BE_VERWALTUNGSGERICHT 200 2022 456 vom 20. August 2021

BE Verwaltungsgericht, 2021-08-20, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/be_verwaltungsgericht_200_2022_456

FR: BE_VERWALTUNGSGERICHT 200 2022 456 du 20 août 2021

IT: BE_VERWALTUNGSGERICHT 200 2022 456 del 20 agosto 2021

Regeste

Refus de prise en charge des contributions d'amortissement pour véhicule

Erwägungen

E. 1.1

La décision du 6 juillet 2022 représente l'objet de la contestation. Celle-ci ressortit au droit des assurances sociales. Elle annule et remplace la décision du 17 juin 2022 et nie le droit du recourant à des indemnités d'amortissement pour un véhicule à moteur pour les années 2020 et 2021. L'objet du litige porte uniquement sur l'annulation de cette décision.

E. 1.2

Interjeté en temps utile (compte tenu des féries judiciaires; voir art. 38 al. 4 de la loi fédérale du 6 octobre 2000 sur la partie générale du droit des assurances sociales [LPGA, RS 830.1]), dans les formes prescrites, auprès de l'autorité de recours compétente, par une partie disposant de la qualité pour recourir et représentée par une mandataire dûment constituée, le recours est recevable (art. 56 ss LPGA, art. 69 al. 1 let. a de la loi fédérale du 19 juin 1959 sur l'assurance-invalidité [LAI, RS 831.20], et art. 15, 74 ss de la loi cantonale du 23 mai 1989 sur la procédure et la juridiction administratives [LPJA, RSB 155.21]).

E. 1.3

La valeur litigieuse n'atteignant pas Fr. 20'000.- (le litige a pour objet l'octroi pour l'année 2020 et 2021 d'une contribution d'amortissement pour un véhicule à moteur, laquelle peut s'élever au maximum à Fr. 3'000.- par an; voir ci-dessous c. 3.4), le jugement de la cause incombe à un juge unique de la Cour des affaires de langue française du TA (art. 54 al. 1 let. c et 57 al. 1 de la loi cantonale du 11 juin 2009 sur l'organisation des autorités judiciaires et du Ministère public [LOJM, RSB 161.1]).

E. 1.4

Le Tribunal examine librement la décision contestée et n'est pas lié par les conclusions des parties (art. 61 let. c et d LPGA; art. 80 let. c ch. 1 et 84 al. 3 LPJA).

Jugement du Tribunal administratif du canton de Berne du 23 novembre 2022, 200.2022.456.AI, p. 4

E. 2

La modification du 19 juin 2020 de la LAI (développement continu de l'AI; FF 2020 5373 ss) est entrée en vigueur le 1er janvier 2022. Elle ne concerne cependant pas les dispositions portant sur le droit à une contribution d'amortissement pour un véhicule à moteur. Quoiqu'il en soit, le droit applicable est en principe – sous réserve d'une règle contraire de droit

transitoire – celui en vigueur au moment où les faits juridiquement déterminants se sont produits ou au moment de l'état de fait ayant des conséquences juridiques (ATF 146 V 364 c. 7.1, 144 V 210 c. 4.3.1). La demande du recourant portant sur les années 2020 et 2021, il s'agit d'examiner les dispositions en vigueur durant cette période.

E. 3.1

Selon l'art. 8 al. 1 LAI, les assurés invalides ou menacés d'une invalidité (art. 8 LPGA) ont droit à des mesures de réadaptation pour autant qu'elles soient nécessaires et de nature à rétablir, maintenir ou améliorer leur capacité de gain ou leur capacité d'accomplir leurs travaux habituels (let. a) et que les conditions d'octroi des différentes mesures soient remplies (let. b).

E. 3.2

Au sens de l'art. 8 al. 3 let. d LAI en relation avec l'art. 21 al. 1 LAI, ces mesures englobent, d'après une liste que dressera le Conseil fédéral, les moyens auxiliaires dont l'assuré a besoin pour exercer une activité lucrative ou accomplir ses travaux habituels, pour maintenir ou améliorer sa capacité de gain, pour étudier, apprendre un métier ou se perfectionner, ou à des fins d'accoutumance fonctionnelle. De plus, l'art. 21 al. 2 LAI prévoit que l'assuré qui, par suite de son invalidité, a besoin d'appareils coûteux pour se déplacer, établir des contacts avec son entourage ou développer son autonomie personnelle, a droit, sans égard à sa capacité de gain, à de tels moyens auxiliaires, conformément à une liste qu'établira le Conseil fédéral. Enfin, l'art. 21ter al. 1 LAI dispose que l'assurance peut allouer des indemnités d'amortissement à l'assuré qui a acquis, à ses frais, un moyen

 auxiliaire auquel il a droit. Le Conseil fédéral fixe le montant des indemnités (art. 21ter al. 4 LAI).

E. 3.3

Selon l'ancien art. 14 du règlement sur l'assurance-invalidité du 17 janvier 1961 (RAI; RO 2007 5155), le Conseil fédéral a délégué au Département fédéral de l'intérieur (département) la compétence de dresser la liste des moyens auxiliaires et d'édicter les prescriptions complémentaires visées par l'art. 21 LAI. Le département a fait usage de cette compétence en promulguant l'ordonnance du 29 novembre 1976 concernant la remise de moyens auxiliaires par l'assurance-invalidité (OMAI, RS 831.232.51), ainsi que la liste des moyens auxiliaires qui y est annexée. Aux termes de l'art. 2 OMAI, ont droit aux moyens auxiliaires, dans les limites fixées par la liste en annexe, les assurés qui en ont besoin pour se déplacer, établir des contacts avec leur entourage ou développer leur autonomie personnelle (al. 1); l'assuré n'a droit aux moyens auxiliaires désignés dans cette liste par un astérisque (*), que s'il en a besoin pour exercer une activité lucrative ou accomplir ses travaux habituels, pour étudier ou apprendre un métier ou à des fins d'accoutumance fonctionnelle ou encore pour exercer l'activité nommément désignée au chiffre correspondant de l'annexe (al. 2). Une activité lucrative revêtant une importance juridique au sens de l'art. 2 al. 2 OMAI doit être admise lorsque la personne assurée perçoit au titre de sa propre activité, sans tenir compte de rentes éventuelles, un revenu annuel égal ou supérieur à la cotisation minimale pour personne sans activité lucrative prévue à l'art. 10 al. 1 de la loi fédérale sur l'assurance-vieillesse et survivants (LAVS; RS 831.10; SVR 2021 IV n° 48 c. 4).

E. 3.4

L'annexe à l'OMAI mentionne sous le ch. 10.04*, en liaison avec le ch. 10 phrase introductive, les voitures automobiles destinées aux assurés qui, exerçant d'une manière probablement durable une activité leur permettant de couvrir leurs besoins, ne peuvent se passer d'un véhicule à moteur personnel pour se rendre à leur travail. L'indemnité d'amortissement annuelle s'élève à 3000 francs.

E. 3.5

L'administration en tant qu'autorité de décision et le juge, en cas de recours, ne peuvent considérer un fait comme établi que lorsqu'ils sont convaincus de son existence. En droit des assurances sociales, pour

 autant que la loi n'en dispose pas autrement, le juge doit fonder sa décision sur les faits qui présentent un degré de vraisemblance prépondérante. La simple possibilité de l'existence d'un fait ne suffit pas. Le juge doit bien plus retenir les éléments qui, parmi les faits possibles, lui paraissent les plus probables (ATF 144 V 427 c. 3.2).

E. 4.1

Dans la décision entreprise, l'intimé soutient que la profession du recourant, à savoir architecte, nécessite indépendamment de toute invalidité l'utilisation d'un véhicule à moteur pour se rendre sur les chantiers. Il indique que ce métier exige une certaine flexibilité au niveau des horaires et disponibilité lors d'urgence. Par ailleurs, il relève que les chantiers ne se trouvent pas forcément sur les axes de transports publics proches, ce qui engendre une perte de temps inenvisageable. L'intimé est d'avis que la liste des trois chantiers fournie par le recourant ne suffit pas à démontrer le contraire dans le cas d'espèce. En outre, il avance qu'il ressort à différents endroits dans le dossier qu'avant son atteinte à la santé, le recourant avait, de son propre aveux, recours la plupart du temps à son véhicule. Enfin, l'intimé prétend que l'argument lié à l'aspect écologique et à la tendance actuelle à la mobilité douce n'était pas pertinent dans ce contexte.

E. 4.2

Le recourant invoque, quant à lui, un établissement inexact et incomplet des faits et une violation de l'art. 21ter LAI. Il est d'avis que l'intimé n'a pas tenu compte de l'ensemble des circonstances du cas concret. Il affirme, avec une liste des cinq chantiers effectués en 2015 et 2016 à l'appui, que ceux-ci étaient accessibles en transports publics en moins de deux heures par trajet depuis le siège de son entreprise. Il prétend ainsi qu'à cette époque, il se déplaçait sur les chantiers en transports publics, à vélo ou en voiture. En outre, il relève que ses locaux se trouvaient au centre-ville et qu'il y avait un arrêt de bus à 300 mètres qui était desservi tous les sept minutes par le bus no C._____. Le recourant souligne également que, dans une société se dirigeant de plus en plus vers des solutions de mobilité douce, il ne peut être retenu de manière générale que

 les architectes se déplacent obligatoirement en voiture. Dans son mémoire de réplique, le recourant allègue notamment qu'il faut tenir compte du fait qu'il était spécialisé dans le suivi de projets de rénovations de petites constructions et que les indications concernant l'utilisation de son véhicule relevées par l'intimé concernaient la période suite à la survenance de son invalidité.

E. 5

Est litigieuse la question de savoir si l'utilisation d'un véhicule à moteur par le recourant pour son activité lucrative est uniquement liée à son invalidité.

E. 5.1

Selon la circulaire CMAI, l’assuré doit avoir recours à un véhicule à moteur en raison de son invalidité lorsque, suite à cette invalidité, il ne peut plus effectuer le trajet jusqu’à son travail ni à pied, ni à vélo, ni au moyen d’un transport public, ou qu’on ne peut raisonnablement attendre cela de lui (CMAI ch. 2087*). Au cas où, dans la même situation (par ex. endroit isolé sans transports publics, collaborateur du service extérieur), une personne non invalide devrait aussi avoir recours à un véhicule à moteur, l’AI ne prend pas les frais en charge (CMAI ch. 2088*).

E. 5.2

Selon la jurisprudence, l'utilisation d'un véhicule à moteur personnel pour le parcours du chemin du travail n'est pas liée à l'invalidité lorsqu'il faut admettre que l'assuré, même valide, devrait de toute façon se rendre à son lieu de travail avec une automobile. Pour juger - de manière hypothétique - de cette question, il faut tenir compte de l'ensemble des circonstances du cas particulier. La nécessité d'un véhicule peut être due à des motifs d'ordre strictement professionnel (par exemple lorsque le requérant exerce la profession de chauffeur de taxi, de représentant de commerce ou de transporteur de marchandises) ou à l'éloignement du lieu de travail, lorsque les moyens de transport en commun font défaut ou que leur utilisation ne peut être raisonnablement exigée d'une personne valide, par exemple en raison d'horaires trop défavorables ou parce qu'elle entraînerait une trop grande perte de temps par rapport à l'usage d'un véhicule individuel. Pour nier l'existence d'un droit à des contributions d'amortissement, on doit bien plutôt pouvoir admettre que l'ensemble des

 circonstances du cas particulier obligerait également une personne non invalide à utiliser un véhicule automobile (arrêt Tribunal fédéral [TF] I 612/05 du 22 septembre 2006 c. 4.2 et 4.3 et les références dont notamment ATF 97 V 237 c. 3b).

E. 5.3

En l'espèce, il ressort du dossier que le recourant était en 2020 et 2021 architecte indépendant et habitait sur son lieu de travail, à savoir à la rue du D._____ à E._____. Il est en outre établi et incontesté que le recourant devait, dans le cadre de son activité lucrative, se rendre sur des chantiers. Conformément à la jurisprudence (voir arrêt TF I 612/05 du 22 septembre 2006 c. 4 et les références), la nécessité d'effectuer de tels trajets peut ouvrir le droit à une contribution d'amortissement pour véhicule à moteur dans la mesure où l'assuré ne serait pas déjà contraint d'utiliser sa voiture sans l'atteinte à la santé. Du moment qu'il est incontesté - à juste titre - que le recourant, souffrant notamment de mobilité réduite, a besoin de sa voiture pour effectuer ces trajets, se pose uniquement la question de savoir si sans invalidité il serait également contraint d'utiliser un véhicule à moteur.

E. 5.4

Selon l'itinéraire de Google Maps (www.google.ch/maps), le bureau d'architecte du recourant se trouve à 350m de l'arrêt de bus "F._____". Actuellement, ce dernier est notamment desservi en moyenne toutes les sept à dix minutes durant les jours ouvrables en

journée par le bus n°C._____. Le trajet jusqu'à la gare de E._____ et inversement dure neuf minutes (horaire de bus C._____ Direction G._____ de l'arrêt F._____ et horaire de bus Direction H._____ de l'arrêt E._____ gare, téléchargeables sur le site de Transports publics I._____). Par ailleurs, selon la liste des chantiers pour la période 2015 et 2016 fournie par le recourant, les cinq chantiers se trouvaient entre une quarantaine de minutes et une heure cinq du bureau en transports publics selon le site des CFF (https://www.sbb.ch/fr/). Il découle de ces données qu'il est en soi théoriquement faisable d'utiliser les transports publics pour se rendre sur de tels chantiers. Cependant, il faut relever que ces données sont théoriques et qu'en réalité la durée des déplacements est plus longue. D'une part, pour assurer la ponctualité de ses rendez-vous, l'assuré valide devrait prévoir à chaque fois une certaine marge (bus et train) rallongeant

 le temps du trajet. D'autre part, la durée des séances sur les chantiers dépend de facteurs indépendants de la volonté de l'architecte (par exemple retard du maître d'ouvrage ou d'un artisan, durée des discussions sur les différents points à débattre), ne rendant pas forcément planifiable le voyage de retour sans attente. Quoiqu'il en soit, même si le temps de trajet serait inférieur à deux heures pour tous les chantiers effectués par le recourant, la jurisprudence invoquée par celui-ci, selon laquelle un déplacement jusqu'à deux heures pour l'aller et deux heures pour le retour est réputé convenable comme trajet de travail (TF I 1/05 du 28 avril 2006 c. 3.4), ne peut être appliquée au cas d'espèce. En effet, contrairement à l'arrêt du TF précité qui concernait un salarié se rendant sur son lieu de travail, il s'agit en l'occurrence d'un architecte indépendant s'occupant de la rénovation de petites constructions. Dans le cas d'une profession libérale, une perte de temps est synonyme de perte d'argent. En comparant le temps des itinéraires en transports publics (sans marge) à celui des itinéraires en voiture selon Google Maps, il apparaît que la durée des trajets des cinq chantiers précités est souvent réduite de moitié en voiture. Bien que le recourant n'utilise pas systématiquement le même terme pour décrire la fréquence de ses visites de chantier – une fois il fait mention de séances régulières (objections du 22 mars 2022), une autre fois de tous les un à deux jours (recours p. 3 ch. 10) ou encore de "nahezu täglich" (protocole du premier entretien AI du 12 avril 2018 [dossier AI 21/3]) –, il est indéniable qu'une utilisation exclusive des transports publics engendrerait rapidement une perte d'argent conséquente. A cela s'ajoute que le manque de flexibilité et de disponibilité lors d'urgence pourrait se traduire par une perte importante d’intérêt de potentiels mandants. En outre, une utilisation exclusive des transports publics réduirait drastiquement le rayon de prospection pour de nouveaux projets, ceux-ci n'étant pas forcément idéalement desservis par les transports publics. La pérennité de l'activité lucrative indépendante ne pourrait ainsi être assurée. Sur le vu de ce qui précède, il n’est pas vraisemblable que le recourant; sans invalidité, puisse se permettre de se passer de tout véhicule à moteur dans de telles circonstances. D'ailleurs, la pratique du recourant d'avant son invalidité, à savoir l'utilisation tant des transports publics que de son vélo ou encore de sa voiture pour effectuer les trajets (recours p. 3 ch. 10), confirme ce

 constat. Enfin, les arguments ayant trait à la mobilité douce et l'environnement ne permet pas une autre conclusion.

E. 5.5

En conséquence, il y a lieu de conclure qu'il n'est pas établi, au degré de la vraisemblance prépondérante, que l'utilisation du véhicule à moteur par le recourant était uniquement liée à son invalidité. S'agissant des offres de preuves, il ne s'avère pas pertinent d'entendre le recourant. Le TA a tenu compte des spécificités alléguées par celui-ci dans son mémoire de réplique (appréciation anticipée des preuves [ATF 144 V 361 c. 6.5]).

E. 5.6

Au vu de ce qui précède, il est superflu d'examiner si la condition de l'exercice d'une activité durable permettant de couvrir les besoins était remplie. L'intimé n'a pas violé le droit en refusant d'octroyer des contributions d'amortissement au recourant pour les années 2020 et 2021.

E. 6.1

Ainsi, c'est à juste titre que, par décision du 6 juillet 2022, l'intimé a nié au recourant le droit à des contributions d'amortissement pour véhicule à moteur pour les années 2020 et 2021. Le recours doit donc être rejeté.

E. 6.2

Conformément à l'art. 61 let. fbis LPGA, pour les litiges en matière de prestations, la procédure est soumise à des frais judiciaires si la loi spéciale le prévoit. Dans la mesure où c'est précisément ce que prévoit l'art. 69 al. 1bis LAI et que la présente procédure a trait à des prestations, le recourant, qui succombe, doit ainsi supporter les frais judiciaires, fixés forfaitairement à Fr. 500.-.

E. 6.3

Le recourant, qui n'obtient pas gain de cause, ne peut prétendre au remboursement de ses dépens (art. 61 let. g LPGA, 104 al. 1 et 108 al. 3 LPJA).

Jugement du Tribunal administratif du canton de Berne du 23 novembre 2022, 200.2022.456.AI, p. 11

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