

VD_OMNI FI.2025.0023 vom 18. Dezember 2025

VD Tribunal cantonal, 2025-12-18, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_FI.2025.0023

FR: VD_OMNI FI.2025.0023 du 18 décembre 2025

IT: VD_OMNI FI.2025.0023 del 18 dicembre 2025

Regeste

A. _____/Service des automobiles et de la navigation | Recours de la détentrice d'un véhicule thermique contre le montant de la taxe automobile. Question laissée ouverte de l'intérêt de la recourante à obtenir une décision constatant l'inconstitutionnalité du rabais accordé aux véhicules à propulsion électrique. Irrecevabilité de la conclusion subsidiaire tendant à ce que la CDAP rende une nouvelle décision de taxation (c.2). Le critère des émissions de CO₂, sur lequel se fondent les art. 7 LTVB et 9 RTVB pour différencier le montant de la taxe imposée aux véhicules automobiles, n'est pas constitutif d'une inégalité de traitement, en l'absence d'une méthode permettant de tenir compte de l'entier du cycle de vie des véhicules (c.5). Les normes légales fondées sur ce critère sont aptes à contribuer à une réduction des émissions de CO₂ en Suisse et ne sont pas contraire au principe de la proportionnalité (c.6). Rejet du recours dans la mesure de sa recevabilité.

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; BLV 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, la décision attaquée a été prise en application de la LTVB, qui ne prévoit pas de voie de droit particulière. La cour de céans est dès lors compétente. Pour le surplus, le recours a été déposé 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, sous réserve de ce qui suit.

E. 2

et en fixant une taxe uniforme plus basse pour tous les véhicules. Quoi qu'il en soit, le recours devant de toute manière être rejeté sur le fond, comme il sera exposé ci-après, il n'y a pas lieu d'analyser plus en détail la question de la recevabilité de la conclusion principale. Quant à la conclusion subsidiaire, en tant qu'elle implique que la CDAP rende une nouvelle décision de taxation, en tenant compte de l'inconstitutionnalité des art. 7 LTVB et 9 RTVB et en statuant hors de tout cadre légal, elle est irrecevable.

E. 3

60% si le véhicule émet de 101 à 119 gr de CO₂ par km." c) Concernant les émissions de CO₂, celles-ci reposent sur des valeurs calculées sur un banc d'essai en condition de laboratoire, selon la procédure mondiale d'essai pour la consommation de carburant et les émissions des véhicules à moteur légers (WLTP – pour les voitures immatriculées pour la première fois dès le 1^{er} janvier 2021) ou la procédure d'essai européenne (NEDC – pour les voitures immatriculées pour la première fois jusqu'au 31 décembre 2020). Ces valeurs sont

inscrites dans les données techniques de chaque véhicule et reconnues tant au niveau mondial qu'européen ou suisse (cf. par exemple FI.2024.0021 du 5 août 2024 consid. 3 validant l'usage des données officielles des véhicules établies au moment de leur homologation comme fondement des taxes automobiles). Les émissions de CO₂ nécessaires à la fabrication du véhicule – autant thermique qu'électrique – ou à sa destruction ne sont pas connues ni enregistrées. Elles ne sont donc pas prises en compte dans le calcul de la taxe annuelle (de la même manière qu'elles ne sont pas utilisées au niveau européen ou suisse – cf. le paragraphe précédent). Ainsi, ce sont uniquement les émissions de CO₂ liées à l'utilisation des véhicules, calculées selon les cycles d'essai et enregistrées dans les données techniques des véhicules, qui sont prises en compte pour évaluer le caractère écologique des véhicules. Les émissions de CO₂ pour la fabrication ou la destruction des véhicules ne sont pas retenues, celles-ci ne faisant l'objet d'aucun calcul officiel ou d'inscription dans des données techniques.

E. 4

Aux termes de l'art. 74 al. 1 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst.; RS 101), la Confédération légifère sur la protection de l'être humain et de son environnement naturel contre les atteintes nuisibles ou incommodes. L'al. 3 de la disposition précitée ajoute que l'exécution des dispositions fédérales incombe aux cantons dans la mesure où elle n'est pas réservée à la Confédération par la loi. Quant à l'art. 89 Cst., celui-ci dispose que, dans les limites de leurs compétences respectives, la Confédération et les cantons s'emploient à promouvoir un approvisionnement énergétique suffisant, diversifié, sûr, économiquement optimal et respectueux de l'environnement, ainsi qu'une consommation économe et rationnelle de l'énergie (al. 1). Son al. 3 invite la Confédération à légiférer sur la consommation d'énergie des véhicules notamment. Cette compétence législative est également concurrente par rapport au droit cantonal (cf. ATF 150 I 120 consid.5.5.1 et les références citées). C'est sur la base de ce double fondement constitutionnel qu'ont été adoptées la loi fédérale du 23 décembre 2011 sur la réduction des émissions de CO₂ (loi sur le CO₂ ; RS 641.71; concernant le contexte, notamment au regard des engagements internationaux de la Suisse, dans lequel cette loi a été adoptée, voir arrêt TF 2C_778/2018 du 11 juin 2019 consid. 3; voir aussi l'ATF 149 I 291 consid. 5.7 et les références citées, confirmant l'intérêt public à la réduction des émissions de CO₂), ainsi que la loi fédérale du 30 septembre 2016 sur l'énergie (LEne; RS 730.0), dont l'art. 44 al. 1 let. a prévoit que, pour réduire la consommation énergétique, le Conseil fédéral édicte pour les véhicules notamment des dispositions sur les indications uniformes et comparables relatives à la consommation énergétique spécifique et à l'efficacité énergétique. Selon son art. 1 actuel, la loi sur le CO₂ vise à mettre en oeuvre les objectifs fixés dans la loi fédérale du 30 septembre 2022 sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique (LCI; RS 814.310). L'art. 1 LCI fixe les objectifs suivants: "a. réduction des émissions de gaz à effet de serre et utilisation de technologies d'émission négative; b. adaptation et protection face aux effets des changements climatiques; c. orientation des flux financiers de manière à les rendre compatibles avec un développement à faible émission capable de résister aux changements climatiques." Depuis le 1^{er} janvier 2025, selon l'art. 10 al. 1 de la loi sur le CO₂, les émissions des voitures de tourisme mises en circulation pour la première fois en Suisse ne doivent en moyenne pas dépasser 93,6 g de CO₂ /km. Les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers immatriculés pour la première fois ne doivent pas générer plus de 153,9 g de CO₂ /km. Selon l'art. 25 al. 1 de l'ordonnance fédérale du 30 novembre 2012

sur la réduction des émissions de CO₂ (ordonnance sur le CO₂; RS 641.711), les émissions de CO₂ d'une voiture de tourisme, d'une voiture de livraison ou d'un tracteur à sellette léger sont déterminées au moyen des émissions établies selon la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers prévue à l'annexe XXI du règlement (UE) 2017/1151 (WLTP). L'art. 10 al. 1 de l'ordonnance du 1^{er} novembre 2017 sur les exigences relatives à l'efficacité énergétique d'installations, de véhicules et d'appareils fabriqués en série (OEEE; RS 730.02) renvoie également aux résultats obtenus selon la procédure WLTP pour ce qui concerne le marquage indiquant la consommation d'énergie (cf. art. 10 al. 1 OEEE en lien avec les ch. 2 et 3 de l'Annexe 4.1 OEEE, et les dispositions auxquelles il est renvoyé). Selon le Tribunal fédéral, cette étiquette permet de tenir compte, de manière transparente, des facteurs énergétiques et environnementaux lors de l'achat du véhicule (ATF 150 I 120 consid. 5.5.2).

E. 5

La recourante se plaint de ce que le critère des émissions de CO₂, sur lequel se fondent les art. 7 LTVB et 9 RTVB pour différencier le montant de la taxe imposée aux véhicules automobiles, serait constitutif d'une inégalité de traitement, prohibée par l'art. 8 Cst. a) Selon la jurisprudence, une décision ou un arrêté viole le principe d'égalité consacré à l'art. 8 al. 1 Cst. lorsqu'il établit des distinctions juridiques qui ne se justifient par aucun motif raisonnable au regard de la situation de fait à réglementer ou qu'il omet de faire des distinctions qui s'imposent au vu des circonstances, c'est-à-dire lorsque ce qui est semblable n'est pas traité de manière identique et ce qui est dissemblable ne l'est pas de manière différente. Il faut que le traitement différent ou semblable injustifié se rapporte à une situation de fait importante. L'inégalité apparaît ainsi comme une forme particulière d'arbitraire, consistant à traiter de manière inégale ce qui devrait l'être de manière semblable ou inversement (ATF 146 II 56 consid. 9.1; 145 I 73 consid. 5.1; 144 I 113 consid. 5.1.1). Le législateur dispose d'un large pouvoir d'appréciation dans le cadre de ces principes et de l'interdiction de l'arbitraire (ATF 145 I 73 consid. 5.1 p. 86; 259 consid. 6.1 p. 270; 145 II 206 consid. 2.4.1 p. 211). b) En l'espèce, selon la recourante, en se fondant sur les seules émissions de grammes de CO₂ selon les cycles d'essai, le législateur procède à une comparaison qui est incomplète et accorde un avantage aux possesseurs de voitures électriques, par rapport aux possesseurs de voitures thermiques, sans prendre en compte le cycle complet des deux types de véhicule. De son point de vue, il conviendrait de prendre en considération (i) la fabrication du véhicule, (ii) la période d'exploitation du véhicule et (iii) la démolition du véhicule. En effet, il ne serait pas du tout avéré qu'un véhicule à propulsion électrique émette moins de CO₂ sur tout son cycle de vie. Ainsi par exemple, lors de sa fabrication, il serait notoire que l'assemblage de la batterie générerait de fortes émissions de CO₂ et de ressources sous la forme de terres rares et métaux précieux. Il serait aussi notoire que la fabrication de la batterie électrique est fortement polluante sur les lieux de conception et qu'elle doit ensuite être transportée dans le lieu d'assemblage du véhicule, alors qu'un véhicule thermique est fabriqué de manière régionale. En outre, lors de la période d'exploitation d'un véhicule, il ne serait aucunement garanti que l'électricité ne provienne pas de sources d'énergie émettrice de CO₂. Enfin, s'agissant de la démolition, il ne serait pas avéré qu'un véhicule à propulsion électrique ne soit pas émetteur de CO₂ et d'autres formes de pollution. Certes, il serait souhaitable, comme l'expose la recourante, que les émissions de CO₂ puissent être comparées sur tout le cycle d'existence des différents types de véhicules. Le Tribunal n'a toutefois pas connaissance d'une telle méthode et la recourante n'a pas indiqué qu'une telle méthode existerait et pourrait être appliquée. Elle n'a

en particulier pas expliqué comment les données utiles pourraient être récoltées et vérifiées, compte tenu notamment du fait qu'elles se rapportent à des processus de fabrication et de démolition effectués hors du territoire suisse. Au demeurant, sur le plan fédéral (cf. consid. 4 ci-avant), ce sont également les seules émissions de grammes de CO₂ selon les cycles d'essai qui sont prises en compte. En l'état, les valeurs prises en compte pour définir les émissions de CO₂ sont les valeurs homologuées pour chaque véhicule (tirées de la réception par type ou du certificat européen de conformité); elles sont calculées selon des cycles d'essai reconnus au niveau européen ou mondial (NEDC ou WLTP). Sur la base de ces cycles d'essai (dont les mesures ne sont pas remises en question en tant que telles par la recourante), il n'est pas contestable que les véhicules thermiques et les véhicules électriques ne produisent pas les mêmes émissions de CO₂. En l'absence d'autres données factuelles, et vu la nécessité de se baser sur des données objectives, il apparaît, en l'état des connaissances, que seules les valeurs inscrites dans les données techniques des véhicules peuvent être prises en compte. La différenciation de la taxe en fonction des émissions de CO₂ figurant dans les données techniques des véhicules respecte l'égalité de traitement en se fondant sur un critère objectif. En effet les véhicules émettant moins de 95 gr de CO₂ NEDC se distinguent des véhicules émettant entre 120 et 149 gr de CO₂ NEDC (comme celui de la recourante). Sous cet angle, il n'y a pas lieu de les soumettre à un régime identique en vertu du principe de l'égalité de traitement. Dans l'arrêt GE.2023.0163 du 4 décembre 2023 (consid. 5), le Tribunal de céans a déjà eu l'occasion de confirmer que la quantité d'émissions de CO₂ par véhicule constituait un élément objectif dont la législation pouvait tenir compte dans un but de protection de l'environnement. Le Tribunal a ainsi admis qu'une règle qui imposait des règles supplémentaires, allant au-delà des normes fédérales en matière de réduction des émissions de CO₂, pour certains véhicules qui utilisaient de manière accrue le domaine public, n'était pas contraire au principe de l'égalité de traitement. En conclusion, la distinction à laquelle procèdent les art. 7 LTVB et 9 RTVB, en se fondant sur la quantité des émissions de CO₂, n'est pas contraire au principe de l'égalité de traitement. Il convient encore de déterminer si cette mesure est propre à atteindre le but visé, ce qui relève de l'examen du principe de proportionnalité.

E. 6

a) Le principe de proportionnalité est inscrit à l'art. 5 al. 2 Cst.; il dispose que l'activité de l'État doit répondre à un intérêt public et être proportionnée au but visé. Le principe de la proportionnalité exige qu'une mesure restrictive soit apte à produire les résultats escomptés (règle de l'aptitude) et que ceux-ci ne puissent être atteints par une mesure moins incisive (règle de la nécessité); en outre, il interdit toute limitation allant au-delà du but visé et il exige un rapport raisonnable entre celui-ci et les intérêts publics ou privés compromis (principe de la proportionnalité au sens étroit, impliquant une pesée des intérêts) (ATF 143 I 408 consid. 5.6.3; 142 I 76 consid. 3.5.1; 138 I 331 consid. 7.4.3.1). b) La recourante remet en cause le respect de la règle de l'aptitude. Elle souligne que la problématique des émissions de CO₂ dépasse largement le seul périmètre des frontières vaudoises et s'inscrit dans une approche environnementale de portée globale. Réduire les émissions de CO₂ localement (qui est le but visé par la réduction des taxes imposées aux véhicules électriques) ne saurait être considéré comme un objectif pleinement atteint si, dans le même temps, les processus de fabrication et de destruction des véhicules – effectués hors du canton de Vaud, voire hors de Suisse – conduisent à une augmentation significative des émissions de CO₂ dans d'autres régions du monde. L'objectif poursuivi par la loi ne pourrait ainsi pas être atteint par le mécanisme d'une augmentation de la taxe appliquée aux

véhicules thermiques immatriculés dans le canton de Vaud. La recourante soutient en outre que, même en se limitant à la seule phase d'exploitation du véhicule, il conviendrait, pour procéder à une comparaison pertinente des émissions de CO₂, de tenir compte de l'origine de l'électricité utilisée pour alimenter les batteries des véhicules électriques. Or, cette électricité peut parfaitement provenir de sources fortement carbonées. Enfin, à supposer même qu'il soit établi que les véhicules thermiques et les véhicules électriques ne présentent pas les mêmes niveaux d'émissions de CO₂ durant leur phase d'exploitation, la recourante soutient que le paiement d'une taxe ne saurait, à lui seul, avoir pour effet de réduire ces émissions. En d'autres termes, il n'existerait aucun lien de causalité direct ou objectif entre le paiement d'une taxe par un propriétaire de véhicule et la diminution effective des émissions de CO₂ dans le canton de Vaud. Le mécanisme retenu repose davantage sur une logique punitive ou incitative que sur un instrument ayant un effet environnemental direct et mesurable. c) En lien avec les arguments exposés par la recourante, le Tribunal relève tout d'abord que les taxes incitatives, qui ont pour but de modifier le comportement des particuliers en vue d'atteindre un objectif voulu par le législateur, sont reconnues comme un instrument de la politique environnementale (cf. Anne-Christine Favre, in : Commentaire romand de la Constitution fédérale, Martenet/Dubey [édit.], Bâle 2021, n° 20 ad art. 74 Cst.). C'est précisément leur effet incitatif qui permettra, avec d'autres instruments, d'atteindre un objectif environnemental déterminé. En l'occurrence, la taxe litigieuse est susceptible de conduire les particuliers à privilégier l'achat de voitures efficaces sur le plan écologique; elle est ainsi apte à contribuer à une réduction des émissions de CO₂ en Suisse. C'est ainsi à tort que la recourante dénie par principe tout effet à une taxe incitative. En second lieu, le Tribunal souligne que les arguments de la recourante se rapportent au bien-fondé de la préférence donnée aux véhicules électriques par rapport aux véhicules thermiques, sous l'angle de leur cycle de vie complet, ce qui constitue une question avant tout technique. Vu son absence de spécialisation dans le domaine, et surtout compte tenu de l'absence de données fiables sur l'impact écologique global des véhicules électriques (cf. consid. 3 ci-avant), le Tribunal ne peut examiner cette question qu'avec beaucoup de retenue. Sur le plan purement technique, il y a néanmoins lieu de relever que les services cantonaux spécialisés ont procédé à un examen de la question et que la réponse amenée tend à confirmer la position du législateur vaudois. Les Services cantonaux de l'énergie et de l'environnement (voir le site internet <https://www.energie-environnement.ch> > mobilité > voiture-électrique) retiennent en effet ce qui suit: "Au moment de sa mise sur le marché, une voiture électrique a un écobilan (émissions de CO₂, énergie grise, usage des ressources naturelles, pollutions...) environ deux fois plus élevé qu'une voiture similaire à essence ou diesel. Toutes sortes d'études ont cherché à définir le nombre de kilomètres qu'il faut effectuer avec une voiture électrique afin qu'elle atteigne le point où son bilan climatique devient meilleur que celui d'une voiture à moteur thermique. En résumé, on peut dire que cela dépend surtout de la taille et du mode de fabrication de la batterie, ainsi que de la proportion d'électricité renouvelable (hydraulique, solaire, éolienne...) contenue dans le courant qui la recharge. Avec le mix électrique suisse, ce point de bascule se situe autour de 30'000 km. Et sur sa durée de vie (200'000 km), une voiture électrique aura un bilan environnemental de moitié moins dommageable pour le climat qu'une voiture à moteur thermique (essence/diesel). Cela dit, il faut savoir que les moteurs électriques ont souvent un couple très puissant au démarrage qui provoque une usure des pneus (source de particules fines) beaucoup plus importante que chez les voitures à moteur thermique. Cette usure est aussi due au fait que les voitures électriques sont plus lourdes. Par contre, étant

donné qu'elles sont dotées d'un système de récupération d'énergie au freinage, leurs plaquettes de freins sont moins sollicitées et dégagent moins de poussières fines." En outre, il n'est pas contesté que, sur le plan local, l'usage de véhicules électriques est de nature à réduire les émissions de CO₂. Or, si elle n'est pas suffisante à elle seule, il n'en demeure pas moins que l'action sur le plan local reste la première étape de l'action globale (cf. par exemple les termes de l'Accord de Paris du 12 décembre 2015 [Accord sur le climat; 0.814.012], qui mentionne à son art. 4 la nécessité de prendre " des mesures internes " en vue de réaliser les objectifs des contributions déterminées " au niveau national "). Dans une affaire vaudoise, le Tribunal fédéral a d'ailleurs déjà considéré que l'obligation posée à certains véhicules de diminuer les émissions de CO₂ à 118 g/km de CO₂ était apte à atteindre l'objectif visé de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Il a précisé que la diminution des émissions des véhicules concernés contribuait à atteindre l'objectif recherché, indépendamment du nombre de véhicules touchés par ladite mesure, ce d'autant plus que celle-ci s'inscrivait dans la limitation à plus large échelle et qui portait sur l'ensemble des voitures de tourisme nouvellement mises en circulation en Suisse (cf. arrêt TF 2C_38/2024 19 août 2024, confirmant l'arrêt GE.2023.0163 du 4 décembre 2023 consid. 4.3 et 4.4.1). On ajoutera qu'il n'appartient pas au Tribunal de donner des directives au législateur cantonal lorsque ce dernier dispose de nombreuses solutions et qu'il a fait un choix conforme au droit constitutionnel et au droit fédéral, ce qui est le cas en l'espèce. d) En définitive, la distinction à laquelle procèdent les art. 7 LTVB et 9 RTVB, en se fondant sur la quantité des émissions de CO₂, pour différencier le montant de la taxe sur les véhicules est apte à contribuer à une réduction des émissions de CO₂ en Suisse et n'est ainsi pas contraire au principe de la proportionnalité.

E. 7

Il découle de ce qui précède que le recours doit être rejeté, dans la mesure de sa recevabilité, et la décision attaquée confirmée. Le sort de la cause commande que la recourante en supporte les frais (cf. art. 49 al. 1, 91 et 99 LPA-VD). L'allocation de dépens n'entre pas en ligne de compte (cf. art. 55 al. 1, 91 et 99 LPA-VD).

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