

Ottawa, le mardi 25 août 1992

Appel n° AP-90-121

EU ÉGARD À un appel entendu le 20 mai 1992 en vertu de l'article 67 de la *Loi sur les douanes*, L.R.C. (1985), ch. 1 (2° suppl.), dans sa version modifiée;

ET EU ÉGARD À une décision rendue par le sous-ministre du Revenu national pour les douanes et l'accise le 24 juillet 1990 concernant une demande de réexamen présentée en vertu de l'article 63 de la *Loi sur les douanes*.

ENTRE

FLEETGUARD INTERNATIONAL CORPORATION

Appelant

ET

**LE SOUS-MINISTRE DU REVENU NATIONAL POUR LES
DOUANES ET L'ACCISE**

Intimé

DÉCISION DU TRIBUNAL

L'appel est admis en partie. Le Tribunal conclut que les filtres en cause, à l'exception du filtre de type «4B», sont admissibles aux dispositions statutaires prévoyant des concessions du code 2482 de l'annexe II du *Tarif des douanes*.

John C. Coleman

John C. Coleman
Membre président

Arthur B. Trudeau

Arthur B. Trudeau
Membre

Michèle Blouin

Michèle Blouin
Membre

Robert J. Martin

Robert J. Martin
Secrétaire

RÉSUMÉ OFFICIEUX

Appel n° AP-90-121

FLEETGUARD INTERNATIONAL CORPORATION

Appelant

et

**LE SOUS-MINISTRE DU REVENU NATIONAL
POUR LES DOUANES ET L'ACCISE**

Intimé

Les marchandises en cause sont des filtres à huile, des filtres hydrauliques, des filtres à eau et des filtres à essence conçus pour servir avec certains moteurs.

Le présent appel porte sur la question de savoir si, comme le soutient l'appelant, ces filtres sont admissibles aux dispositions statutaires prévoyant des concessions du code 2482 de l'annexe II du Tarif des douanes, en tant que parties de moteurs à combustion interne ayant une cylindrée excédant 5.703,7 cm³, devant servir à la réparation de certains véhicules. L'intimé a soutenu que les filtres ne devraient pas bénéficier des dispositions statutaires prévoyant des concessions parce qu'ils ne sont pas des parties intégrantes des moteurs en question et qu'ils servent à entretenir plutôt qu'à réparer les moteurs.

DÉCISION : *L'appel est admis en partie. Le Tribunal conclut que les filtres en cause, à l'exception du filtre de type «4B», sont admissibles aux dispositions statutaires prévoyant des concessions du code 2482 de l'annexe II du Tarif des douanes.*

Lieu de l'audience : Ottawa (Ontario)

Date de l'audience : Le 20 mai 1992

Date de la décision : Le 25 août 1992

Membres du Tribunal : John C. Coleman, membre président

Arthur B. Trudeau, membre

Michèle Blouin, membre

Services juridiques

du Tribunal : France Deshaies

Greffier : Nicole Pelletier

Ont comparu : Michael Kaylor, pour l'appelant

Rick Woyiwada, pour l'intimé

Appel n° AP-90-121

FLEETGUARD INTERNATIONAL CORPORATION

Appelant

et

**LE SOUS-MINISTRE DU REVENU NATIONAL
POUR LES DOUANES ET L'ACCISE**

Intimé

TRIBUNAL : JOHN C. COLEMAN, membre président
ARTHUR B. TRUDEAU, membre
MICHÈLE BLOUIN, membre

MOTIFS DE LA DÉCISION

LA QUESTION EN LITIGE ET LES DISPOSITIONS LÉGISLATIVES APPLICABLES

Les marchandises en cause sont des filtres à huile, des filtres hydrauliques, des filtres à eau et des filtres à essence conçus pour servir avec certains moteurs.

Le présent appel porte sur la question de savoir si, comme le soutient l'appelant, ces filtres sont admissibles aux dispositions statutaires prévoyant des concessions du code 2482 de l'annexe II du *Tarif des douanes*¹ (code 2482), en tant que parties de moteurs à combustion interne ayant une cylindrée excédant 5.703,7 cm³, devant servir à la réparation de certains véhicules. L'intimé a soutenu que les filtres ne devraient pas bénéficier des dispositions prévoyant des concessions parce qu'ils ne sont pas des parties intégrantes des moteurs en question et qu'ils servent à entretenir plutôt qu'à réparer les moteurs.

Le code 2482 stipule :

Les articles suivants, de la Section XVI ou du Chapitre 87, sous le régime des règlements que peut prendre le Ministre :

[...]

Moteurs à combustion interne ayant une cylindrée excédant 5.703,7 cm³;

[...]

Parties de ce qui précède,

[...]

2482 *Devant servir à la réparation de tracteurs routiers pour semi-remorques du n° tarifaire 8701.20.00, de véhicules automobiles de la position*

1. L.R.C. (1985), ch. 41 (3^e suppl.).

n° 87.02, d'ambulances et de corbillards de la position n° 87.03, de véhicules de la position n° 87.04, de véhicules du n° tarifaire 8705.30.00 ou de châssis de ces véhicules, de la position n° 87.06, ou pour servir à la fabrication de pièces de réparation

LES FAITS ET LES ÉLÉMENTS DE PREUVE

M. Steven F. Robbins, directeur des Systèmes généraux d'ingénierie de l'appelant, a témoigné pour celui-ci au sujet des activités et des produits de la société. L'appelant fabrique des produits filtrants pour les grands moteurs diesels, en particulier ceux des camions de transport routier, et quelques-uns pour les pièces d'équipement des industries minière et agricole. L'appelant travaille en collaboration avec les différents fabricants de moteurs pour la conception des filtres en cause.

M. Robbins a déclaré que les filtres en cause sont conçus pour supprimer les contaminants de liquide qui sont produits par le déplacement des parties dans les moteurs. L'appelant développe les filtres en fonction des besoins de filtration précis des moteurs (c.-à-d. du taux de particules d'une certaine dimension qui doivent être arrêtées par la membrane filtrante) et des caractéristiques mécaniques (p. ex., la pression, la résistance aux vibrations et à la température de fonctionnement, l'espace, les caractéristiques géométriques des surfaces de scellement et le filetage nécessaire à la fixation) indiqués par les fabricants. Tous les filtres sont conçus pour des moteurs ayant une cylindrée excédant 5.703,7 cm³ (ou 5,7 litres), sauf le filtre de type «4B». Compte tenu des besoins susmentionnés, un filtre conçu pour un moteur précis ne pourra normalement pas être adapté à un autre moteur à moins que les caractéristiques soient identiques. En outre, un filtre qui n'est pas parfaitement adapté au moteur vibrerait, se dévisserait, se fendrait ou fuirait, ce qui endommagerait gravement le moteur ou en réduirait considérablement la durée de vie probable.

Le témoin a également déclaré que chaque moteur a besoin d'un filtre lorsqu'il est en marche. Si le filtre était enlevé, le liquide ne circulerait plus dans le moteur. Il exploserait et, en l'espace de quelques minutes, le moteur brûlerait à cause du manque de liquide qui circule dans le système.

Enfin, M. Robbins a déclaré qu'il est normal, dans l'industrie, de remplacer les filtres en cause dans le cadre d'un programme d'entretien régulier. Après un certain temps, les contaminants accumulés dans le dispositif de filtration bloquent la circulation du liquide. Il a déclaré que le remplacement d'un filtre a pour but de rendre au moteur son efficacité de fonctionnement d'origine. Le remplacement périodique est effectué par des personnes formées à cette tâche, et fait généralement partie de la garantie attachée au moteur. Cela permet de prévenir les bris de moteur sur la route, qui sont plus coûteux à corriger qu'un filtre à remplacer. Il a ajouté que l'appelant vend également des trousseaux d'entretien contenant des filtres de remplacement.

M. Barton Tettman, directeur de l'Ingénierie des produits et de la Représentation technique chez Allied Signal Canada Incorporated, Fram Canada Division (Fram Canada), a comparu comme témoin expert pour l'intimé. Fram Canada fabrique des produits filtrants à usage industriel analogues à ceux de l'appelant, et à ce titre fait concurrence à celui-ci. M. Tettman a fourni des

renseignements sur les filtres en cause. Il les a qualifiés de «filtres amovibles», parce qu'ils sont faciles à fixer lorsqu'on les remplace dans le cadre d'un programme d'entretien préventif. Il a déclaré que les filtres ont une durée de vie limitée et qu'ils peuvent être changés au moins 10 fois pendant la durée de vie du moteur. Il a ajouté que les filtres en cause peuvent être remplacés relativement facilement, tout dépendant de l'endroit où ils se trouvent dans le véhicule. Dans le cas des camions de transport, ils sont situés sur la pompe, sur le longeron du châssis, près du réservoir de carburant ou n'importe où ailleurs dans le système. Cependant, si un filtre n'est pas facilement accessible, il peut être long à remplacer. S'il est à découvert et facile d'accès, il en faut de 5 à 10 minutes.

M. Tettman a également déclaré que les camionneurs transportent fréquemment de ces filtres dans leurs camions. Cependant, un propriétaire-exploitant aura plutôt tendance à attendre d'être de retour dans sa région d'origine pour changer les filtres dans ses propres installations ou pour amener le véhicule à un organisme qui se chargera de le faire. Dans un garage, les filtres sont traités soit comme des pièces de réparation, soit comme des pièces de réparation par route.

Enfin, le témoin de l'intimé a déclaré que lorsqu'un filtre à huile s'use et cesse de fonctionner, la force de pression diminue. Par conséquent, les liquides fuient. Il se peut que sur le tableau de bord apparaisse un signal d'alarme du genre : «Il n'y a plus de pression d'huile. Arrêtez le moteur.» Si le chauffeur n'arrête pas le moteur, celui-ci n'est plus lubrifié et cesse de fonctionner. Le témoin a également expliqué que lorsqu'un moteur est mis en marche, l'huile froide est trop épaisse pour couler, et, pendant une courte période, le moteur tourne sans que le filtre à huile ne remplisse sa fonction. Il a déclaré que le moteur pouvait fonctionner sans filtre dans la mesure où l'huile était changée tous les jours ou toutes les semaines pour débarrasser autant que possible le système de ses contaminants, et pour prolonger par le fait même la durée de vie du moteur. De plus, le témoin a déclaré qu'en général, on ne trouve pas de grands filtres comme ceux qui sont en cause dans une voiture de tourisme.

L'ARGUMENTATION

La plupart des arguments présentés au Tribunal avaient pour sujet l'interprétation du mot «réparation» et la question de savoir si les filtres sont des «parties» au sens du code 2482.

L'avocat de l'appelant a plaidé que les filtres sont des «parties» au sens du code 2482. Il s'est fondé sur différents critères qui ressortent de décisions antérieures du Tribunal et de la Commission du tarif, et a soumis que les filtres sont des «parties» parce qu'ils répondent à ces critères. Premièrement, ils sont destinés à servir dans un moteur. Deuxièmement, quoique les filtres soient régulièrement remplacés à intervalle raisonnable, ils sont néanmoins placés sur le moteur de façon aussi permanente que possible, puisqu'ils ne sont enlevés qu'en cas d'accident, de dommage ou de réparation. Et troisièmement, aucune partie des filtres n'est consommée en aucune façon. Les filtres ne font que retenir les contaminants.

L'avocat de l'appelant a aussi plaidé que les filtres en cause servent à la «réparation» de certains véhicules, comme l'exige le code 2482. Le *Tarif des douanes* ne définit pas le terme «réparation» et l'avocat s'est fondé sur différentes définitions lexicographiques pour établir le sens propre de celui-ci.

Le dictionnaire *The Shorter Oxford English Dictionary*², définit «*repair*» (réparation) comme suit :

1. The act of restoring to a sound or unimpaired condition; the process by which this is accomplished, the result attained. b. Restoration of some material thing or structure by the renewal of decayed or worn out parts, by refixing what has become loose or detached; the result of this.

([traduction] 1. L'action de remettre en bon état; l'opération effectuée à cette fin, le résultat obtenu. b. La restauration d'une chose ou d'une structure matérielle par le renouvellement de parties détériorées ou usées, en remplaçant dans sa position d'origine ce qui s'est délogé ou détaché; le résultat de ce travail.)

Le même dictionnaire définit «*repair*» (réparer) comme suit :

1. To restore (a composite thing, structure, etc.) to good condition by renewal or replacement of decayed or damaged parts, or by refixing what has given way; to mend.

([traduction] 1. Remettre en bon état (une chose composée, une structure, etc.) en renouvelant ou en remplaçant ses parties détériorées ou endommagées, ou en remplaçant ce qui s'est déplacé; refaire.)

Enfin, le dictionnaire *Webster's Third New International Dictionary*³ définit «*repair*» (réparer) comme suit :

1 a: to restore by replacing a part or putting together what is torn or broken: FIX, MEND ... b: to restore to a sound or healthy state: RENEW, REVIVIFY.

([traduction] 1 a : Restaurer en remplaçant une partie ou en remettant en état ce qui a été tordu ou cassé : RELEVER, REFAIRE. b : Remettre en bon état : RENOUVELER, RAVIVER.)

L'avocat de l'appelant a fait valoir qu'aucune des définitions courantes des mots «réparation» et «réparer» ne supposent qu'il faut qu'une chose soit cassée pour être réparée. Il a soutenu que la réparation consiste à remettre des marchandises dans leur état de fonctionnement d'origine. L'avocat a également renvoyé au Mémoire de l'accise ET 208 (daté du 3 janvier 1990) qui, quoiqu'ayant été publié sous l'autorité de la *Loi sur la taxe d'accise*, contient une définition utile de «réparation», qui peut englober l'activité de remplacement d'un filtre :

«Réparation» veut dire que les marchandises résultant du remplacement des pièces usées, endommagées ou inadéquates sont remises en état de

2. Oxford, Clarendon Press, troisième édition, volume II, 1973, à la page 1796.

3. United States of America, Merriam-Webster Inc., 1986, à la page 123.

fonctionnement. Les marchandises restent essentiellement inchangées, sauf que leur période d'usage a été prolongée.

L'avocat de l'intimé a plaidé que les filtres en cause ne sont pas des «parties». Il a soumis que leur taux de permanence sur les moteurs n'était pas assez élevé. Il faut de 5 à 10 minutes pour remplacer les filtres. Les éléments de preuve ont montré que les filtres peuvent être remplacés au moins 10 fois pendant la durée de vie d'un moteur et qu'après avoir été remplacés, ils sont simplement jetés. L'avocat a soumis en outre que les filtres n'étaient pas indispensables au fonctionnement du moteur.

L'avocat de l'intimé a également plaidé que les filtres en cause ne sont pas utilisés dans la «réparation», mais plutôt dans l'«entretien» des véhicules. Il a soumis qu'il y a une différence entre ces deux termes. Il s'est fondé sur le code 2435, qui, avant le 8 avril 1992, se lisait comme suit :

Marchandises [...] devant servir à la fabrication ou à la réparation des aéronefs, des moteurs d'aéronefs ou des parties de ces appareils

Le code 2435 a été modifié par voie d'Avis de motion des voies et moyens visant à modifier le *Tarif des douanes*, de façon à se lire comme suit :

Marchandises [...] pour la fabrication, la réparation, l'entretien, la reconstruction, la modification ou la transformation

L'avocat a soumis que l'ajout du mot «entretien» à la liste impliquait une différence de sens avec le terme «réparation». Les filtres en cause, étant utilisés à des fins d'entretien, ne peuvent être considérés comme étant utilisés pour des réparations.

Pour que les filtres en cause soient admissibles aux dispositions prévoyant des concessions du code 2482, ils doivent être des parties de moteurs à combustion interne ayant une cylindrée excédant 5.703,7 cm³, servant à la réparation de certains véhicules. Quatre éléments doivent être réunis pour que les filtres soient admissibles à cette concession : (1) les marchandises doivent être des «parties» (2) de moteurs à combustion interne ayant une cylindrée excédant 5.703,7 cm³ (3) devant servir à la réparation (4) de tracteurs routiers du numéro tarifaire 8701.20.00, de véhicules automobiles de la position 87.02, d'ambulances et de corbillards de la position 87.03, de véhicules de la position 87.04, de véhicules du numéro tarifaire 8705.30.00 ou de châssis de ces véhicules, de la position 87.06, ou pour servir à la fabrication de pièces de réparation.

Le Tribunal conclut que les filtres en cause, à l'exception du filtre de type «4B», sont admissibles aux dispositions prévoyant des concessions du code 2482.

Dans ses exposés écrits, l'appelant a soutenu que les filtres étaient plus correctement classés dans le numéro tarifaire 8409.99.93 parmi les autres parties des moteurs du numéro tarifaire 8408.90.90 destinées à être utilisées uniquement ou principalement avec les moteurs de la position 84.07 ou 84.08 et avec le bénéfice du code 2482. L'intimé a soutenu qu'ils étaient plus correctement classés dans la position 84.21, sans le bénéfice du code 2482.

Cependant, l'appelant a alors soutenu que ni l'un ni l'autre de ces classements tarifaires n'exclutait l'admissibilité au code 2482.

Il incombe à l'appelant de prouver qu'un classement tarifaire autre que celui qui a été avancé par l'intimé s'applique aux filtres en cause. L'appelant n'ayant pas contesté le classement tarifaire de l'intimé, le Tribunal conclut que les filtres en cause sont correctement classés dans la position 84.21, qui se lit comme suit :

84.21 *Centrifugeuses, y compris lesessoreuses centrifuges; appareils pour la filtration ou l'épuration des liquides ou des gaz.*

[...]

--Appareils pour la filtration ou l'épuration des liquides :

8421.21.00 *--Pour la filtration ou l'épuration des eaux*

[...]

8421.23.00 *--Pour la filtration des huiles minérales dans les moteurs à allumage par étincelles ou par compression*

[...]

8421.29 *--Autres*

L'article 11 du *Tarif des douanes* stipule qu'il faut tenir compte, dans l'interprétation des positions et sous-positions de l'annexe I, des Notes explicatives du Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises⁴ (les Notes explicatives). La partie II des Notes explicatives, intitulée «Parties», stipule :

En règle générale, [...] les parties reconnaissables comme étant exclusivement ou principalement conçues pour une machine ou un appareil déterminé [...] sont classées à la position afférente à cette ou à ces machines.

[...]

Mais ces dispositions ne s'appliquent pas aux parties consistant en articles visés à l'une quelconque des positions des Chapitres 84 ou 85 [...]. Les articles de l'espèce suivent leur régime propre dans tous les cas, même si en fait ils sont spécialement conçus pour être utilisés comme parties d'une machine déterminée. Il en est ainsi en ce qui concerne notamment :

[...]

4. Conseil de coopération douanière, Bruxelles, première édition, 1986.

2) *Les machines et appareils pour la filtration [...] du n° 84.21.*

(soulignement ajouté)

LES MOTIFS

Les éléments de preuve ont montré que les filtres sont conçus pour être utilisés exclusivement ou principalement avec des moteurs à combustion interne. Point n'est besoin de fouiller dans la jurisprudence pour en venir à la conclusion que lorsqu'un produit, de par sa raison d'être, est inextricablement lié à un produit plus grand ou en est un élément essentiel, il est considéré comme en faisant partie. Dans la présente cause, un filtre est conçu pour être adapté à un moteur précis. Si un filtre n'est pas parfaitement adapté au moteur, il vibrera, se dévissera, se fendra ou fuira, ce qui endommagera gravement le moteur ou réduira considérablement sa durée de vie probable. Les éléments de preuve ont montré en outre que si un filtre était enlevé, le liquide ne circulerait plus dans le moteur. Il exploserait et, en l'espace de quelques minutes, le moteur brûlerait à cause du manque de liquide qui circule dans le système. Un filtre fonctionne donc comme une partie intégrante essentielle du moteur pour lequel il est conçu. En outre, les Notes explicatives susmentionnées permettent clairement au Tribunal de conclure que les machines et les appareils pour la filtration de la position 84.21 sont des «parties». Premièrement, la position 84.21 est englobée dans la rubrique générale des «PARTIES». Deuxièmement, les mots «conçus pour être utilisés comme parties d'une machine déterminée» corroborent le fait que les machines et les appareils pour la filtration de la position 84.21 sont des «parties».

Quant au deuxième élément requis pour que les filtres bénéficient de la concession, le Tribunal constate que les éléments de preuve ont montré que les filtres ont été conçus pour être placés sur des moteurs de plus de 5,7 litres, à l'exception du filtre de type «4B». En conséquence, seul le filtre de type «4B» ne répond pas à ce deuxième critère et ne peut être admissible à la concession.

Le Tribunal est d'accord avec l'avocat de l'appelant quant au fait que, dans la présente cause tout au moins, le mot «réparation» ne doit pas être limité aux situations où quelque chose est cassé. Il recouvre, comme les définitions lexicographiques le montrent clairement, l'idée de remettre des marchandises en état de fonctionnement. Le législateur ne s'est pas étendu sur la signification du mot «réparation» du code 2482, pas plus qu'il ne l'a fait dans le cas de beaucoup d'autres numéros ou codes tarifaires. Cependant, l'avocat de l'intimé a attiré l'attention du Tribunal sur l'ajout récent du mot «entretien» après le mot «réparation» dans le code 2435, en excitant de cela qu'il existerait une distinction entre les deux termes. Le Tribunal considère comme plus probable que le mot a été ajouté pour prévenir les vaines tentatives qui pourraient être faites pour établir une distinction entre deux mots qui sont utilisés de façon interchangeable. Dans la grande industrie des moteurs diesels, par exemple, il ne serait pas raisonnable de ne remplacer un filtre que lorsqu'il est totalement usé, au risque d'endommager un moteur très coûteux. Pour garder un moteur en bon état, il faut en changer régulièrement différentes parties, parmi lesquelles les filtres. Le fait que les filtres doivent être changés plus souvent que les autres parties est non pertinent.

Enfin, le Tribunal conclut que les filtres en cause ont été exclusivement conçus pour les grands moteurs diesels utilisés dans les camions de transport routier, qui entrent dans la position 87.04, laquelle se lit comme suit :

87.04 *Véhicules automobiles pour le transport de marchandises.*

[...]

-Autres, à moteur à piston à allumage par compression (diesel ou semi-diesel) :

8704.21.00 *--D'un poids en charge maximale n'excédant pas 5 tonnes*

[...]

8704.22.00 *--D'un poids en charge maximale excédant 5 tonnes mais n'excédant pas 20 tonnes*

[...]

8704.23.00 *--D'un poids en charge maximale excédant 20 tonnes*

[...]

8704.90.00 *-Autres*

Le témoin de l'intimé a convenu que les grands filtres du genre de ceux qui sont en cause ne se trouveraient généralement pas dans les voitures de tourisme. De plus, des brochures déposées à titre de pièces par l'appelant et l'intimé ont montré que toutes les stratégies de commercialisation et de vente des filtres en cause visent l'industrie des camions de transport routier ayant une cylindrée supérieure à 5,7 litres.

LA CONCLUSION

Pour les raisons qui précèdent, le Tribunal conclut que les filtres en cause, à l'exception du filtre de type «4B», sont admissibles aux dispositions prévoyant des concessions du code 2482.

En conséquence, l'appel est admis en partie.

John C. Coleman
John C. Coleman
Membre président

Arthur B. Trudeau
Arthur B. Trudeau
Membre

Michèle Blouin
Michèle Blouin
Membre