



Ottawa, le jeudi 31 octobre 1996

Appel n° AP-95-138

EU ÉGARD À un appel entendu le 8 février 1996 aux termes de l'article 67 de la *Loi sur les douanes*, L.R.C. (1985), ch. 1 (2^e suppl.);

ET EU ÉGARD À des décisions rendues par le sous-ministre du Revenu national les 23 juin et 3 août 1995 concernant une demande de réexamen aux termes de l'article 63 de la *Loi sur les douanes*.

ENTRE

ARPAC STORAGE SYSTEMS CORPORATION

Appelant

ET

LE SOUS-MINISTRE DU REVENU NATIONAL

Intimé

DÉCISION DU TRIBUNAL

L'appel est admis.

Arthur B. Trudeau

Arthur B. Trudeau

Membre président

Raynald Guay

Raynald Guay

Membre

Desmond Hallissey

Desmond Hallissey

Membre

Susanne Grimes

Susanne Grimes

Secrétaire intérimaire

RÉSUMÉ OFFICIEUX

Appel n° AP-95-138

ARPAC STORAGE SYSTEMS CORPORATION

Appelant

et

LE SOUS-MINISTRE DU REVENU NATIONAL

Intimé

Le présent appel est interjeté aux termes de l'article 67 de la *Loi sur les douanes* à l'égard de décisions rendues par le sous-ministre du Revenu national aux termes de l'article 63 de la *Loi sur les douanes*. La question en litige dans le présent appel consiste à déterminer si les transpalettes sont correctement classés dans le numéro tarifaire 8709.11.00 à titre de chariots automobiles électriques, non munis d'un dispositif de levage, comme l'a déterminé l'intimé, ou s'ils doivent être classés dans le numéro tarifaire 8427.10.90 à titre d'autres chariots autopropulsés à moteur électrique, munis d'un dispositif de levage, comme l'a soutenu l'appelant.

DÉCISION : L'appel est admis. De l'avis du Tribunal, les éléments de preuve montrent clairement que les marchandises en cause sont des transpalettes autopropulsés à moteur électrique, munis d'un dispositif de levage. Par conséquent, le Tribunal conclut qu'elles sont décrites à la position n° 84.27 ou, plus précisément, dans le numéro tarifaire 8427.10.90. Le Tribunal est d'accord avec le représentant de l'appelant pour affirmer que rien dans la nomenclature tarifaire ni dans les *Notes explicatives du Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises* n'exige qu'il soit tenu compte de la hauteur du levage pour déterminer si des marchandises sont munies d'un dispositif de levage ou que seuls les chariots élévateurs à fourche sont visés par la position n° 84.27.

Lieu de l'audience : Vancouver (Colombie-Britannique)

Date de l'audience : Le 8 février 1996

Date de la décision : Le 31 octobre 1996

Membres du Tribunal : Arthur B. Trudeau, membre président
Raynald Guay, membre
Desmond Hallissey, membre

Avocat pour le Tribunal : Joël J. Robichaud

Greffier : Anne Jamieson

Ont comparu : Harry Curtis, pour l'appelant
Josephine A.L. Palumbo, pour l'intimé

Appel n° AP-95-138

ARPAC STORAGE SYSTEMS CORPORATION

Appelant

et

LE SOUS-MINISTRE DU REVENU NATIONAL

Intimé

TRIBUNAL : ARTHUR B. TRUDEAU, membre président
RAYNALD GUAY, membre
DESMOND HALLISSEY, membre

MOTIFS DE LA DÉCISION

Le présent appel est interjeté aux termes de l'article 67 de la *Loi sur les douanes*¹ (la Loi) à l'égard de décisions rendues par le sous-ministre du Revenu national les 23 juin et 3 août 1995 aux termes de l'article 63 de la Loi.

Dans son mémoire, l'intimé a donné la description suivante des marchandises en cause : transpalettes autopropulsés, à moteur électrique, capables de soulever des palettes à une hauteur maximale de 6 po (15 cm) au-dessus du niveau du sol, servant au transport de palettes sur de courtes distances. Ces marchandises ont été importées au Canada entre le 3 février et le 9 décembre 1994. Au moment de leur importation, les marchandises en cause ont été classées dans le numéro tarifaire 8427.90.00 de l'annexe I du *Tarif des douanes*² à titre d'autres chariots munis d'un dispositif de levage. Par la suite, elles ont été reclassées dans le numéro tarifaire 8709.11.00 à titre de chariots automobiles électriques, non munis d'un dispositif de levage. Aux termes de l'alinéa 63(1)b) de la Loi, l'appelant a demandé que les marchandises en cause fassent l'objet d'un réexamen et qu'elles soient classées dans le numéro tarifaire 8427.10.90 à titre d'autres chariots autopropulsés à moteur électrique, munis d'un dispositif de levage. L'intimé a confirmé le classement des marchandises en cause dans le numéro tarifaire 8709.11.00.

La question en litige dans le présent appel consiste à déterminer si les marchandises en cause sont correctement classées dans le numéro tarifaire 8709.11.00 à titre de chariots automobiles électriques, non munis d'un dispositif de levage, comme l'a déterminé l'intimé, ou si elles doivent être classées dans le numéro tarifaire 8427.10.90 à titre d'autres chariots autopropulsés à moteur électrique, munis d'un dispositif de levage, comme l'a soutenu l'appelant. Aux fins du présent appel, les dispositions pertinentes de la nomenclature tarifaire sont les suivantes :

84.27	Chariots-gerbeurs; autres chariots de manutention munis d'un dispositif de levage.
8427.10	-Chariots autopropulsés à moteur électrique
8427.10.90	---Autres

1. L.R.C. (1985), ch. 1 (2^e suppl.).
2. L.R.C. (1985), ch. 41 (3^e suppl.).

- 87.09 Chariots automobiles non munis d'un dispositif de levage, des types utilisés dans les usines, les entrepôts, les ports ou les aéroports pour le transport des marchandises sur de courtes distances; chariots-tracteurs des types utilisés dans les gares; leurs parties.
- Chariots :
- 8709.11.00 --Électriques

À l'audience, deux témoins ont comparu pour le compte de l'appelant : M. Gary McRae, vice-président de la Division des chariots élévateurs d'Arpac Storage Systems Corporation, et M. Arthur Wuschke, vice-président des Finances et de l'Administration chez Arpac Storage Systems Corporation. Selon M. McRae, les marchandises en cause sont des «transpalettes». Il a affirmé qu'il en existait deux versions : une sur laquelle une personne peut monter pour se déplacer, et l'autre derrière laquelle une personne doit marcher. M. McRae a déclaré que les marchandises en cause sont conçues pour exécuter trois tâches différentes. La première consiste à charger et à décharger des remorques dans des entrepôts. Les marchandises en cause sont munies d'une fourche servant, par exemple, à ramasser une palette, à l'élever, à l'enlever de la remorque et à la déposer au sol. La deuxième fonction est celle du transport horizontal. Les marchandises en cause servent à ramasser des palettes et à les placer à l'endroit désiré dans un entrepôt. En troisième lieu, après avoir placé sur des palettes des produits qui étaient rangés sur des étagères, ces derniers sont transportés à un autre endroit à l'aide des marchandises en cause.

M. McRae a expliqué que les deux versions des marchandises en cause sont munies d'un dispositif de levage. Elles sont capables de lever ou de ramener au sol différents types de produits. Elles sont utilisées avec divers matériels de manutention, comme des palettes. Les produits sont placés sur les palettes et non sur les marchandises en cause elles-mêmes. Cependant, les mouvements de déplacement verticaux sont exécutés par les marchandises en cause. M. McRae a expliqué que les marchandises en cause sont autopropulsées à l'aide d'une batterie semblable à celle d'une automobile. Elles ont un moteur à traction électrique qui les fait avancer et reculer. Elles sont également équipées d'un autre moteur électrique qui entraîne une pompe hydraulique actionnant le cylindre qui élève et abaisse la fourche. M. McRae a déclaré que les marchandises en cause sont conçues pour lever des produits à environ 9 po au-dessus du sol et pour transporter une charge entre 4 000 et 8 000 lb. Il a expliqué qu'un transpalette coûte environ le tiers du prix d'un chariot élévateur classique. Un transpalette peut effectuer le travail d'un chariot élévateur, mais n'est pas conçu pour l'empilage des produits. Au cours de son contre-interrogatoire, M. Wuschke a déclaré que les marchandises en cause sont utilisées pour transporter des articles sur de courtes distances dans un entrepôt ou une usine.

Un témoin a comparu pour le compte de l'intimé, soit M. John E. Johnson, ingénieur professionnel et expert agréé en sécurité. M. Johnson a donné un témoignage d'expert concernant les différences entre un transpalette et un chariot élévateur à fourche. Il a expliqué qu'un transpalette est un type de chariot conçu essentiellement pour soulever une palette à une hauteur suffisante pour en permettre le déplacement horizontal. Les deux types de chariots sont munis de fourches capables de soulever des palettes; cependant, un chariot élévateur à fourche peut soulever une palette beaucoup plus haut qu'un transpalette. Un chariot élévateur à fourche peut empiler une charge de marchandises ou des palettes les unes sur les autres. Il sert également à prendre une charge au sol et à la soulever à une hauteur suffisante pour la placer sur un camion. Il a dit que les marchandises en cause sont essentiellement des engins de transport, bien qu'elles aient une capacité de levage limitée. Selon lui, une autre différence entre un transpalette et un chariot élévateur à fourche est que ce dernier est muni de bras qui peuvent être enlevés et remis ou encore placés à des largeurs variables sur le dispositif de levage. Le chariot élévateur à fourche accepte aussi d'autres types de matériel

pour la manutention de rouleaux de papier, de barils ou de tapis. En outre, un chariot élévateur à fourche a plus de facilité à monter les rampes. Compte tenu de toutes ces différences, M. Johnson a déclaré qu'à son avis un transpalette et un chariot élévateur à fourche ne sont pas identiques.

Le représentant de l'appelant a soutenu que les marchandises en cause sont des chariots autopropulsés munis d'un dispositif de levage. Par conséquent, il a soutenu qu'elles doivent être classées dans la position n° 84.27 et non dans la position n° 87.09, qui exclut les chariots de manutention munis d'un dispositif de levage. Il a fait valoir que la position n° 84.27 vise les chariots élévateurs à fourche ainsi que d'autres chariots. Dans son mémoire, le représentant a mentionné qu'il n'avait pas réussi à trouver pourquoi il faut tenir compte de la hauteur du levage pour déterminer si les marchandises sont munies d'un dispositif de levage ou de manutention.

L'avocate de l'intimé a fait remarquer que la Note 1 l) de la Section XVI du *Tarif des douanes*, qui inclut le Chapitre 84, exclut les marchandises de la Section XVII qui englobe les Chapitres 86, 87, 88 et 89. Elle a souligné que les marchandises de ces chapitres sont caractérisées comme étant des véhicules servant au transport des marchandises et des personnes. L'avocate a soutenu qu'avant de commencer à examiner une position quelconque du Chapitre 84, il faut établir que les marchandises sont des véhicules de transport. L'avocate a renvoyé à des publications de l'industrie qui, selon elle, montrent que, dans l'industrie de la manutention des matériels, les transpalettes, tout comme ceux qui sont en cause, sont considérés comme des véhicules de transport pour le déplacement de marchandises sur de courtes distances, par exemple dans les entrepôts et les usines. Elle a soutenu que les marchandises en cause ne peuvent pas être classées dans la position n° 84.27 parce qu'elles ne sont pas conçues pour l'empilage. À l'appui de son argument, elle a renvoyé aux *Notes explicatives du Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises*³ (les Notes explicatives) de la position n° 84.27. L'avocate a également renvoyé aux Notes explicatives de la position n° 87.09 qui prévoient que cette position couvre les chariots munis, par exemple, d'une plate-forme (conçue parfois pour le levage) sur laquelle sont chargées les marchandises. Elle a soutenu que cela décrivait adéquatement les marchandises en cause. À son avis, la capacité de levage des marchandises en cause est une fonction accessoire à leur fonction principale, qui est le transport de marchandises. Elle a affirmé qu'il existe des distinctions très claires entre les chariots élévateurs à fourche et les transpalettes, les premiers pouvant être classés dans la position n° 84.27 et les derniers, dans la position n° 87.09.

L'application de la Règle 1 des *Règles générales pour l'interprétation du Système harmonisé*⁴ est d'une importance cruciale pour le classement des marchandises dans l'annexe I du *Tarif des douanes*. La Règle 1 prévoit que le classement est d'abord déterminé d'après les termes des positions et des Notes de Chapitres. Par conséquent, le Tribunal doit déterminer si les marchandises en cause sont dénommées ou désignées de façon générique dans une position particulière. Si elles le sont, elles doivent alors y être classées sous réserve des Notes de Chapitres pertinentes. L'article 11 du *Tarif des douanes* précise que, lorsqu'il interprète les positions et sous-positions, le Tribunal doit tenir compte des Notes explicatives.

De l'avis du Tribunal, les éléments de preuve montrent clairement que les marchandises en cause sont des transpalettes autopropulsés à moteur électrique, munis d'un dispositif de levage. Par conséquent, le Tribunal conclut qu'elles sont décrites à la position n° 84.27 ou, plus précisément, dans le numéro

3. Conseil de coopération douanière, 1^{re} éd., Bruxelles, 1986.

4. *Supra* note 2, annexe I.

tarifaire 8427.10.90. Le Tribunal est d'accord avec le représentant de l'appelant pour affirmer que rien dans la nomenclature tarifaire ni dans les Notes explicatives n'exige qu'il soit tenu compte de la hauteur du levage pour déterminer si des marchandises sont munies d'un dispositif de levage ou que seuls les chariots élévateurs à fourche sont visés par la position n° 84.27.

Par conséquent, l'appel est admis.

Arthur B. Trudeau

Arthur B. Trudeau
Membre président

Raynald Guay

Raynald Guay
Membre

Desmond Hallissey

Desmond Hallissey
Membre