce jugement est communiquée aux parties. Genève, le La greffière

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.