

# CH\_VB JAAC 66.93 vom 17. Mai 2002

Bundesverwaltung, 2002-05-17, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch\\_vb\\_JAAC\\_66.93\\_\\_](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_JAAC_66.93__)

FR: CH\_VB JAAC 66.93 du 17 mai 2002

IT: CH\_VB JAAC 66.93 del 17 maggio 2002

## Erwägungen

### E. 1

- Aus der Mitwirkungspflicht des Abgabepflichtigen (Art. 11 Abs. 1 SVAG und Art. 21 SVAV) wie aus dem Erfassungsgeräteobligatorium (Art. 11 Abs. 2 SVAG und Art. 15 Abs. 1 SVAV) ergibt sich die zwingende Wirkung der vom Gerät erfassten Daten. Bei Fehlern des Erfassungsgerätes obliegt es dem Abgabepflichtigen, die notwendigen Korrekturmassnahmen zu ergreifen. Behauptet er, die vom Erfassungsgerät erhobenen Daten seien ungenau, so hat er dafür den Beweis zu erbringen (E. 2d). - Der Grundsatz der Selbstdeklaration hat im Bereich der Deklaration von Anhängern eine besonders wichtige Bedeutung, da hier sehr grosse Missbrauchsgefahren bestehen. Wenn der Fahrzeughalter von den bei Fehlern oder ungenauem Funktionieren des Erfassungsgeräts zur Verfügung stehenden Mitteln keinen Gebrauch macht, und er nachträglich feststellt, dass bei der Deklaration ein Fehler begangen wurde, kann eine Korrektur nicht von vornherein ausgeschlossen werden. Jedenfalls darf der Gegenbeweis wegen Missbrauchsgefahr und dem zwingenden Charakter der vom Gerät erfassten Daten nur unter sehr strengen Bedingungen zugelassen werden (E. 3c). Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP). Principio dell'auto-dichiarazione. Effetto obbligatorio dei dati registrati nell'apparecchio di misura. Dichiarazione di un rimorchio (art. 17 cpv. 1 OTTP). - Il fatto che i dati registrati dall'apparecchio di misura abbiano effetto obbligatorio deriva dal dovere di collaborazione dell'assoggettato (art. 11 cpv. 1 LTTP e art. 21 OTTP) e dall'obbligo di dotarsi di un simile apparecchio (art. 11 cpv. 2 LTTP e art. 15 cpv. 1 OTTP). In caso di errori dell'apparecchio di misura, l'assoggettato ha il dovere di prendere le misure necessarie per porvi rimedio e deve dimostrare la pretesa inesattezza dei dati registrati (consid. 2d). - Il principio dell'auto-dichiarazione ha un significato particolarmente importante nel quadro della dichiarazione dei rimorchi, poiché in tale ambito sussistono rilevanti rischi di abusi. Se il detentore del veicolo non utilizza uno dei mezzi a disposizione in caso di errore o funzionamento scorretto dell'apparecchio di misura e che in seguito si rende conto che nella dichiarazione è stato commesso un errore, non si può escludere a priori una rettifica. Tuttavia, a causa dei rischi di abusi e del carattere obbligatorio dei dati registrati nell'apparecchio, la contro-prova può essere ammessa solo a condizioni molto restrittive (consid. 3c).

### E. 2

Résumé des faits: A. En date du 13 juin 2001, la Direction générale des douanes (DGD) établit à l'attention de la société X SA la facture concernant la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) pour la période de taxation du mois de janvier 2001, ainsi que les diverses taxations y relatives du 31 janvier 2001, parmi lesquelles la taxation concernant le camion NE ZZ. B. Le camion NE ZZ, propriété de la société X SA, a un poids total, selon les données fixes transmises par l'Office cantonal de la circulation

routière (ci-après: Office cantonal), de 16 tonnes et un poids de l'ensemble de 40 tonnes. Le 25 janvier 2001, une remorque avec un poids total de 16 tonnes fut déclarée dans l'appareil de saisie sous le numéro de plaque NE YY. Cette remorque avait cependant vu son poids total être diminué de 16 tonnes à 12 tonnes, selon les données fixes valables à partir du 11 décembre 2000. La communication des nouvelles données spécifiques de la remorque de la part de l'Office cantonal à la DGD avait été faite en date du 3 janvier 2001. C. Par courrier du 20 juin 2001, la société X SA contesta, dans les délais prescrits, la facture et la taxation en rapport avec le camion immatriculé NE ZZ. Elle fit valoir que le poids total avec remorque de 32 tonnes (poids total du camion de 16 tonnes, plus poids total de la remorque de 16 tonnes) était erroné, étant donné qu'à la fin du mois de décembre 2000, le poids total de toutes les remorques de la société avait été diminué à 12 tonnes. Une rectification de la facture fut par conséquent demandée. D. Dans une décision du 17 juillet 2001, la DGD considéra qu'en cas de divergence entre le poids de la remorque déclaré dans l'appareil de saisie et le poids transmis par l'Office cantonal, c'est le poids le plus élevé qui devait être pris en considération. En l'occurrence, comme la remorque avait été déclarée avec un poids total de 16 tonnes, c'est cette dernière valeur qu'il fallait retenir par rapport aux données transmises par l'Office cantonal. Elle confirma donc le montant de la redevance qu'elle avait fixé dans sa facture du 13 juin 2001. E., F. Contre ce prononcé, la société X SA (ci-après: la recourante) a interjeté un recours auprès de la Commission fédérale de recours en matière de douanes (CRD, ci-après: la Commission de recours ou la Commission de céans) en date du 23 août 2001. Elle demande que le poids de la remorque soit modifié dans la taxation. Dans sa réponse du 2 novembre 2001, la DGD conclut au rejet du recours, avec suite de frais. Extrait des considérants: 1. (...) 2.a. Conformément à l'art. 85 al. 1 de la Constitution fédérale de la Confédération Suisse du 18 avril 1999 (Cst., RS 101), la Confédération peut prélever sur la circulation des poids lourds une redevance proportionnelle aux prestations ou à la consommation si ce trafic entraîne pour la collectivité des coûts non couverts par d'autres prestations ou redevances. Sur cette base est perçue, depuis le 1er janvier 2001, une redevance sur les véhicules lourds immatriculés en Suisse ou à l'étranger (suisses et étrangers), soit les véhicules à moteur et les remorques destinés au transport de personnes ou de marchandises (art. 3 de la loi fédérale du 19 décembre 1997 concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations [LRPL], RS 641.81).

### **E. 3**

L'assujetti à la redevance est le détenteur du véhicule (art. 5 al. 1 LRPL). Le Conseil fédéral règle l'exécution de la perception de la redevance (art. 10 al. 1 LRPL). L'assujetti est tenu de collaborer à l'établissement du kilométrage. Le Conseil fédéral peut prescrire le montage d'appareils ou le recours à d'autres instruments permettant une saisie infaillible du kilométrage. En l'absence d'indications fiables ou de pièces comptables, les assujettis peuvent être taxés d'office (art. 11 al. 1 à 3 LRPL). b. La redevance est calculée sur la base du poids total autorisé du véhicule et du kilométrage (art. 6 al. 1 LRPL). L'ordonnance du 6 mars 2000 concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (ORPL, RS 641.811) précise en son art. 13 al. 1 que c'est le poids total maximal autorisé mentionné dans le permis de circulation qui est déterminant pour le calcul de la redevance. Pour les combinaisons de deux véhicules soumis à la redevance autres que les combinaisons de tracteurs à sellette et de semi-remorques immatriculés séparément, l'addition du poids total du véhicule tracteur avec le poids total de la remorque constitue le poids déterminant pour la RPLP (art. 13 al. 4 ORPL). Pour définir cette notion de poids total, il convient de se

référer à l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV, RS 741.41). Selon l'art. 7 al. 4 de cette dernière, le « poids total » est équivalent au poids maximal déterminant pour l'immatriculation. Le poids total doit correspondre au poids garanti (soit au poids maximal admis par le constructeur, cf. art. 7 al. 3 OETV). Si le poids maximal légalement autorisé est inférieur au poids garanti, le poids maximal légalement autorisé est réputé poids total. Conformément à l'art. 45 al. 1 ORPL, ce sont les autorités cantonales d'exécution - soit les Offices cantonaux - qui communiquent à l'Administration fédérale des douanes au fur et à mesure les données nécessaires à la perception de la taxe. c. La redevance est déterminée au moyen d'un instrument de mesure électronique agréé par l'Administration fédérale des douanes. Il se compose du tachygraphe monté dans le véhicule ou de l'enregistreur d'impulsions destiné à déterminer la distance parcourue, ainsi que d'un appareil de saisie (le TRIPON) qui compte et enregistre le kilométrage parcouru déterminant (art. 15 al. 1 ORPL). Outre l'appareil de saisie, le conducteur doit emporter en permanence un formulaire d'enregistrement utilisable en cas de panne de l'instrument de mesure, de fonctionnement incorrect ou d'annonces d'erreur (formulaire 56.30). Le détenteur doit veiller à ce que le conducteur procède aux relevés prescrits (art. 19 al. 1 et 3 ORPL). Le conducteur doit collaborer à l'établissement correct du kilométrage. Il doit en particulier utiliser correctement l'appareil de saisie et reporter les données relatives au kilométrage dans le formulaire d'enregistrement en cas d'annonces d'erreurs ou de fonctionnement incorrect de l'appareil de saisie et faire immédiatement procéder à la vérification de l'appareil de saisie (art. 21 ORPL). La personne assujettie à la redevance doit fournir à l'Administration fédérale des douanes les indications nécessaires au calcul de la redevance dans les vingt jours suivant l'expiration de la période fiscale, qui est le mois civil (art. 22 al. 1 ORPL en relation avec l'art. 24 al. 1 ORPL). Pour les véhicules automobiles équipés d'un appareil de saisie, ce sont les kilomètres comptés par cet appareil qui sont déterminants. S'il y a eu des annonces d'erreur ou si la personne assujettie est d'avis que les données de l'appareil de saisie sont fausses pour d'autres raisons,

#### **E. 4**

elle doit le signaler et le motiver par écrit avec la déclaration (art. 22 al. 2 ORPL). La redevance est déterminée sur la base de la déclaration électronique ou écrite remise par la personne assujettie à la redevance (art. 23 al. 1 ORPL). Si la déclaration fait défaut, si elle est incomplète ou contradictoire, ou si l'Administration fédérale des douanes fait des constatations en contradiction avec la déclaration, cette administration procède à la taxation dans les limites de son pouvoir d'appréciation (art. 23 al. 3 ORPL). d. Il résulte des considérations qui précèdent que la personne assujettie à la redevance RPLP est soumise au principe de l'auto-déclaration, ce qui signifie que la loi le charge de l'entière responsabilité concernant la taxation et lui impose de grandes exigences quant à ses devoirs de diligence (voir la décision de la Commission fédérale de recours en matière de douanes du 7 septembre 2001, en la cause F. T. AG [CRD 2001-012], consid. 4c, et la décision publiée aux Archives de droit fiscal suisse [Archives], vol. 65 p. 410 consid. 3a). Dans un récent prononcé (décision non encore publiée du 29 avril 2002, en la cause G. T. AG, JAAC 66.92 consid. 2b in fine), la Commission de céans a eu l'occasion de confirmer la légalité des dispositions précitées, en précisant qu'elles sont appropriées et nécessaires à la constatation des données déterminantes pour l'établissement de la taxation. Elle a aussi considéré qu'il découle du devoir de collaboration de l'assujetti (art. 11 al. 1 LRPL et art. 21 ORPL), ainsi que de l'obligation de s'équiper d'un appareil de saisie (art. 11 al. 2 LRPL et art. 15 al. 1

ORPL), que les données enregistrées par l'appareil de saisie ont un effet obligatoire. En cas d'erreurs de l'appareil de saisie, c'est à l'assujetti qu'il incombe de prendre les mesures nécessaires pour y remédier et s'il prétend que les données relevées par l'appareil de saisie sont inexactes, c'est à lui qu'il appartient d'en apporter la preuve. 3.a. Conformément au principe de l'auto-déclaration, si le véhicule automobile tracte une remorque, le conducteur doit introduire toutes les indications nécessaires dans l'appareil de saisie (art. 17 al. 1 ORPL). Pour les remorques tractées, la déclaration et le paiement de la redevance sont l'affaire du détenteur du véhicule tracteur (art. 17 al. 3 ORPL). Pour chaque remorque d'un poids total supérieur à 3,5 tonnes, à l'exception des remorques agricoles, l'Administration fédérale des douanes établit une carte à puce contenant toutes les données nécessaires pour la saisie (art. 17 al. 2 ORPL). Selon le commentaire de l'ordonnance du 10 mai 1999 relatif à cette disposition, il apparaît que la carte à puce n'est qu'un moyen d'aide, permettant de déclarer une remorque ou une semi-remorque de manière plus simple. Cette carte ne remet cependant pas en cause la responsabilité du conducteur dans son obligation de faire une déclaration correspondant aux données exactes figurant dans le permis de circulation. b. Selon le ch. 6.2 du «Guide pour le détenteur du véhicule» concernant les véhicules immatriculés en Suisse, il existe trois façons de déclarer une remorque ou semi-remorque (la procédure est également décrite dans le mode d'emploi de l'appareil de saisie TRIPON, ch. 3.3). Premièrement, la remorque ou semi-remorque peut être déclarée grâce à une carte à puce établie par l'Administration fédérale des douanes et qui contient en mémoire les données dont l'appareil de saisie a besoin (ch. 6.3 du guide). Une deuxième méthode consiste à déclarer la remorque en la sélectionnant dans une liste de valeurs en mémoire dans l'appareil de saisie (cette méthode implique toutefois que la remorque ou la semi-remorque ait été déclarée une première

## **E. 5**

fois pour qu'elle puisse figurer dans la liste des valeurs; cf. le ch. 6.4 du guide). Enfin, une déclaration manuelle est également possible, c'est-à-dire que les données de la remorque ou de la semi-remorque peuvent être enregistrées en utilisant les touches de l'appareil de saisie (ch. 6.5 du guide). Cette dernière procédure est notamment nécessaire car il existe à tout moment des situations où le conducteur doit effectuer une déclaration de la remorque ou de la semi-remorque sans pouvoir s'aider de la carte à puce. C'est par exemple le cas lors d'une nouvelle mise en circulation, d'un changement de détenteur ou d'une mutation de poids et que la carte de remorque n'est pas disponible immédiatement. c. La déclaration des remorques pose comme principal problème le fait de pouvoir identifier avec certitude la remorque qui est attelée. En effet, si les données déterminantes pour la taxation RPLP peuvent en principe être clairement définies en ce qui concerne le véhicule tracteur en raison de la présence du TRIPON dans le véhicule, il n'en va pas de même s'agissant d'une remorque. En cas de fonctionnement correct de la technique, l'appareil de saisie peut constater si une remorque est attelée ou non. En revanche, les données de la remorque relevantes pour la taxation ne peuvent être enregistrées automatiquement dans l'appareil de saisie. Les risques d'abus sont par conséquent importants. Il est notamment possible de déclarer à tort des remorques légères ou des remorques de travail non soumises à la taxe ou bien une remorque avec un poids inférieur à celui du permis de circulation. C'est pourquoi, le principe de l'auto-déclaration a une signification particulièrement importante dans le domaine de la déclaration des remorques. Comme il a été vu au paragraphe précédent, le conducteur du camion dispose de plusieurs moyens pour déclarer correctement une remorque. Il peut utiliser la carte à puce, sélectionner une remorque dans la liste figurant

dans la mémoire de l'appareil de saisie ou encore faire une déclaration manuelle. Enfin, en cas d'erreur ou de fonctionnement incorrect du TRIPON, il peut encore se servir du formulaire d'enregistrement et, en même temps qu'il remet sa déclaration mensuelle, signaler le problème survenu en le motivant par écrit. Si aucune de ces possibilités n'a été utilisée et qu'après coup, le détenteur du véhicule se rend compte qu'une erreur a été commise dans la déclaration, une rectification ne peut être d'emblée exclue. Toutefois, en raison des risques d'abus cités ci-avant et du caractère obligatoire des données enregistrées dans l'appareil (cf. consid. 2d ci-dessus), la contre-preuve ne devra être admise qu'à des conditions très strictes et de simples allégations ne suffiront en aucun cas. 4.a. En l'espèce, le poids total maximal de la remorque de la recourante, dont le numéro de la plaque de contrôle est le NE YY, a été modifié au terme de l'année 2000 auprès de l'Office cantonal. De 16 tonnes, son poids total maximal a été diminué à 12 tonnes, avec effet au 11 décembre 2000. A la fin de l'année 2000, la recourante a reçu de la part de la DGD une carte TRIPON pour la déclaration de la remorque, laquelle indiquait un poids total de 16 tonnes. Le changement de poids de la remorque a été communiqué par l'Office cantonal à la DGD le 3 janvier 2001. A ce moment-là, pour des raisons indéterminées, aucune nouvelle carte à puce de remorque n'a été établie par le système informatique de la DGD. Une telle carte n'est parvenue à la recourante qu'en mars 2001. Le 25 janvier 2001, la recourante a déclaré dans l'appareil de saisie la remorque NE YY avec un poids total de 16 tonnes, alors que, comme il a été vu ci-avant, le poids total de cette dernière était de 12 tonnes depuis le

## **E. 11**

décembre 2000, selon les données fixes de l'Office cantonal. Même si elle a constaté la différence de poids avec les données fixes, la DGD s'est basée sur la déclaration faite par le conducteur dans l'appareil de saisie pour établir sa taxation. La recourante demande cependant la rectification du calcul de la RPLP en affirmant, d'une part, qu'elle n'a pas pu contrôler l'exactitude des relevés étant donné qu'elle n'a disposé du logiciel de lecture TRIPON qu'à partir du 4 juillet 2001. D'autre part, elle soutient que comme les indications de poids de la remorque sont contrôlables, une modification doit être possible. Elle dit avoir la preuve que la remorque est enregistrée correctement, que le numéro de matricule correspond, mais que c'est l'indication du poids qui est fautive. b. Comme il a été exposé précédemment (cf. consid. 3b), il existe en pratique plusieurs manières de déclarer des remorques (utilisation d'une carte à puce; sélection d'une remorque dans la liste en mémoire dans le TRIPON; déclaration manuelle sur l'appareil de saisie; établissement du formulaire d'enregistrement). Dans le cas présent, la recourante a utilisé la carte à puce envoyée par la DGD à la fin de l'année 2000 et qui indiquait pour la remorque le poids total antérieur de 16 tonnes. Même si l'on peut regretter qu'une nouvelle carte à puce n'ait pas été générée par le système informatique des douanes et envoyée immédiatement à la recourante, il convient toutefois de relever que cette dernière avait plusieurs moyens pour corriger le poids total de la remorque affiché dans l'appareil de saisie, comme la correction manuelle ou bien l'établissement d'un formulaire d'enregistrement. La recourante affirme cependant qu'elle ne pouvait pas contrôler l'exactitude des relevés car elle ne disposait pas à l'époque du logiciel de lecture TRIPON. Ce raisonnement ne peut être suivi car il est incontestable que lorsqu'une remorque est déclarée dans l'appareil de saisie, son poids total est clairement affiché sur l'écran de contrôle dudit appareil, ce qui permet de se rendre compte sans équivoque des données qui sont enregistrées dans l'appareil de saisie. La preuve que les données sont affichées à l'écran et que la recourante connaît la procédure de correction manuelle du poids de la remorque figure d'ailleurs dans le relevé des données

concernant le camion NE 00: en date des 22 et 23 janvier 2001, la recourante a très bien su déclarer la remorque concernée par le présent litige en indiquant un poids total de 12 tonnes. c. Ainsi qu'il a été relevé plus haut (cf. consid. 3c), les risques d'abus sont particulièrement importants en ce qui concerne la déclaration des remorques, étant donné qu'une annonce automatique dans l'appareil de saisie est impossible. Cette circonstance justifie par conséquent l'importance particulière qui est attachée au principe de l'auto-déclaration, notamment lorsqu'un poids supérieur à celui figurant dans le permis de circulation de la remorque est déclaré. Cela dit, une rectification d'une erreur survenue dans la déclaration doit demeurer possible dans le cadre d'une procédure de recours. Toutefois, la preuve du caractère erroné de la déclaration doit être soumise à des conditions particulièrement strictes. En l'occurrence, même si la recourante soutient détenir la preuve que la remorque est enregistrée correctement, que le numéro de matricule correspond, mais que c'est l'indication de poids qui est fautive, en pratique, elle n'explique pas de quel type de preuve il s'agit. Dans son courrier du 20 juin 2001 adressé à la DGD, la recourante a aussi argué que le poids total de toutes ses remorques avait été diminué à 12 tonnes à la fin de l'année 2000. Cette affirmation ne 7

saurait cependant non plus suffire dans la mesure où le prêt ou la location d'une remorque externe à l'entreprise reste toujours possible. Sans vouloir prétendre que la recourante n'est pas de bonne foi, il convient tout de même de considérer qu'elle n'a pas apporté la preuve concrète que le 25 janvier 2001, elle a circulé avec une remorque ayant un poids total de 12 tonnes. Comme le relève avec raison la DGD au terme de sa réponse, si l'on admettait la demande de la recourante sur la seule base des données fixes de la remorque valables pour le mois de janvier 2001, la taxation des véhicules tractant des remorques serait rendue plus difficile et les abus pourraient être encouragés de manière générale. En effet, le détenteur ou le conducteur du véhicule pourrait être tenté de déclarer sciemment dans l'appareil de saisie un numéro de plaque d'une remorque de poids inférieur à celle utilisée effectivement, tout en déclarant dans l'appareil de saisie le poids total véritable de la remorque réellement tractée. Etant donné que, contrairement à une déclaration erronée du poids total, l'indication d'un numéro de plaque inexact n'a aucune influence sur le montant de la redevance, aucune mesure ne serait prise par les organes de contrôle (police, bureaux de douane) si, lors d'un contrôle routier, il était constaté que le numéro de plaque de contrôle de la remorque a été déclaré de manière incorrecte, mais que le poids total indiqué dans le TRIPON correspond aux données du permis de circulation de la remorque effectivement attelée. Par la suite, le détenteur pourrait contester la taxation établie et demander une modification en fonction du poids inférieur correspondant au numéro de plaque déclaré dans l'appareil de saisie. Dans ces conditions, la Commission de céans constate qu'il ne peut pas être admis que la DGD a abusé de son pouvoir d'appréciation, lorsqu'elle a décidé - vu les importants problèmes d'identification des remorques et les risques d'abus qui y sont liés - de retenir pour la taxation de la remorque le poids total déclaré par la recourante dans l'appareil de saisie, même si celui-là est plus élevé que le poids maximal autorisé dans le permis de circulation. 5. (Rejet du recours et mise des frais à la charge de la recourante). 8

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali JAAC 66.93 - Décision de la Commission fédérale de recours en matière de douanes du 17 mai 2002 en la cause X [CRD 2001-027] In Verwaltungspraxis der Bundesbehörden Dans Jurisprudence des autorités administratives de la Confédération In Giurisprudenza

delle autorità amministrative della Confederazione Jahr 2002 Année Anno Band 66 Volume  
Volume Seite --- Page Pagina Ref. No 150 005 738 Das Dokument wurde durch das  
Schweizerische Bundesarchiv und die Bundeskanzlei konvertiert. Le document a été  
digitalisé par les Archives Fédérales Suisses et la Chancellerie fédérale. Il documento è  
stato convertito dall'Archivio federale svizzero e della Cancelleria federale.

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