

# VD\_OMNI FI.2018.0034 vom 11. Oktober 2018

VD Tribunal cantonal, 2018-10-11, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_FI.2018.0034](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_FI.2018.0034)

FR: VD\_OMNI FI.2018.0034 du 11 octobre 2018

IT: VD\_OMNI FI.2018.0034 del 11 ottobre 2018

## Regeste

A. \_\_\_\_\_, B. \_\_\_\_\_/Service des automobiles et de la navigation | Taxe véhicule.  
Rabais écologique de l'art. 5 al. 2 let. d RTVB. L'interprétation du SAN, selon laquelle ce rabais serait réservé aux seuls véhicules "monocarburants" au sens du règlement CEE-ONU no 115 du 30 octobre 2003 sur les prescriptions relatives à l'homologation des systèmes spéciaux d'adaptation au gaz de pétrole liquéfié (GPL) et au gaz naturel comprimé (GNC), est trop restrictive et doit être écartée. Revirement de jurisprudence sur ce point par rapport à l'arrêt FI.2014.0022, qui était encore plus restrictif. Constat par ailleurs que si les art. 7 al. 1 LTVB et 5 al. 2 RTVB peuvent temporairement être considérés comme des bases légales suffisantes permettant à l'autorité d'accorder des rabais écologiques, il appartiendra néanmoins au législateur qu'il précise de manière plus circonstanciée les conditions d'application de ces rabais. Recours admis.

## Erwägungen

### E. 1

Aux termes de l'art. 92 al. 1 de la loi vaudoise du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative (LPA-VD; RSV 173.36), le Tribunal cantonal connaît des recours contre les décisions et décisions sur recours rendues par les autorités administratives, lorsque la loi ne prévoit aucune autre autorité pour en connaître. En l'espèce, les décisions attaquées ont été prises en application de la loi vaudoise du 1<sup>er</sup> novembre 2005 sur la taxe des véhicules automobiles et des bateaux (LTVB; RSV 721.11), qui ne prévoit pas de voie de droit particulière. La cour de céans est dès lors compétente. Pour le surplus, les recours ont été déposés dans le délai (art. 95 LPA-VD) et les formes prévues par la loi (art. 79 al. 1 et 99 LPA-VD). Il y a donc lieu d'entrer en matière.

### E. 2

par km; b. ... c. ... d. fonctionnent au gaz ou à un carburant naturel (colza, bioéthanol, etc.) et sont spécifiquement équipés pour l'usage de ce genre de carburant." b) En l'espèce, l'autorité intimée a refusé d'accorder le rabais écologique aux recourants, au motif que la Smart Coupé et la Fiat Panda dont ils sont détenteurs peuvent fonctionner à la fois au gaz naturel et à l'essence conformément aux indications figurant dans les fiches de réception par type des véhicules. Selon elle, seuls les véhicules monocarburants au sens du règlement CEE-ONU n o 115 du 30 octobre 2003 sur les prescriptions relatives à l'homologation des systèmes spéciaux d'adaptation au gaz de pétrole liquéfié (GPL) et au gaz naturel comprimé (GNC) peuvent en effet bénéficier de la réduction de l'art. 5 al. 2 let. d RTVB. Les recourants critiquent cette interprétation. Ils soulignent qu'aucun véhicule fonctionnant au gaz naturel ne possède qu'un réservoir de gaz naturel. Selon eux, la distinction que les autorités d'homologation font entre mono et bicarburant en fonction de la capacité du réservoir d'essence n'a aucune incidence sur l'application de l'art. 5 al. 2 let. d RTVB. aa) La

loi s'interprète en premier lieu selon sa lettre. Si le texte légal n'est pas absolument clair, si plusieurs interprétations sont possibles, il faut rechercher la véritable portée de la norme, en la dégagant de sa relation avec d'autres dispositions légales, de son contexte, du but poursuivi, de son esprit ainsi que de la volonté du législateur, telle qu'elle résulte notamment des travaux préparatoires. Lorsque le texte légal est clair, l'autorité qui applique le droit ne peut s'en écarter que s'il existe des motifs sérieux de penser que ce texte ne correspond pas en tous points au sens véritable de la disposition visée et conduit à des résultats que le législateur ne peut avoir voulus et qui heurtent le sentiment de la justice ou le principe de l'égalité de traitement. De tels motifs peuvent résulter des travaux préparatoires, du fondement et du but de la prescription en cause, ainsi que de sa relation avec d'autres dispositions (cf. ATF 141 II 57 consid. 3.2 p. 61; 280 consid. 6.1 p. 287; 141 III 53 consid. 5.4.1 p. 59; 140 II 202 consid. 5.1 p. 204). bb) L'ordonnance fédérale du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV; RS 741.41) renvoie au règlement CEE-ONU n o 115 du 30 octobre 2003 pour la question de l'homologation des systèmes spéciaux d'adaptation au GPL et au GNC (cf. art. 3a et annexe 2). Ce règlement définit les notions de "véhicule monocarburant" et de "véhicule bicarburant" en ces termes (ch. 2, p. 6): "2.1.3 Par "véhicule monocarburant", on entend un véhicule qui, après montage d'un système d'adaptation, est essentiellement conçu pour fonctionner en permanence en GPL ou au GNC, mais qui peut toutefois être doté d'un circuit essence réservé aux cas d'urgence, comprenant un réservoir d'une contenance maximale de 15 litres. 2.1.4 Par "véhicule bicarburant", on entend un véhicule qui, après montage d'un système d'adaptation, est équipé d'un réservoir à gaz et d'un réservoir à essence distinct d'une contenance supérieure à 15 litres, et qui est conçu pour fonctionner avec un seul carburant à la fois. L'utilisation simultanée des deux carburants est limitée en quantité ou en durée." Les types de carburants utilisés sont inscrits dans les rapports d'expertise et dans les permis de circulation (ordonnance fédérale du 19 juin 1995 sur la réception par type des véhicules routiers [ORT; RS 741.511] et directives pour l'établissement des rapports d'expertise 13.20 A et B de l'Office fédéral des routes). Le code N correspond à "gaz naturel (CNG)" et le code Y à "gaz naturel (CNG) / essence". cc) Selon la jurisprudence, les dispositions qui prévoient une exception à un système d'imposition général, comme en l'occurrence les art. 7 al. 1 LTVB et 5 al. 2 RTVB, doivent être interprétées de manière restrictive (ATF 143 II 402 consid. 5.3; 142 II 197 consid. 5.6, 139 II 363 consid. 2.3 et les références citées). dd) L'art. 5 al. 2 let. d RTVB ne se réfère pas expressément aux véhicules monocarburants. L'autorité intimée tire cette conclusion de l'utilisation de l'adverbe "spécifiquement". Cet adverbe n'est toutefois pas rattaché à "fonctionnent au gaz ou à un carburant naturel", mais à "équipés pour l'usage de ce genre de carburant". Or, les véhicules bicarburants, comme les véhicules monocarburants, sont pourvus d'un système d'adaptation "particulier" ou "spécifique" pour fonctionner au gaz ou à un carburant naturel. Une interprétation littérale de l'art. 5 al. 2 let. d RTVB ne permet dès lors pas de les exclure du champ d'application de cette disposition. Le fait qu'ils peuvent fonctionner également à l'essence n'est pas déterminant sous cet angle. Une interprétation téléologique ne conduit pas à un autre résultat. On ne comprend en particulier pas pour quel motif il faudrait traiter différemment les véhicules fonctionnant au gaz ou à un carburant naturel, selon que leur réservoir d'essence distinct ait une capacité de plus ou moins 15 litres. On peut certes objecter que le détenteur d'un véhicule bicarburant pourrait décider de n'utiliser que de l'essence. Dans la mesure où les frais pour le gaz/carburant naturel sont environ 25% inférieurs, il n'aurait toutefois aucun intérêt à le faire. Par ailleurs, on peut

admettre que celui qui fait équiper son véhicule d'un système permettant de fonctionner au gaz ou à un carburant naturel, avec les coûts supplémentaires que ces modifications et leur homologation impliquent, est sensible aux problèmes liés à l'environnement et qu'il va effectivement l'utiliser avec le carburant "propre". En outre, comme les recourants le relèvent dans leurs écritures, il serait aussi théoriquement possible de n'utiliser que de l'essence avec un réservoir d'une capacité de 15 litres, qui permet une autonomie d'environ 150 km. Sous l'angle de l'objectif visé par le rabais écologique introduit par l'art. 7 LTVB, qui est – on le rappelle – de répondre au principe du pollueur-payeur et d'inciter l'utilisation et l'achat de véhicules "propres", la référence au règlement CEE-ONU n o 115 du 30 octobre 2003 et à la distinction qu'il opère entre les véhicules monocarburants et bicarburants pour déterminer les cas d'application de l'art. 5 al. 2 let. d RTVB n'apparaît dès lors pas pertinente. Quant aux travaux préparatoires de l'art. 7 LTVB, ils n'évoquent pas cette problématique. Compte tenu du caractère très évolutif de la technique automobile, le législateur est en effet resté volontairement vague dans la définition des conditions d'octroi du rabais écologique (v. en particulier BGC 2005 p. 4792). On pourrait à cet égard se demander, si l'art. 7 al. 1 LTVB constitue une base légale suffisante sous l'angle du principe de la légalité, étant rappelé que les dispositions prévoyant des exonérations ou exceptions sont soumises aux mêmes exigences que les normes qui fondent le prélèvement d'une contribution (ATF 143 II 87 consid. 4.5; ég. TF 2C\_858/2014 du 17 février 2015 consid. 2). Le Tribunal fédéral a toutefois jugé dans un arrêt du 5 juillet 2017 (ATF 143 II 476 consid. 3.6 p. 483) que le fait que la disposition litigieuse soit insuffisante au regard du droit fédéral ne justifie pas son annulation. Dans cette espèce, le Tribunal fédéral a en effet renoncé à annuler une norme cantonale dans la mesure où il s'agissait d'éviter un vide juridique qui aurait eu, en définitive, des conséquences plus néfastes que l'application de la disposition litigieuse. Les juges fédéraux se sont contentés dans ce cas d'une décision de constatation comportant un appel plus ou moins précis à l'égard du législateur afin qu'il élabore une réglementation conforme au droit supérieur, en précisant qu'une telle décision, dite incitative, avait pour conséquence de maintenir l'acte vicié et de légitimer les autorités (à continuer) à appliquer, au moins temporairement, une norme reconnue comme n'étant pas conforme au droit supérieur jusqu'à ce que le législateur adopte une nouvelle réglementation (TF 2C\_670/2008 du 27 novembre 2008 consid. 6.1; 2P.261/2003 du 25 octobre 2004 consid. 5.3). En l'espèce, le fait d'admettre que l'art. 7 al. 1 LTVB ne constitue pas une base légale suffisante permettant au Conseil d'Etat de fixer par voie réglementaire des exonérations de la taxe litigieuse à but incitatif aurait pour conséquence de priver l'Etat d'un moyen qui, pour insuffisant qu'il soit au regard du principe de la légalité en matière de taxes publiques, lui permettrait néanmoins de se conformer à la volonté clairement exprimée par le législateur de répondre au principe du pollueur-payeur et d'inciter l'achat et l'utilisation de véhicules "propres" du point de vue énergétique. La solution contraire aurait des conséquences néfastes sur l'environnement et irait à l'encontre du but de la loi. C'est ainsi que la cour considère, sous l'angle littéral et téléologique, que les art. 7 al. 1 LTVB et

## **E. 5**

al. 2 RTVB constituent des bases légales suffisantes permettant à l'autorité d'accorder les rabais litigieux, au moins temporairement et en attendant que le législateur vaudois précise de manière plus circonstanciée les conditions d'application desdits rabais, ce d'autant plus que la rigueur du principe de la légalité en matière fiscale pourrait être tempéré en l'occurrence dans la mesure où il s'agit là d'exonérations en faveur du contribuable et non de la perception d'impôts. ee) Dans l'arrêt FI.2014.0022 du 18 novembre 2014, sur lequel

l'autorité se fonde, la cour de céans a affirmé que (consid. 2c): "Bien que ce véhicule ne soit pas spécifiquement équipé pour l'usage d'un carburant naturel, puisqu'il fonctionne également à l'essence...". Il ressort de cet arrêt que la cour a interprété le terme "spécifiquement" dans le sens "exclusivement", ce qui s'avère trop restrictif au vu de ce qui précède. Il convient donc de s'écarter de cette jurisprudence et d'admettre que l'interprétation des art. 1 al. 1 et 7 al. 1 LTVB concrétisés à l'art. 5 al. 2 RTVB ne permet pas d'exclure du champ d'application de la réduction de 75% de la taxe automobile (rabais écologique) les véhicules bicarburants au seul bénéfice des véhicules monocarburants au sens du règlement CEE-ONU no 115 du 30 octobre 2003 pour la question de l'homologation des systèmes spéciaux d'adaptation au GPL et au GNC. 3. a) Les considérants qui précèdent conduisent à l'admission des recours et à l'annulation des décisions attaquées. Les causes seront renvoyées à l'autorité intimée afin qu'elle rende de nouvelles décisions de taxation qui tiennent compte du rabais écologique de l'art. 5 al. 2 let. d RTVB. b) Vu l'issue des litiges, l'arrêt sera rendu sans frais (art. 49 al. 1 LPA-VD). c) Les recourants ont conclu à l'allocation de dépens. Selon la jurisprudence, la partie qui défend elle-même ses intérêts n'a en principe pas droit à des dépens. Il est fait exception à cette règle si l'affaire était complexe et d'un enjeu considérable et si la partie a déployé une grande activité qui se trouve en relation avec le résultat qu'elle a obtenu (arrêt GE.2012.0153 du 10 janvier 2013 consid. 3 et les références citées). Cela vaut également si la partie est elle-même un avocat (ATF 129 II 297 consid. 5 et ATF 125 II 518 consid. 5b). En l'espèce, l'avocat B.\_\_\_\_\_ a agi en son nom et au nom de son fils. Les mémoires de recours sont identiques. Les écritures sont restées relativement brèves (5 pages pour le recours en tenant compte de la page de garde; 3 à 4 pages par acte pour les trois écritures complémentaires). Elles se recoupent de plus en partie. Elles n'ont en outre pas nécessité de longues recherches juridiques. L'enjeu ne saurait par ailleurs être considéré comme "considérable". Les conditions posées par la jurisprudence pour déroger à la règle, selon laquelle la partie qui défend elle-même ses intérêts n'a en principe pas droit à des dépens, ne sont ainsi par réalisées.

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