

95.071

**Message  
concernant la loi sur l'imposition des véhicules automobiles**

du 25 octobre 1995

---

Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous soumettre avec le présent message le projet de loi sur l'imposition des véhicules automobiles, en vous priant de l'adopter.

Nous vous prions d'agréer, Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

25 octobre 1995

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Villiger

Le chancelier de la Confédération, Couchepin

---

## Condensé

*Dans l'Accord de libre-échange Suisse – CEE de 1972, la Suisse s'est engagée à éliminer les droits de douane fiscaux ou à les convertir en redevances internes. Il fut d'emblée admis qu'on ne pourrait purement et simplement renoncer aux recettes afférentes, d'où la nécessité de transformer les droits de douane fiscaux en impôts spéciaux de consommation. Lors de la votation populaire du 28 novembre 1993, le peuple et les cantons ont accepté la base constitutionnelle permettant à la Confédération de prélever des impôts de consommation spéciaux. Un impôt sur les véhicules automobiles sera prélevé sur les automobiles, tandis que les droits de douane fiscaux grevant ces véhicules seront abolis.*

*La procédure d'imposition est aménagée de manière à ce que l'économie suisse ne soit pas désavantagée par rapport à l'étranger. Elle tient compte des particularités d'un impôt de consommation à phase unique. Outre l'importation, l'impôt aura également pour objet la livraison et l'utilisation en propre lors de la fabrication de véhicules automobiles en Suisse.*

*La base de calcul ne sera plus le poids, comme pour les droits de douane, mais la valeur. Le taux de l'impôt s'élèvera à 4 pour cent de cette valeur.*

*L'impôt sur les véhicules automobiles rapportera à la Confédération 220 à 250 millions de francs par année. Il n'y aura toutefois pas de recettes supplémentaires, vu l'abolition simultanée des droits de douane fiscaux.*

# Message

## 1 Partie générale

### 11 Point de la situation

#### 111 Vue d'ensemble

Dans l'Accord du 22 juillet 1972 (RS 0.632.401) entre la Confédération suisse et la Communauté économique européenne, la Suisse s'était engagée à éliminer sur les produits industriels non seulement les droits protecteurs, mais aussi les droits fiscaux. Aux termes de l'article 4, 1<sup>er</sup> alinéa, de cet accord, elle peut cependant convertir les droits fiscaux en redevances internes.<sup>1)</sup>

Lors du Tokyo-Round du GATT, la Suisse a laissé entrevoir qu'elle transformerait en un impôt interne les droits fiscaux grevant les automobiles et leurs parties.

Il était d'emblée évident qu'on ne pourrait purement et simplement renoncer au produit des droits de douane fiscaux. Seule entrerait dès lors en ligne de compte leur transformation en impôts spéciaux de consommation.

Dans son message du 18 décembre 1991 (FF 1992 I 781) concernant le remplacement du régime financier et les impôts de consommation spéciaux, le Conseil fédéral proposa notamment une base constitutionnelle autorisant la Confédération à prélever des impôts de consommation spéciaux en lieu et place des droits de douane fiscaux. Lors de la votation du 28 novembre 1993, le peuple et les cantons approuvèrent la modification afférente de la constitution (FF 1994 I 463).

Les droits de douane et les impôts de consommation spéciaux sont des impôts à phase unique. La principale différence entre ces deux redevances réside dans le fait que les droits de douane ne sont perçus que sur les biens importés dans le territoire douanier, tandis que les impôts de consommation le sont sur les marchandises mises à la consommation. Dans le système des impôts de consommation, les marchandises importées sont donc soumises au même régime fiscal que les marchandises fabriquées ou extraites en Suisse.

Aucun accord international ni aucune source juridique suisse ne contient de disposition s'opposant à la conversion prévue.

#### 112 Motifs à l'appui du nouveau régime

Outre les engagements internationaux d'éliminer les droits de douane fiscaux ou de les transformer en redevances internes, d'autres motifs plaident pour le nouveau régime:

- Du fait du renchérissement, la charge fiscale moyenne, rapportée à la valeur des automobiles importées, a subi une érosion constante. En 1980, les droits fiscaux

<sup>1)</sup> Il faut relever en complément que des dispositions similaires figurent dans les nouveaux accords bilatéraux et multilatéraux de libre-échange avec divers pays de l'Europe de l'est et du sud-est (République tchèque, République slovaque, Hongrie, Pologne, Slovénie, Etats Baltes, Roumanie, Bulgarie et Turquie), ainsi qu'avec Israël et les Iles Féroé.

représentaient 6,1 pour cent de la valeur. En 1990, la charge *ad valorem* ne s'élevait plus qu'à 4,1 pour cent. Elle s'est encore réduite depuis lors. Le passage à une imposition fondée sur la valeur permettra donc d'empêcher une nouvelle érosion des recettes fiscales de la Confédération.

- Certaines distorsions de la concurrence, en particulier au détriment des carrossiers suisses, peuvent être éliminées (cf. annexe 2, commentaire de l'art. 2 du projet de loi).

### **113 Objectifs et principes**

La loi sur l'imposition des véhicules automobiles remplace par un impôt spécial de consommation les droits de douane fiscaux actuels grevant les automobiles et leurs parties. La procédure fiscale est aménagée de manière à ce que l'économie suisse ne soit pas désavantagée par rapport à l'étranger. Elle tient compte des particularités d'un impôt de consommation à phase unique. Sont également objets de l'impôt, outre l'importation, la livraison et l'utilisation en propre en cas de fabrication d'automobiles sur territoire suisse.

La transformation des droits fiscaux en un impôt de consommation doit s'opérer selon le principe de la neutralité comptable. Cet objectif a été atteint en ce sens que, d'une part, la charge douanière actuelle a été convertie en un taux exprimé en pour-cent (cf. commentaire de l'art. 13) et que, d'autre part, aucun allègement n'a été supprimé ni d'autres introduits.

### **114 Droits fiscaux actuels et leur importance pour le budget de la Confédération**

Les droits fiscaux ne sont pas désignés comme tels dans le tarif suisse d'usage 1986 (RS 632.10, annexe). Le problème de la définition des droits fiscaux apparaît pour la première fois en 1960 dans le contexte de la convention AELE (RS 0.632.31). A l'époque, se fondant sur l'article 6 de la convention, la Suisse notifia au Conseil de l'AELE notamment les marchandises suivantes comme étant passibles d'un droit fiscal suisse:

- les automobiles de tourisme<sup>1)</sup> et leurs parties,
- les véhicules de transport légers et leurs parties.

La réglementation AELE sert ultérieurement de base pour le traitement des droits fiscaux dans le cadre de l'accord de libre-échange Suisse - CEE. Les marchandises soumises aux droits fiscaux sont énumérées à l'annexe II de cet accord (RS 0.632.401).

Au demeurant, la même réglementation que celle qui a été convenue avec la CE et l'AELE est applicable aux nouveaux accords de libre-échange (cf. ch. 111).

Le calcul des droits de douane s'effectue en fonction du poids. La moyenne annuelle des recettes de l'administration fédérale des douanes (AFD) au titre des

<sup>1)</sup> Ces véhicules sont grevés de taux composés d'un élément fiscal et d'un élément de protection industrielle.

droits fiscaux sur les automobiles et leurs parties pour les années 1990 à 1992 s'élève à quelque 250 millions de francs. Ce produit est versé à la caisse générale de la Confédération.

## **115 Statut de l'automobile**

Comme nous l'avons indiqué au chiffre précédent, les automobiles de tourisme des numéros 8703.1000/9030 du tarif font l'objet d'une réglementation spéciale dans la mesure où les taux normaux actuels sont constitués d'un élément fiscal et d'un élément de protection industrielle. Cette situation découle de l'arrêté du Conseil fédéral (ACF) du 18 novembre 1952 concernant le montage des automobiles (RS 631.146.38). Bien qu'il ne soit plus monté d'automobiles en Suisse depuis 1975 (arrêt de la production chez General Motors à Bienne), cet ACF est toujours en vigueur. Il prévoit, pour les automobiles de tourisme importées à l'état démonté, des taux réduits correspondant en fait aux actuels droits fiscaux tels qu'ils sont appliqués lors de l'importation de voitures de tourisme dans le cadre des accords de libre-échange.

Vu qu'il est envisagé de renoncer à l'imposition séparée des parties actuellement passibles de droits fiscaux, l'ACF susmentionné (y compris le Règlement, RS 631.146.381) peut être abrogé.

## **116 Automobiles importées**

De 1988 à 1992, 337 500 automobiles passibles de droits fiscaux ont été importées en moyenne annuelle. Pour les années 1993 et 1994, on en dénombre 254 610 et 287 164 unités, dont environ les 2/3 en provenance de pays de la CE ou de l'AELE.

## **117 Production indigène**

La production indigène d'automobiles est quasiment insignifiante. Selon les chiffres de l'Office fédéral de la statistique, seules 23 voitures de tourisme de provenance suisse ont été mises en service en 1992 (1993: 29, 1994: 27). S'y ajoutent certes les châssis avec cabine importés en franchise d'impôt qui, en Suisse, sont carrossés en véhicules automobiles passibles de l'impôt (cf. commentaire de l'art. 2). Sur la base des résultats de la statistique du commerce, il s'agit toutefois de moins de 300 véhicules par année. La production indigène passible de l'impôt représente par conséquent moins d'un millième des importations.

## **12 Résultat de la procédure préliminaire**

Aux termes de l'article premier, 2<sup>e</sup> alinéa, lettre b, de l'ordonnance du 17 juin 1991 sur la procédure de consultation (RS 172.062), une consultation est notamment organisée pour les actes législatifs ayant une portée considérable sur le plan politique, économique et financier. Le grand nombre, qui ne cesse de croître, de

procédures de consultation a provoqué maintes fois des interventions parlementaires. Le but est dès lors de réduire les procédures de consultation pour les objets tombant sous le coup de la disposition précitée. Cette dernière doit, dans une mesure accrue, faire l'objet d'une interprétation restrictive pour qu'on renonce, en cas de doute, à la procédure de consultation. La conversion des droits de douane fiscaux grevant les automobiles en un impôt interne de consommation n'a donné lieu à discussion ni aux Chambres ni avant la votation populaire du 28 novembre 1993 sur le régime financier. Elle n'était guère contestée. Ses effets en ce qui concerne les procédures sont minimes. Il ne s'agit pas d'un projet dont la portée est telle qu'une procédure de consultation s'imposerait absolument. C'est pourquoi nous y avons renoncé. En revanche, la Direction générale des douanes a procédé à une audition informelle des milieux directement intéressés et concernés (importateurs de véhicules, Union professionnelle de l'automobile, industrie des machines, clubs d'automobilistes, associations de personnel).

Sept organisations se sont prononcées dans le cadre de l'audition informelle sur le projet de loi, qu'elles ont approuvé. Les principaux points de revendications de l'Association des importateurs suisses d'automobiles (AISA), de l'Union suisse des carrossiers (USCI), de l'Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA), de la Fédération routière suisse (FRS) et de l'Automobile Club de Suisse (ACS) ont été les suivants:

- a. le taux de l'impôt à 3 pour cent au lieu de 4 pour cent (art. 13);
- b. 2500 francs d'impôt au maximum par véhicule;
- c. le calcul du taux de l'impôt (chiffres de la statistique du commerce);
- d. la renonciation aux droits résiduels pour les voitures automobiles du numéro 8703 du tarif;
- e. la compétence du Conseil fédéral en matière de majoration de l'impôt (art. 14 et 15);
- f. le délai de prescription: cinq ans au lieu de dix ans (art. 23).

A été critiqué le fait que le passage du dédouanement fondé sur le poids à l'imposition *ad valorem* entraînera une charge plus élevée pour les véhicules chers. En outre, l'UPSA et l'AISA mettent en doute l'exactitude des chiffres de la statistique du commerce pris en compte pour le calcul du taux de l'impôt.

Le Conseil fédéral est d'avis que satisfaire les requêtes précitées entraînerait d'importantes pertes fiscales et contredirait le principe de la neutralité comptable de la conversion des droits fiscaux. Les chiffres de la statistique du commerce pour les années 1990-1992 et 1992-1994, retenus pour le calcul de l'impôt, reposent sur les valeurs que les partenaires de la douane ont eux-mêmes déclarées dans le cadre de la procédure douanière (auto-taxation). Un tel processus est conforme aux usages internationaux (GATT/OMC). Les chiffres pour 1995 ne sont pas encore connus. Au demeurant, il va de soi que la charge grevant les véhicules chers est généralement plus élevée dans un régime d'imposition *ad valorem* que dans un système de dédouanement fondé sur le poids. En contrepartie, les véhicules plus avantageux seront plutôt moins grevés qu'auparavant. Les effets varieront toutefois fortement en fonction de la provenance et de la catégorie de véhicule. Le taux uniforme de 4 pour cent de la valeur lors de l'importation ou lors de la fabrication sur territoire suisse est plus juste et plus transparent que l'actuel système des droits de douane fondés sur le poids. Pour les mêmes motifs, le

Conseil fédéral propose de renoncer à la fixation d'un montant maximal de l'impôt. Dans l'optique de l'intégration et de la politique économique extérieure, il est en outre indiqué de maintenir les droits résiduels pour les voitures automobiles du numéro 8703 du tarif. Car d'une part, les automobiles importées dans le cadre des accords de libre-échange, en particulier en provenance de la CE, continuent de bénéficier de préférences tarifaires; d'autre part, un droit résiduel est négociable.

La compétence qu'a le Conseil fédéral de pouvoir, à certaines conditions, majorer le taux d'impôt correspond au statu quo (art. 3 de la loi sur le tarif des douanes; RS 631.10).

Concernant le délai de prescription, il s'agit d'une prescription de la perception. Mais, contrairement à la taxe sur la valeur ajoutée (art. 40 et 72 OTVA), la créance fiscale s'éteint dans tous les cas 15 ans après l'expiration de l'année civile où elle était exigible. Le Conseil fédéral estime par conséquent que le délai prévu de dix ans est approprié.

### **13 Enclave douanière suisse**

L'impôt sur les automobiles sera, comme l'impôt sur les huiles minérales, perçu dans l'enclave douanière suisse de Samnaun. Pour de plus amples informations, nous vous renvoyons au message relatif à la loi sur l'imposition des huiles minérales (FF 1995 III 142 ch. 13). Il faut toutefois relever que, contrairement à l'impôt sur les huiles minérales, le prélèvement de l'impôt sur les automobiles ne devrait avoir quasiment aucune répercussion économique sur l'enclave douanière suisse.

### **14 Enclaves douanières étrangères**

Conformément à la pratique en vigueur, l'impôt sur les automobiles sera également perçu dans les enclaves douanières étrangères de Büsingen et de Campione ainsi que dans la Principauté de Liechtenstein. Cela exigera une adaptation du Traité avec la RFA sur l'inclusion de Büsingen au territoire douanier suisse (RS 0.631.112.136) et, le cas échéant, du Traité concernant la réunion de la Principauté de Liechtenstein au territoire douanier suisse (RS 0.631.112.514). Pour de plus amples informations, nous vous renvoyons également au message relatif à la loi sur l'imposition des huiles minérales (FF 1995 III 144 ch. 14).

## **2 Partie spéciale**

### **21 Introduction**

Une loi moderne sur les impôts de consommation doit garantir que les marchandises importées et les marchandises suisses seront traitées sur un pied d'égalité tant en ce qui concerne les procédures que la fiscalisation. Le projet de loi commenté ci-après tient compte de cette exigence. Il fixe en outre le cercle des personnes assujetties à l'impôt, l'objet de l'impôt et le calcul de ce dernier; il contient également des dispositions sur les voies de droit.

## **22 Véhicules concernés**

Aux termes du texte constitutionnel, la Confédération peut prélever un impôt de consommation spécial sur les automobiles et leurs parties. Le législateur peut intégrer à l'impôt sur les automobiles l'impôt sur les pièces détachées.

Avec cette formulation, le législateur dispose d'une large marge de manœuvre pour moduler l'éventail de marchandises devant être soumises à l'impôt. Pour des raisons d'économie administrative, une imposition séparée des pièces n'entre pas en considération. Doivent par conséquent être grevés de l'impôt les véhicules suivants jusqu'ici passibles de droits fiscaux:

- les autocars d'un poids unitaire n'excédant pas 1600 kg, des numéros 8702.1010,9010 du tarif des douanes 1986 (RS 632.10, annexe);
- les voitures de tourisme des numéros 8703.1000/9030;
- les véhicules automobiles servant au transport des marchandises, d'un poids unitaire n'excédant pas 1600 kg, des numéros 8704.2110/2120, 3110/3120, 9010/9020.

Concernant les châssis avec cabine, nous vous renvoyons au commentaire de l'article 2 du projet de loi.

## **23 Projet de loi**

### **231 Application de la législation douanière**

Les automobiles visées par l'impôt étant presque toutes importées (cf. ch. 116 et 117), il est judicieux d'avoir largement recours à la législation douanière. Cela concerne en premier lieu la procédure à l'importation. Mais d'importants éléments du droit douanier seront également appliqués lors de l'imposition de la production indigène. C'est ainsi que la description des automobiles soumises à l'impôt est fondée sur le libellé des numéros du tarif. En outre, la procédure repose également sur le principe de l'auto-taxation.

### **232 Autres textes législatifs**

Ont servi de modèle pour élaborer le projet de loi, les textes législatifs suivants:

- le projet de loi sur l'imposition des huiles minérales (Limpmin, FF 1995 III 137), en particulier les définitions calquées sur le libellé des positions tarifaires, le champ d'application territorial, l'entraide administrative, la succession fiscale, la responsabilité solidaire, la modification du taux de l'impôt, la prescription de la créance fiscale, les voies de droit et les dispositions pénales;
- l'ordonnance régissant la taxe sur la valeur ajoutée (OTVA, RS 641.201), en particulier les bases de calcul.

### **233 Structure du projet de loi**

Le projet de loi ci-après s'articule en neuf sections. La première, intitulée «Dispositions générales», définit les notions, l'autorité fiscale, les contrôles,

l'entraide administrative, le secret et le droit applicable. L'assujettissement à l'impôt est réglé dans la deuxième section et le taux de l'impôt, dans la troisième. La quatrième section décrit la procédure de perception de l'impôt, surtout lors de la fabrication en Suisse. Les cinquième et sixième sections traitent respectivement des dispositions particulières concernant l'impôt grevant l'importation et de l'impôt grevant la fabrication sur le territoire suisse. Les sections sept à neuf ont pour objet les voies de droit, les dispositions pénales, les dispositions transitoires et celles concernant l'entrée en vigueur de la loi. Les modifications du droit en vigueur sont rassemblées dans l'annexe.

## 24 Commentaire article par article

Ici également, on s'est inspiré dans la mesure du possible des commentaires de la Limpmin et de l'OTVA.

### *Article 2 Définitions*

1<sup>er</sup> alinéa: Les notions utilisées dans le texte constitutionnel et à l'article premier, qui ne font que délimiter le cadre de l'imposition, doivent être précisées. On a fait usage, à cet effet, de la nomenclature du tarif des douanes (RS 632.10, annexe), qui repose sur la nomenclature de la Convention internationale du 14 juin 1983 sur le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises (RS 0.632.11). Cela permet à la fois de définir exactement les automobiles soumises à l'impôt et d'observer les engagements internationaux. La portée des numéros tarifaires, qui est déterminante pour le dédouanement, l'est ainsi également pour la perception de l'impôt.

2<sup>e</sup> alinéa: Les automobiles des numéros de tarif cités au 1<sup>er</sup> alinéa étaient jusqu'ici soumises aux droits de douane dits fiscaux (positions douanières fiscales). Selon la note légale 3 du chapitre 87 du tarif d'usage 1986 (RS 632.10, annexe), ces numéros de tarif couvrent également les châssis avec cabine, qui sont dès lors eux aussi soumis aux droits fiscaux. Ce régime tarifaire a pour effet de désavantager les carrossiers suisses par rapport aux importateurs: celui qui, à partir d'un châssis importé, grevé du droit fiscal, fabrique en Suisse un véhicule qui ne tomberait plus sous une position douanière fiscale (p. ex. une fourgonnette d'un poids unitaire de plus de 1600 kg), ne peut faire valoir aucun remboursement. En revanche, le même véhicule fini, importé de la Zone européenne de libre-échange ZELE (CE/AELE), peut être admis en franchise de droits.

Une réglementation de la Direction générale des douanes, en vigueur depuis 1985, précise que les châssis avec cabine d'un poids unitaire supérieur à 1500 kg mais inférieur ou égal à 1600 kg en provenance de la ZELE sont, à l'instar des châssis avec cabine d'un poids unitaire de plus de 1600 kg, admis en franchise. Cette réglementation a fait ses preuves, mais une certaine discrimination des carrossiers suisses subsiste. La conversion des droits fiscaux en impôts internes offre la possibilité de résoudre ce problème. Les châssis avec cabine ne seront pas grevés de l'impôt en tant que tels. En revanche, le carrossage en Suisse de tels châssis doit être défini comme fabrication (art. 15). Si le véhicule carrossé est passible de l'impôt (p. ex. une automobile pour le transport de marchandises du n° 8704 du tarif, d'un poids unitaire n'excédant pas 1600 kg, ou un véhicule

d'habitation du n° 8703), il y est assujetti, en Suisse, comme un tout. Si le véhicule carrossé ne constitue pas une automobile au sens du 1<sup>er</sup> alinéa, aucun impôt n'est dû.

Cette solution permet de réaliser l'égalité de traitement fiscal de l'importation et de la production indigène.

### *Article 3* Autorité fiscale

L'Administration fédérale des douanes est désignée l'autorité fiscale. Cette solution s'impose car les automobiles à fiscaliser sont presque exclusivement importées. L'Administration des douanes doit donc continuer à recenser tous les véhicules à la frontière et, simultanément, à établir la distinction entre les automobiles soumises à l'impôt et celles qui en sont exonérées. L'intégration de la perception de l'impôt dans les opérations de dédouanement permet une procédure simple et rationnelle.

L'autorité fiscale doit également prendre d'office ou sur demande de l'assujetti toutes les décisions ayant trait à la perception de l'impôt sur le territoire suisse, par exemple en cas de contestation du bien-fondé et de l'ampleur de l'assujettissement à l'impôt. Eu égard à l'insignifiance de la production indigène d'automobiles soumises à l'impôt, le surcroît de travail inhérent à la perception de l'impôt sur le territoire suisse devrait se situer dans des limites raisonnables.

L'Administration des douanes dispose du savoir-faire et de l'infrastructure nécessaires pour exécuter la loi.

Au surplus, sont applicables les dispositions de la loi fédérale du 20 décembre 1968 sur la procédure administrative (PA, RS 172.021).

### *Article 4* Contrôles de l'autorité fiscale

Le 1<sup>er</sup> alinéa confère à l'autorité fiscale le droit d'effectuer des contrôles et le 2<sup>e</sup> alinéa règle les devoirs des personnes contrôlées.

L'autorité fiscale obtient ainsi les moyens lui permettant de vérifier de visu un fait chez les assujettis à l'impôt et chez les tiers. En d'autres termes, elle peut vérifier l'existence d'un objet de l'impôt et la base de calcul.

### *Article 5* Entraide administrative

Le 1<sup>er</sup> alinéa règle la collaboration d'autres autorités et organisations; il faut toutefois relever que, contrairement à la situation actuelle, il n'y a pas de transfert de l'exécution aux cantons ni aux communes. Au demeurant, la collaboration des autorités cantonales est déjà prévue par l'article 104, 2<sup>e</sup> alinéa, de la loi fédérale sur la circulation routière (RS 741.01). Les communes et les organisations privées sont mentionnées à titre provisionnel.

2<sup>e</sup> alinéa: La collaboration des organes de police est déjà prévue par l'article 140 de la loi sur les douanes (LD, RS 631.0), en vertu duquel les agents de la police des cantons, des districts, des cercles et des communes sont tenus de dénoncer aux autorités douanières toutes les infractions douanières qu'ils découvrent dans l'exercice de leur fonction et de seconder ces autorités dans la constatation des faits et la poursuite des coupables. Ce devoir restreint de dénonciation de la part des services cantonaux et communaux de police doit également être repris dans la

loi sur l'imposition des véhicules automobiles. Une telle disposition est utile en relation avec la découverte d'infractions à la loi sur l'imposition des véhicules automobiles.

Le 3<sup>e</sup> alinéa statue sur l'obligation de renseigner faite aux autorités fédérales et cantonales ainsi qu'aux organisations auxquelles sont confiées des tâches de droit public. Cette obligation de renseigner l'autorité fiscale est limitée. C'est ainsi que des renseignements ne doivent lui être communiqués que si elle en fait la demande et s'ils sont susceptibles d'être importants pour l'exécution de la loi. Les organisations auxquelles sont confiées des tâches de droit public, qui ne sont mentionnées qu'à titre provisionnel, ne renseignent que dans les limites de leurs tâches.

#### *Article 7* Droit applicable

Vu que l'impôt est instauré en raison de la conversion de droits fiscaux et qu'il est en majeure partie prélevé lors du dédouanement à l'importation, c'est la législation douanière qui doit être applicable. L'imposition sur le territoire suisse se fonde elle aussi essentiellement sur des prescriptions douanières; ainsi en va-t-il notamment de la description des véhicules imposables, fondée sur le libellé des numéros du tarif (art. 2). En outre, l'assujetti à l'impôt peut requérir des renseignements tarifaires (art. 22 LD; art. 8 de l'ordonnance relative à la loi sur les douanes, RS 631.01).

Pour garantir l'égalité de traitement de tous les partenaires, il est dès lors judicieux de faire le plus large usage possible des dispositions de la législation douanière.

#### *Article 9* Personnes assujetties à l'impôt

Pour des raisons d'économie administrative, le cercle des personnes assujetties à l'impôt est aussi restreint que possible. Il est fixé de manière à ne pas compromettre la sécurité fiscale.

L'assujettissement à l'impôt des personnes assujetties aux droits de douane au sens du 1<sup>er</sup> alinéa, lettre a, résulte de l'inclusion de la fiscalisation dans la procédure douanière lors de l'importation. Les personnes assujetties aux droits de douane sont décrites à l'article 13 LD.

La lettre b établit que les personnes assujetties à l'impôt sur le territoire suisse sont les fabricants (cf. aussi art. 28).

2<sup>e</sup> alinéa: Vue que l'importation dans les enclaves douanières suisses ne fait pas naître d'assujettissement aux droits de douane, il importe de déterminer les personnes assujetties à l'impôt lors de telles importations. Compte tenu de l'importance minimale que revêt ce cas de figure, il conviendra de le régler au niveau de l'ordonnance.

#### *Article 10* Succession fiscale

La succession fiscale est la reprise par le successeur au droit d'autrui de tous les droits et obligations d'une personne assujettie à l'impôt. Les obligations du successeur fiscal comprennent non seulement le paiement des redevances dues, mais aussi tous les autres devoirs découlant de la loi (p. ex. l'obligation de tenir

une comptabilité et de faire rapport). Le successeur fiscal peut aussi exercer tous les droits dont aurait joui la personne initialement assujettie à l'impôt. Sont réputées successeurs fiscaux les personnes citées au 2<sup>e</sup> alinéa. Les héritiers répondent solidairement, mais seulement jusqu'à concurrence de leur part héréditaire; les associés personnellement responsables répondent des dettes de la société dans les limites de leur responsabilité.

#### *Article 11 Responsabilité solidaire*

Contrairement à la succession fiscale, la responsabilité solidaire inscrite à l'article 10 implique uniquement des obligations financières. Pour les personnes morales ou les sociétés sans personnalité juridique, dissoutes, les personnes chargées de la liquidation répondent jusqu'à concurrence du produit de la liquidation. La responsabilité solidaire s'applique également aux procédures de faillite et de succession. Si une personne morale transfère son siège à l'étranger sans procéder à une liquidation, les organes répondent personnellement jusqu'à concurrence du montant de la fortune nette de la personne morale. Les dispositions de la lettre a visent à ce que les personnes auxquelles est confiée une liquidation qui y est mentionnée s'abstiennent de disposer du produit de la liquidation tant que des dettes fiscales sont impayées. Si une personne morale transfère son siège à l'étranger sans procéder à une liquidation, la disposition de la lettre b permet de poursuivre les organes pour dette fiscale.

#### *Article 12 Exonération*

Le 1<sup>er</sup> alinéa énumère à grands traits les véhicules automobiles exonérés de l'impôt. Ont servi de base à cet égard les dispositions correspondantes de la législation douanière. Il faut mentionner que, pour le remboursement de l'impôt acquitté à l'importation pour cause de réexportation (marchandises étrangères en retour), la législation douanière est applicable comme pour les droits fiscaux et l'ancien impôt sur le chiffre d'affaires (art. 7).

Sont notamment réputés «admis en franchise de droits de douane du fait de circonstances particulières» (let. a):

- les véhicules automobiles admis en franchise de droits de douane en vertu de l'article 14, chiffres 4, 5, 9, 10, 11 et 17, LD (notamment les véhicules de diplomates, les effets de déménagement, de mariage et de succession ainsi que les véhicules à moteur pour invalides et le matériel de guerre de la Confédération). Il va néanmoins de soi que les véhicules automobiles pouvant déjà être importés en franchise de droits de douane en vertu du tarif des douanes ou dans le cadre d'accords de libre-échange ne sont pas exonérés de l'impôt;
- les marchandises suisses en retour, c'est-à-dire les véhicules automobiles sortis de la libre circulation intérieure et revenant tels quels en Suisse, en tant qu'ils n'ont pas été exonérés de l'impôt du fait de l'exportation ou que l'impôt n'a pas été remboursé lors de l'exportation;
- les véhicules automobiles importés temporairement pour perfectionnement ou réparation en vertu de l'article 17 LD ou réimportés après un perfectionnement ou une réparation à l'étranger. En sont toutefois exclus les véhicules qui, à l'étranger, ont été transformés en véhicules automobiles passibles de l'impôt;
- les chariots de transport agricoles, jusqu'ici exonérés du droit fiscal à l'importation à cause de la production indigène.

La lettre b est applicable lorsque l'assujettissement aux droits de douane est abrogé en vertu de l'article 15, chiffres 1, 2 et 6, LD. Il s'agit en premier lieu de véhicules automobiles qui sont réimportés à des fins de transports transfrontières ou d'utilisation temporaire en Suisse ou après une utilisation temporaire à l'étranger.

La lettre c règle deux cas. D'une part, les véhicules automobiles fabriqués en Suisse doivent pouvoir être exportés sans être grevés de l'impôt lorsque le fabricant assujetti à l'impôt (ou le preneur non assujetti à l'impôt) les amène ou les fait amener directement à l'étranger. L'exportation doit toutefois s'opérer sous contrôle douanier. En outre, les véhicules ne doivent pas avoir préalablement été utilisés ni cédés à des fins d'utilisation. D'autre part, un fabricant peut livrer des véhicules automobiles francs d'impôt à des preneurs qui ne devraient pas payer l'impôt lors de l'importation. Cela concerne en premier lieu les véhicules de diplomates et d'invalides ainsi que le matériel de guerre de la Confédération.

Aux termes de la lettre d, tous les véhicules automobiles admis en franchise de redevances en vertu d'accords internationaux sont exonérés de l'impôt tant lors de l'importation qu'en cas de fabrication en Suisse. Peuvent notamment être cités dans ce contexte la Convention de Vienne du 18 avril 1961 sur les relations diplomatiques (RS 0.191.01) ou la Convention douanière du 4 juin 1954 relative à l'importation temporaire de véhicules routiers privés (RS 0.631.251.4). Une formulation ouverte dans la loi permettra de reprendre des modifications du droit international sans devoir amender cette dernière.

La lettre e tient compte du fait que les minibus de camping lourds de pas plus de neuf places assises sont, par principe, classés dans le tarif des douanes à la position 8703 en tant que voitures de tourisme quel que soit leur poids total. Dans le cadre de l'impôt sur les véhicules automobiles, ils sont par conséquent eux aussi soumis à l'impôt. Or, lorsque de tels véhicules présentent un poids total excédant 3,5 t, ils sont simultanément assujettis à la redevance sur le trafic des poids lourds. L'exonération permet d'éviter que, le cas échéant, la même administration doive procéder à une double imposition. En outre, les bricoleurs qui, par exemple, transforment un car de tourisme en un bus de camping, sont exclus de l'assujettissement à l'impôt.

Afin de garantir la souplesse nécessaire, les détails seront réglés dans l'ordonnance. Le 2<sup>e</sup> alinéa en confère la compétence au Conseil fédéral.

### Article 13 Taux de l'impôt

Actuellement, les automobiles sont passibles de droits selon le poids. Du fait de notables augmentations de prix, la charge fiscale moyenne des automobiles importées s'est sensiblement réduite. Le passage à une imposition *ad valorem* empêchera une nouvelle érosion, sans toutefois accroître la charge fiscale dans son ensemble.

Vu que la conversion doit s'opérer selon le principe de la neutralité des coûts, le calcul se fonde sur le produit de la part fiscale des droits de douane durant les années 1990-1992, c'est-à-dire durant les trois années précédant l'acceptation de l'article constitutionnel par le peuple et les cantons. Vu que les pièces d'automobiles sont exonérées de l'impôt pour des raisons d'économie administrative, le

taux d'impôt est majoré d'un supplément proportionnel à cette perte de recettes. N'est pas pris en compte l'élément protecteur du droit de douane (droit résiduel, c'est-à-dire la différence entre le taux normal actuel et la part fiscale du droit de douane) pour les automobiles de tourisme du n° 8703 du tarif (cf. modification du droit en vigueur, ch. 1).

Afin de garantir une mise en œuvre aussi simple que possible, toutes les automobiles passibles de l'impôt sont soumises au même taux de 4 pour cent du montant imposable. Le mode de calcul est précisé à l'annexe (ch. 1).

En ce qui concerne le droit de statistique, il faut relever ce qui suit:

Le droit de statistique était perçu uniquement sur les droits de douane et les autres redevances exigibles en liaison avec ces derniers. Il n'existe pas de base légale prévoyant le prélèvement d'un droit de statistique sur un impôt interne. Dans le contexte de l'Uruguay Round du GATT, le droit de statistique a été éliminé avec effet au 1<sup>er</sup> juillet 1995. Ce droit n'est dès lors plus censé être mentionné dans la loi en tant que tel. Cependant, rien n'empêche de compenser la perte de recettes y afférente lors du calcul du taux de l'impôt.

#### *Article 14* Modification du taux de l'impôt

#### *Article 15* Durée de la modification

La loi sur le tarif des douanes (art. 3, 4 et 8, RS 632.10) règle les compétences du Conseil fédéral de baisser ou de majorer des taux isolés du droit de douane. Ces compétences s'appliquent également aux droits fiscaux. L'actuelle réglementation des compétences, qui fit l'objet de vastes débats au sein des Chambres fédérales lors des délibérations relatives à la loi sur le tarif des douanes et dont la nécessité a été reconnue en ce qui concerne les redevances fiscales, doit être reconduite dans la loi sur l'imposition des véhicules automobiles. En outre, il faut souligner une fois encore que cet impôt est perçu presque exclusivement lors de l'importation.

L'article 14 fixe les limites de la délégation donnée au Conseil fédéral. Les modifications du taux de l'impôt décidées par le Conseil fédéral expireront dans chaque cas avec l'entrée en vigueur de la modification de la loi qui les remplacera. L'article 15 établit que l'Assemblée fédérale statuera sur les mesures prises par le Conseil fédéral. Les majorations du taux d'impôt seront sujettes au référendum facultatif.

Les articles 17 à 21 concernent uniquement la perception de l'impôt en cas de fabrication en Suisse. La procédure applicable lors de l'importation est couverte par la législation douanière (en particulier l'art. 7, 1<sup>er</sup> al., LD). Il est prévu que la perception de l'impôt sur le territoire suisse soit elle aussi déléguée dans la mesure du possible aux bureaux de douane et aux directions d'arrondissement des douanes.

#### *Article 17* Déclaration fiscale en cas de fabrication en Suisse

Le 1<sup>er</sup> alinéa établit que les personnes assujetties à l'impôt doivent remettre une déclaration fiscale. A l'instar de la procédure douanière à l'importation, l'imposition sur le territoire suisse repose sur le principe de l'auto-taxation. L'idée d'une déclaration périodique a été abandonnée, car les assujettis sont tributaires d'une

prompte liquidation de la taxation: sans preuve de l'imposition, les automobiles ne peuvent être immatriculées (cf. modification du droit en vigueur, ch. 2). Sont toutefois réservés les accords au sens du 3<sup>e</sup> alinéa.

Aux termes du 2<sup>e</sup> alinéa, la déclaration fiscale constitue la base de la taxation, sauf dans les cas où un contrôle officiel révélerait un autre état de fait. Un contrôle officiel peut, par exemple, être opéré sur la base des rapports fournis en vertu de l'article 32. Le caractère contraignant de la déclaration fiscale correspond pour l'essentiel à celui de la déclaration en douane lors de l'importation (art. 35, 2<sup>e</sup> al., LD).

Le 3<sup>e</sup> alinéa confère à la Direction générale des douanes, comme pour l'importation (art. 72a LD), la possibilité de conclure aussi sur le territoire suisse des accords aux fins de simplifier les formalités.

#### *Article 18* Délai de remise de la déclaration fiscale en cas de fabrication en Suisse

Le 1<sup>er</sup> alinéa octroie au Conseil fédéral la compétence de fixer dans l'ordonnance le délai de remise de la déclaration fiscale. Il y a tout lieu d'admettre que ce délai devra être bref, ne serait-ce que dans l'intérêt des assujettis (cf. commentaires de l'art. 17, 1<sup>er</sup> al.). De plus, cela permettra une certaine harmonisation avec la procédure douanière à l'importation (art. 31 LD).

#### *Article 19* Taxation en cas de fabrication en Suisse

L'autorité fiscale envoie une décision de taxation au redevable de l'impôt. Ce procédé correspond à l'acceptation de la déclaration au sens de l'article 35 LD. La procédure de taxation sera ainsi achevée.

#### *Article 20* Exigibilité de l'impôt en cas de fabrication en Suisse

L'impôt est en principe exigible à la naissance de la créance fiscale. A titre de simplification des procédures, le 1<sup>er</sup> alinéa dispose que le montant dû ne doit être versé à l'autorité fiscale qu'après réception de la décision de taxation.

Le 2<sup>e</sup> alinéa prévoit une délégation des compétences au Conseil fédéral pour fixer les délais de paiement avec, pour corollaire, une certaine flexibilité.

Le 3<sup>e</sup> alinéa fixe l'obligation de payer un intérêt moratoire en cas de retard dans le paiement de l'impôt dû. Le taux en sera fixé par le Département fédéral des finances.

#### *Article 21* Sûretés en cas de fabrication en Suisse

Pour assurer la rentrée des créances fiscales, une procédure légale est nécessaire. Elle prévoit la mainmise de l'autorité fiscale sur la fortune du redevable. L'article 21 dispose que l'autorité fiscale peut exiger des sûretés lorsque la personne assujettie à l'impôt est en retard de paiement ou si le recouvrement de l'impôt paraît compromis. Tel pourrait être le cas, dans la seconde hypothèse, lorsque la personne assujettie à l'impôt n'a ni domicile ni siège en Suisse, lorsqu'elle se prépare à transférer son siège à l'étranger, lorsqu'elle veut se faire radier du registre du commerce, lorsqu'elle adopte un comportement de nature à compromettre la créance fiscale, lorsqu'elle accomplit des actes dont les conséquences

privent l'Etat de la fortune nécessaire pour honorer ses prétentions, tels que des donations extraordinaires ou la délocalisation du patrimoine à l'étranger. Il est impossible d'énumérer dans la loi tous les cas susceptibles de faire l'objet d'une réquisition de sûretés. La marge de manœuvre dont l'autorité fiscale a besoin pour apprécier chaque cas d'espèce étant restreinte par la pratique des tribunaux, les personnes concernées sont protégées contre d'éventuels agissements arbitraires.

La décision de réquisition de sûretés est immédiatement exécutoire. Elle est réputée ordonnance de séquestre au sens de l'article 274 de la loi fédérale sur la poursuite pour dettes et la faillite; l'action en mainlevée du séquestre est exclue. Le débiteur qui conteste le bien-fondé de la décision doit engager une procédure normale devant un tribunal.

#### *Article 22* Perception subséquente et demande de restitution de l'impôt

L'autorité fiscale requiert d'une personne assujettie à l'impôt le paiement subséquent d'un montant d'impôt si celui-ci n'a pas été fixé ou a été fixé trop bas ou encore si un remboursement a été fixé trop haut. La perception subséquente représente une révision au préjudice de la personne assujettie à l'impôt et suppose dans chaque cas une erreur de l'autorité fiscale. Cette erreur doit porter sur un fait déterminant pour la fixation de l'impôt. Elle peut aussi consister en une appréciation juridique inexacte. Il ne suffit pas, toutefois, que l'autorité fiscale change simplement d'avis dans l'appréciation de dispositions légales.

La réglementation prévue au 2<sup>e</sup> alinéa est une révision d'office en faveur de la personne assujettie à l'impôt. Elle permet à l'autorité fiscale de restituer un impôt si, dans le cadre d'un contrôle officiel de la taxation, elle constate qu'il a été perçu à tort. Sont par exemple réputés contrôles officiels le contrôle par sondages des taxations des bureaux de douane, effectué par la direction d'arrondissement à laquelle ils sont subordonnés, ou l'examen des rapports définis à l'article 32.

Pour assurer la sécurité juridique, le délai de la perception subséquente et de la restitution de l'impôt est fixé à une année. Les dispositions des articles 66 à 68 de la loi sur la procédure administrative concernant la révision de décisions sur recours ne sont pas touchées par la loi sur l'imposition des véhicules automobiles.

#### *Article 23* Prescription de la créance fiscale

Il s'agit en l'occurrence d'une prescription dite de perception. Pour des raisons de sécurité du droit, un tel délai est inscrit dans la loi sur l'imposition des véhicules automobiles comme il est d'usage pour les impôts dits directs (cf. art. 47, 2<sup>e</sup> al.; de la loi sur l'harmonisation fiscale, RS 642.14).

#### *Article 24* Remise de l'impôt

Il y a remise d'impôt lorsque l'Etat renonce à une prétention à laquelle il a droit. L'institution juridique de la remise d'impôt est donc un acte d'exécution fiscale et non de taxation. La réglementation au sein de la loi doit, pour être conforme au principe de la légalité administrative, établir la compétence qu'a l'autorité fiscale de remettre l'impôt. De même, il convient d'en régler les conditions afin d'exclure une application arbitraire. Doivent dès lors être réglés les motifs de la remise, la forme (remise totale ou partielle), ainsi que les questions relatives aux ayants droit

(ce sont les redevables de l'impôt), à l'autorité compétente pour statuer (la Direction générale des douanes) et à la procédure de remise.

Les motifs de la remise ne peuvent être énumérés de manière exhaustive dans la loi. La description qui en est faite au 1<sup>er</sup> alinéa est toutefois la plus concise possible. Les motifs de remise tels qu'ils sont prévus sont censés permettre d'éviter que le redevable ne soit menacé dans son existence économique, pour des raisons humanitaires ou sociales. Les ayants droit à la remise sont les redevables de l'impôt. Ce ne sont pas seulement les personnes assujetties à l'impôt citées à l'article 8, mais également les successeurs fiscaux (art. 10) ou les personnes solidairement responsables (art. 11).

En vertu du 2<sup>e</sup> alinéa, le délai de présentation des demandes de remise de l'impôt est d'une année.

#### *Article 25* Objet de l'impôt

Le 1<sup>er</sup> alinéa dispose que l'importation d'automobiles est soumise à l'impôt. Il suffit à cet égard qu'une automobile franchisse la frontière, sans qu'une opération juridique n'y soit liée. Il n'y a donc pas de changement par rapport à la perception des actuels droits fiscaux (cf. aussi commentaire de l'art. 3), hormis le cas des enclaves douanières suisses. On renonce à une taxation à un autre moment, par exemple lors de l'immatriculation.

Aux termes du 2<sup>e</sup> alinéa, la loi sur l'imposition des véhicules automobiles est applicable sur tout le territoire de la Confédération, c'est-à-dire aussi dans les enclaves douanières suisses. Le territoire fiscal comprend également les enclaves douanières étrangères de Liechtenstein et de Büsingen, où les droits fiscaux sont déjà perçus aujourd'hui. La même réglementation est également prévue dans la loi sur l'imposition des huiles minérales.

#### *Article 26* Naissance et exigibilité de la créance fiscale

1<sup>er</sup> alinéa: La créance fiscale naît en même temps que l'assujettissement aux droits de douane. C'est aussi le moment auquel on fait remonter la taxation pour les automobiles non déclarées ou irrégulièrement déclarées.

2<sup>e</sup> alinéa: Vu que la procédure douanière n'est pas applicable lors de l'importation dans les enclaves douanières suisses, le Conseil fédéral doit édicter des prescriptions. Il serait concevable de n'admettre l'importation d'automobiles non dédouanées dans les enclaves douanières suisses que si l'impôt a préalablement été payé auprès d'un office de douane suisse. Pourraient cependant être exclues de cette procédure les automobiles exonérées de l'impôt (p. ex. celles des touristes étrangers).

#### *Article 27* Base du calcul

Le 1<sup>er</sup> alinéa règle deux cas. D'une part, le cas normal, à la lettre a, où la contre-prestation au sens de l'article 33 correspond à la valeur de l'automobile et sert par conséquent de base de calcul. Dans les autres cas, le calcul s'opère sur la base de la valeur dite normale (let. b). Il s'agit en l'occurrence de la contre-prestation hypothétique que l'importateur devrait payer pour une automobile analogue, au stade où l'importation a lieu et au moment de la naissance de la créance fiscale, donc au moment de l'importation, à un fournisseur indépendant

dans le pays de provenance de l'automobile et aux conditions de la libre concurrence. Est déterminante la contre-prestation à payer jusqu'au premier lieu de destination sur le territoire suisse.

Le 2<sup>e</sup> alinéa décrit les éléments de coût à englober dans la base de calcul. En font partie – à l'exclusion de l'impôt sur les véhicules automobiles et de la taxe sur la valeur ajoutée – tous les impôts, droits de douane et autres redevances exigibles hors du pays d'importation et en vertu de l'importation (let. a). S'y ajoutent les frais accessoires tels que les commissions, les frais de transport et d'assurance jusqu'au premier lieu de destination des automobiles sur le territoire suisse. Le premier lieu de destination sur le territoire suisse est le lieu indiqué dans la lettre de voiture ou dans un autre document d'accompagnement concernant l'automobile importée. A défaut, est réputé premier lieu de destination sur le territoire suisse l'endroit où s'effectue le transbordement sur le territoire suisse (let. b).

Le 3<sup>e</sup> alinéa précise expressément que l'autorité fiscale a, dans les limites de son pouvoir d'appréciation, le droit d'estimer la base de calcul de l'impôt lorsque les indications de valeur font défaut ou sont sujettes à caution. Elle dispose à cet effet des moyens auxiliaires usuels (p. ex. Eurotax).

4<sup>e</sup> alinéa: Est déterminant pour la conversion en francs suisses des prix ou des indications de valeur libellés en monnaies étrangères le cours appliqué à la vente des devises valable le dernier jour qui précède celui où naît l'assujettissement à l'impôt. D'éventuels écarts de cours par rapport au jour de l'importation sont sans importance.

5<sup>e</sup> alinéa: Il peut arriver que des automobiles soient présentées à l'importation incomplètes ou non finies. En vertu de la règle générale 2a pour l'interprétation du système harmonisé (RS 632.10, annexe), de telles automobiles sont assimilées aux automobiles complètes ou finies en ce qui concerne le classement tarifaire (p. ex. une automobile sans moteur ou sans roues). En outre, lors du dédouanement à l'importation, le montant des droits de douane se calcule d'après la nature, la quantité et la qualité de la marchandise au moment où elle est placée sous contrôle douanier (art. 23 LD). Aux termes de l'article 7, c'est dans cet état que l'automobile devrait être imposée lors de l'importation, c'est-à-dire même si elle est incomplète ou non finie. Les parties manquantes échapperaient alors au fisc. Pour garantir l'égalité de traitement de l'importation et de la fabrication indigène et pour empêcher des abus, il faut octroyer à l'autorité fiscale la compétence de majorer de manière appropriée le prix ou la valeur imposable quand des parties nécessaires au fonctionnement de l'automobile font défaut lors de la naissance de la créance fiscale.

La délégation à l'échelon administratif est garante d'une gestion souple de cette compétence. En outre, l'administration des douanes dispose de l'expérience nécessaire en la matière, car les parties manquantes doivent aussi être prises en considération pour la détermination du numéro du tarif (cf. note suisse 1 du chap. 87 du tarif des douanes, RS 632.10, annexe).

## *Article 28* Objet de l'impôt

1<sup>er</sup> alinéa: L'impôt sur les automobiles est un impôt à une phase. Pour réaliser l'égalité de traitement fiscal de la fabrication indigène et de l'importation, il est

perçu sur la livraison et sur l'utilisation en propre. On renoncera à l'imposition à un autre moment, par exemple lors de l'immatriculation.

2<sup>e</sup> alinéa: Compte tenu des variantes possibles, il est judicieux de ne préciser la notion de fabrication que dans l'ordonnance. Outre la construction proprement dite d'automobiles mentionnée dans le texte de la loi, seraient par exemple réputés «montage de parties importantes»:

- l'assemblage complet ou partiel à partir de pièces,
- le carrossage de châssis (avec ou sans cabine),
- la transformation de véhicules exonérés d'impôt (p. ex. ceux des n<sup>os</sup> 8702 ou 8704 du tarif, d'un poids unitaire de plus de 1600 kg) en véhicules passibles de l'impôt (p. ex. en automobiles d'habitation du n<sup>o</sup> 8703).

Ne seraient pas considérés comme fabrication notamment le montage simple de parties manquantes nécessaires au fonctionnement (p. ex. l'installation d'un moteur, le montage de roues, la pose d'un accumulateur, la fixation de sièges), les réparations et les travaux de peinture.

En principe, toutes les automobiles fabriquées en Suisse (c'est-à-dire même la fabrication non professionnelle) sont censées être grevées de l'impôt. L'égalité de traitement fiscal de la fabrication indigène et de l'importation est ainsi assurée.

3<sup>e</sup> alinéa: Cf. commentaire de l'article 25. Les tâches des services cantonaux de la circulation routière constituent à cet égard un élément important de la sécurité fiscale (cf. modification du droit en vigueur, ch. 2).

#### *Article 29* Livraison

Cette formulation vise à recenser tous les processus de cession d'une automobile à un tiers.

Sont en premier lieu concernés:

- le transfert du pouvoir de disposer économiquement d'une automobile en nom propre (contrat de vente ou de commission);
- la fourniture d'une automobile fabriquée pour le compte d'autrui;
- la remise d'une automobile en vertu d'un contrat qui en prévoit la location pendant une période déterminée ou la vente à tempérament, assorties de la clause que la propriété est acquise au plus tard lors du paiement du dernier acompte (contrat de location-vente et opérations de leasing);
- la mise à disposition d'une automobile à des fins d'usage ou de jouissance (contrats de location et d'affermage);
- l'aliénation à titre gratuit, c'est-à-dire surtout le don d'une automobile.

N'est toutefois concernée que la première cession d'une automobile. Le commerce d'occasion par les fabricants n'est pas soumis à l'impôt.

#### *Article 30* Utilisation en propre

Vu que tous les véhicules fabriqués en Suisse sont censés être grevés de l'impôt, la formulation choisie couvre ici également un large éventail. Le fait constitutif de l'impôt qu'est l'utilisation en propre doit empêcher que des fabricants ne soient fiscalement avantagés par rapport à d'autres personnes s'il n'y a aucune livraison. Cela concerne en premier lieu les automobiles qui ne sont pas vendues. Le genre précis d'utilisation ne joue à cet égard aucun rôle.

La lettre a cite l'utilisation en propre des entreprises. En font partie par exemple les véhicules d'essai et de démonstration. Les voitures de course engagées à cet effet par des fabricants sont soumises à l'impôt.

Les lettres b et c se réfèrent aux cas dans lesquels des automobiles sont utilisées à des fins privées, par exemple en tant que véhicules d'une entreprise servant à des fins privées.

### *Article 31* Naissance de la créance fiscale

Cet article détermine à quel moment naît la créance fiscale pour la livraison et pour l'utilisation en propre. Cette formulation s'harmonise dans une large mesure avec les modalités prévues pour l'importation (art. 26).

### *Article 32* Obligation de se faire enregistrer, de tenir des contrôles et de fournir un rapport

L'article 32 enjoint aux fabricants d'automobiles de se faire enregistrer auprès de l'autorité fiscale ainsi que de tenir des contrôles sur toutes les opérations importantes et d'en faire périodiquement rapport. Ce système d'enregistrement et d'annonce permet à l'autorité fiscale de surveiller le commerce des automobiles soumises à la loi et contribue ainsi à la sécurité fiscale.

### *Article 33* Base de calcul

Le 1<sup>er</sup> alinéa énonce le principe selon lequel l'impôt doit être calculé sur la contre-prestation lorsque la livraison a lieu en vertu d'un contrat de vente ou de commission. La contre-prestation constitue la base de calcul de l'impôt. Le montant d'impôt à payer ne peut être déterminé qu'une fois établi le montant de la contre-prestation.

Le 2<sup>e</sup> alinéa règle dès lors tout ce qui fait partie de la contre-prestation, à savoir la totalité de la contre-prestation que l'acquéreur de la livraison ou un tiers à sa place doit fournir au contractant. Afin d'éviter des difficultés de délimitation et conformément à la jurisprudence du Tribunal fédéral relative à la notion juridique de contre-prestation en matière d'impôt sur le chiffre d'affaires, il est expressément dit que la compensation de frais supportée par l'acquéreur fait partie de la contre-prestation. Aucun élément de coût n'est exclu de la contre-prestation imposable. Est ainsi déterminante pour le calcul de l'impôt la recette totale ou brute que l'assujéti reçoit pour sa livraison. Le texte de la loi fait en outre ressortir que toutes les prestations de l'acquéreur qui sont en rapport de cause à effet avec la livraison doivent également être considérées comme faisant partie de la contre-prestation. Pour cette raison, les taxes d'élimination des déchets, qu'il s'agisse de taxes ordinaires ou de taxes de préférence, font elles aussi partie de la contre-prestation. En cas de prestations fournies à des tiers proches, il faut partir du principe du prix de pleine concurrence («Dealing at arm's length»), comme c'est par exemple le cas en matière d'impôt fédéral direct.

Le 3<sup>e</sup> alinéa règle les cas autres que ceux qui sont mentionnés au 1<sup>er</sup> alinéa ainsi que les cas donnant lieu à aucun échange de prestations. Ainsi en est-il de l'utilisation en propre. Le calcul de l'impôt doit alors être fondé sur un autre critère mesurable conforme aux lois du marché. Est déterminant en l'occurrence le prix du marché qui serait facturé à un tiers indépendant. Ainsi, outre la valeur

des matières premières achetées, la valeur ajoutée par le fabricant représente elle aussi une part de la base de calcul.

Le 4<sup>e</sup> alinéa règle les cas où la contre-prestation reçue en échange de la livraison ne comprend pas ou pas seulement un paiement en argent. Ici se pose la question de l'estimation de la contre-prestation. Ce qui est déterminant en cas d'échange, c'est la valeur marchande des véhicules échangés. En cas d'exécution d'une prestation à titre de paiement, c'est le montant de la dette qui, selon l'accord des contractants, est considérée comme éteinte. On ne se fonde donc pas sur une valeur intrinsèque ni sur le prix effectivement obtenu en cas de revente éventuelle.

Le 5<sup>e</sup> alinéa désigne également les contributions publiques, excepté l'impôt même dû sur la livraison et la taxe sur la valeur ajoutée, comme des composantes de la base de calcul. L'assujetti ne doit cependant faire imposer cette part de la contre-prestation que s'il est devenu lui-même débiteur de la contribution publique en raison de sa livraison. Tel est en particulier le cas de l'homologation des véhicules à moteur prescrite au niveau fédéral. En revanche, les émoluments du permis de circulation ou la vignette autoroutière, que l'assujetti facture séparément à son client, ne font pas partie de la contre-prestation imposable, étant donné que c'est le client qui, en tant que détenteur du véhicule, est redevable de l'impôt. Il s'agit d'un compte de passage au sens du 6<sup>e</sup> alinéa.

Le 6<sup>e</sup> alinéa dispose que les montants que la personne assujettie à l'impôt reçoit du preneur à titre de remboursement des contributions publiques qu'elle a payées au nom et pour le compte de celui-ci ne font pas partie de la contre-prestation, pour autant que ces montants soient facturés séparément (comptes de passage). A titre d'exemple, on peut citer les émoluments du permis de circulation et la vignette autoroutière dont il a déjà été question.

L'imposition doit en principe se fonder sur la contre-prestation ou sur la valeur des automobiles en état de marche. Afin d'éviter des abus et de garantir l'égalité de traitement de tous les assujettis, il faut conférer à l'autorité fiscale la compétence de majorer la contre-prestation ou la valeur de manière appropriée si l'automobile est incomplète ou non finie lors de la naissance de la créance fiscale (7<sup>e</sup> alinéa).

#### *Article 34* Statistique

Les automobiles importées et exportées font l'objet d'une saisie statistique. Il n'existe pas encore de statistique précise sur la production indigène des automobiles soumises à l'impôt. Certes, l'Office fédéral de la statistique (OFS) publie déjà des statistiques sur les véhicules immatriculés, ventilées par pays de provenance, mais il ne s'agit pas d'une statistique de la production. Selon la loi du 9 octobre 1992 sur la statistique fédérale (RS 431.01), l'OFS est le service statistique central de la Confédération qui procède généralement aux relevés. Aussi n'est-il pas prévu que la Direction générale des douanes dresse une statistique de la production indigène. Pour pouvoir disposer en tout temps surtout envers l'extérieur d'indications précises, l'article 34 crée la base légale de la mise en œuvre statistique des données consécutives à l'exécution de la loi sur le territoire suisse. La perception d'un droit de statistique n'est pas prévue (cf. aussi commentaire de l'art. 13).

Les détails concernant la collecte, le tri, la mise en œuvre et la diffusion des données sont réglés dans l'ordonnance du 30 juin 1993 concernant l'exécution des relevés statistiques fédéraux (RS 431.012.1).

Il va de soi que les dispositions en matière de protection des données (loi fédérale du 19 juin 1992 sur la protection des données, RS 235.1) et celles de la loi sur la statistique fédérale sont applicables.

#### *Article 35 Réclamation*

Les décisions de taxation définies à l'article 19 sont des décisions au sens de l'article 5, 1<sup>er</sup> alinéa, PA. Celles-ci et, le cas échéant, les autres décisions rendues en première instance par la Direction générale des douanes dans le cadre de l'imposition sur le territoire suisse en vertu de l'article 3 sont dès lors en principe susceptibles de faire l'objet d'un recours. Vu que la Direction générale des douanes est la plus haute autorité administrative, le recours en procédure administrative doit être exclu. Les décisions rendues par la Direction générale des douanes (à l'exclusion des réquisitions de sûretés au sens de l'art. 38) doivent par conséquent pouvoir être attaquées en procédure de réclamation. Cela permettra à l'autorité de taxation de revenir sur sa décision. Les conditions et les délais de réclamation ainsi que les exigences formelles correspondent pour l'essentiel aux dispositions de la PA (RS 172.021).

#### *Article 36 Recours auprès des directions d'arrondissement et de la Direction générale des douanes*

Les décisions rendues par les bureaux de douane ou par les directions d'arrondissement peuvent faire l'objet d'un recours. Par analogie à la voie de recours en matière douanière (art. 109 LD), les directions d'arrondissement sont l'instance de recours pour les recours contre les décisions des bureaux de douane. Le délai est également de 60 jours.

Les décisions des directions d'arrondissement peuvent être portées devant la Direction générale des douanes. Cette réglementation conduit d'une part à ce que, lors de recours contre les décisions des bureaux de douane, il faille franchir une étape de recours supplémentaire jusqu'à l'instance de recours indépendante de l'administration. D'autre part, on évite de devoir utiliser des voies de recours différentes pour l'impôt et, le cas échéant, pour d'autres redevances.

#### *Article 37 Recours auprès de la Commission des recours en matière de douane*

Les décisions sur réclamation et sur recours rendues par la Direction générale des douanes peuvent faire l'objet d'un recours à la Commission de recours en matière de douane, pour autant que le recours vise la fixation de l'impôt. La procédure est ancrée dans la PA. Il est opportun de désigner la Commission de recours en matière de douane (CRD) en qualité d'autorité de recours vu que les définitions de l'article 2 se réfèrent à des numéros du tarif. L'appréciation du classement tarifaire d'une automobile relève en dernière instance de la compétence de la CRD. L'article 109, 1<sup>er</sup> alinéa, lettre c, chiffre 2, LD, dispose en effet que la CRD est l'autorité de recours également pour les décisions en première instance ou pour les décisions sur recours de la Direction générale des douanes concernant le classement tarifaire à des fins autres que la perception des droits de douane.

## Article 39 Mise en péril ou soustraction de l'impôt

1<sup>er</sup> alinéa: Se rend coupable de soustraction fiscale la personne qui fait en sorte que l'impôt ne soit pas perçu ou qui en obtient pour elle-même ou pour un tiers un avantage fiscal illicite. Peut, par exemple, mettre en péril ou soustraire l'impôt quiconque omet de déclarer ou déclare de manière inexacte une automobile aux fins d'imposition ou quiconque procure ou tente de procurer à lui-même ou à un tiers un avantage fiscal illicite.

Lorsqu'une infraction a été commise dans la gestion des affaires d'une personne morale, d'une société en nom collectif ou en commandite, d'une société simple ou d'une collectivité de personnes sans personnalité juridique ou dans le traitement d'affaires commerciales ou professionnelles en faveur d'une tierce personne, ce sont les personnes physiques qui ont commis l'infraction qui sont les auteurs de l'infraction. Est applicable l'article 6 de la loi fédérale sur le droit pénal administratif (DPA, RS 313.0).

Sont punissables l'intention, le dol éventuel et la négligence.

La mise en péril ou la soustraction de l'impôt peut être sanctionnée par une amende allant jusqu'au quintuple du montant de l'impôt soustrait ou mis en péril ou encore de l'avantage illicite obtenu. Pour la réalisation d'actes punissables au sens des articles 14 à 16 DPA (escroquerie en matière de prestations et de contributions, faux dans les titres et obtention d'une constatation fausse, suppression de titres), les peines encourues à ce titre sont réservées.

2<sup>e</sup> alinéa: En cas de circonstances aggravantes, le maximum de l'amende encourue sera augmenté de moitié. Les circonstances aggravantes sont énumérées de manière exhaustive par la loi.

3<sup>e</sup> alinéa: Si le montant de l'impôt visé au 1<sup>er</sup> alinéa ne peut pas être déterminé exactement, l'autorité fiscale l'estime. Une disposition analogue figure dans diverses lois fiscales. Avant de rendre une décision, une autorité fédérale doit constater les faits d'office (cf. art. 12 PA). En procédure de taxation, la constatation précise des faits peut s'avérer impossible (p. ex. si une partie ne donne pas suite au devoir de collaboration). Pour que la procédure de taxation puisse néanmoins être menée à terme en bonne et due forme, il est judicieux que l'autorité fiscale soit habilitée à fixer le montant d'impôt par estimation.

4<sup>e</sup> alinéa: Si un acte réalise à la fois les faits constitutifs de plusieurs infractions (contravention douanière ou infraction à l'OTVA), la peine applicable est, en vertu des prescriptions en vigueur (art. 85 LD et art. 77, 4<sup>e</sup> al., OTVA, RS 641.201), celle de l'infraction la plus grave. Cette peine peut être augmentée de manière appropriée (principe de l'aggravation). Le maximum légal du genre de peine ne doit cependant pas être dépassé (art. 68, 1<sup>er</sup> al., du code pénal suisse du 21 déc. 1937; CPS, RS 311.0). Ce principe est maintenu. Il faut pouvoir infliger la peine encourue pour l'infraction la plus grave en cas de concours idéal entre une infraction à l'OTVA, une infraction douanière et une infraction à la Limpauto. Sans disposition sur le concours d'infractions, l'auteur serait puni des peines encourues pour tous les faits constitutifs réalisés.

En règle générale, il y a tout lieu d'admettre que l'impôt sur les automobiles sera plus élevé que le montant des droits de douane, car les automobiles passibles de l'impôt seront soit admises en franchise, soit grevées de droits résiduels minimes

(cf. annexe, ch. 1). Le montant des droits de douane n'est susceptible d'excéder le montant de l'impôt que pour les automobiles usagées du numéro 8703 du tarif. En pareil cas, l'amende devrait être infligée sur la base du montant des droits de douane. Au demeurant, c'est la TVA soustraite ou mise en péril qui, en raison de son taux plus élevé, devrait déterminer la quotité de l'amende dans la plupart des cas.

#### *Article 40* Recel de l'impôt

Le recel de l'impôt est un délit subséquent. Il se greffe sur un délit dirigé contre la fortune de la Confédération, par lequel est créée ou maintenue une situation contraire au droit. Le destinataire qui sait ou qui devait savoir que les automobiles qu'il prend sous sa garde de quelque manière que ce soit, qu'il dissimule, qu'il aide à écouler ou qu'il met à la consommation, ont été soustraites à l'impôt auquel elles sont assujetties se rend coupable de recel. Le recel n'est possible que pour un objet qui a été acquis immédiatement par l'infraction précédente, et non pour un objet de remplacement. Le receleur est puni de la peine encourue par l'auteur de la soustraction.

#### *Article 41* Violation de l'obligation de tenir des contrôles et de faire rapport

L'autorité fiscale taxe l'assujetti à l'impôt sur la base de la déclaration fiscale. Si elle entend vérifier les indications fournies par l'assujetti, elle peut opérer un contrôle au domicile de ce dernier. A cet effet, l'assujetti est tenu de fournir tous les renseignements et de présenter tous les livres, papiers d'affaires et documents importants pour l'exécution de la loi sur l'imposition des véhicules automobiles (art. 4). A cet égard, la tenue correcte des contrôles prévus à l'article 32 revêt une grande importance. C'est pourquoi le 1<sup>er</sup> alinéa dispose que la violation de l'obligation de tenir des contrôles et de faire rapport fait l'objet d'une mesure pénale distincte. Quiconque ne remplit pas ses obligations au sens de l'article 32 peut être puni d'une amende jusqu'à 10 000 francs.

Le 2<sup>e</sup> alinéa traite de ce qu'on pourrait appeler le «privilege du bricoleur». Envers celui qui construit une automobile en tant que bricoleur, les sévères obligations en matière d'annonce, de tenue de livres comptables et de conservation des justificatifs ne doivent pas être appliquées avec la même rigueur qu'envers les fabricants professionnels. Cet alinéa dispose par conséquent qu'on peut renoncer à infliger des amendes inappropriées en pareils cas.

#### *Article 43* Relation avec la loi fédérale sur le droit pénal administratif

Le 1<sup>er</sup> alinéa renvoie au DPA en tant que droit subsidiairement applicable pour la poursuite et le jugement. Cela étant, la partie générale du CPS est également applicable pour les infractions à la Limpauto (art. 2 DPA).

Le 2<sup>e</sup> alinéa désigne l'Administration fédérale des douanes en tant qu'autorité compétente pour la poursuite et le jugement d'infractions. Elle décerne les mandats de répression et rend les ordonnances de confiscation ainsi que les prononcés pénaux et les prononcés de confiscation; elle rend également les ordonnances de non-lieu et se prononce sur la révision de procédures pénales ainsi que sur les indemnités et le droit de recours contre un tiers au sens des articles 99 à 102 DPA. En application de l'article 7, les compétences au sein de

L'Administration des douanes sont réglées conformément à l'article 87, 2<sup>e</sup> alinéa, LD. L'utilisation des amendes est régie par l'article 104 LD.

#### *Article 44* Disposition transitoire

L'article 44 établit que l'impôt est également perçu sur les automobiles non imposées qui sont transférées d'une enclave douanière suisse (Samnaun) sur le reste du territoire de la Confédération et dans les enclaves douanières étrangères, c'est-à-dire sur le territoire douanier suisse. Sont concernés les véhicules qui, avant l'entrée en vigueur de la loi, ont été importés en franchise dans l'enclave douanière suisse et qui, de là, sont introduits sur le territoire douanier suisse. Il s'agit en l'occurrence d'une importation au sens douanier, mais non au sens fiscal. Cette disposition vise en premier lieu à empêcher les abus. En revanche, les automobiles importées en franchise dans une enclave douanière suisse avant l'entrée en vigueur de la loi peuvent continuer d'y être utilisées sans acquittement subséquent de l'impôt.

Il s'avère approprié que le Conseil fédéral règle les détails.

#### *Article 45* Référendum et entrée en vigueur

Selon le calendrier actuel, la loi sur l'imposition des véhicules automobiles devrait pouvoir entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1997.

### **Modification du droit en vigueur**

#### *1. Loi sur le tarif des douanes*

Vu que l'impôt sur les automobiles remplace les droits fiscaux, il est nécessaire de modifier le tarif d'usage des douanes 1986.

Les taux normaux actuels pour les automobiles du numéro 8703 du tarif et pour certains châssis du numéro 8706 se composent d'un élément fiscal et d'un élément protecteur. Ce dernier s'élève, en fonction du poids unitaire, à 12, 14 ou 15 fr. par 100 kg brut. Nous proposons de maintenir les droits protecteurs (c'est-à-dire les droits dits résiduels) pour les automobiles du numéro 8703 du tarif. Voici les considérations qui conduisent à cette solution:

Les automobiles fabriquées dans les pays de la CE ou de l'AEE (zone européenne de libre-échange ZELE) présentent en moyenne des valeurs plus élevées que celles en provenance d'outre-mer. En raison du système des droits selon le poids et des accords de libre-échange, les automobiles de tourisme en provenance de la ZELE étaient jusqu'ici grevées moins fortement que celles en provenance des USA, du Japon, de la Corée, etc. L'aménagement neutre de l'impôt, tant du point de vue de l'origine du véhicule que des recettes budgétaires, a dès lors pour conséquence que la charge fiscale grevant les véhicules importés de la ZELE sera désormais plus élevée. Les importateurs de véhicules américains, japonais ou coréens peuvent en revanche s'attendre à une réduction de ladite charge. Des motifs de politique commerciale commandent sans équivoque de ne convertir en impôt que l'élément fiscal, si l'on entend empêcher que les véhicules d'outre-mer ne soient par trop favorisés. Dans la pratique, cela signifie que les automobiles de tourisme en provenance de la ZELE pourront être importées en franchise de droits de douane tout en étant frappées de l'impôt et que celles

d'origine tierce (Japon, Corée, USA) resteront passibles d'un droit d'entrée en plus de l'impôt. Cette solution offre plusieurs avantages dans l'optique de notre politique d'intégration et de notre politique économique extérieure. D'une part, les importations en provenance de la ZELE continueront de jouir de préférences tarifaires et, d'autre part, un droit de douane résiduel sera négociable.

Les droits fiscaux actuels sur les parties d'automobiles sont maintenus à titre de droits protecteurs usuels. Les parties d'automobiles passibles jusqu'ici de droits fiscaux seront par conséquent admises en franchise de droits de douane lors de l'importation dans le cadre des accords de libre-échange. Pour les articles d'origine tierce, en revanche, les taux normaux demeureront applicables. Les motifs sont les mêmes que pour les droits résiduels susmentionnés. En outre, l'application du tarif s'en trouvera quelque peu simplifiée.

## *2. Loi fédérale sur la circulation routière*

L'introduction de l'impôt sur les automobiles exige aussi qu'il faille compléter la loi fédérale sur la circulation routière (RS 741.01). Il faut en effet faire en sorte que les automobiles passibles de l'impôt produites en Suisse ne puissent être immatriculées que si l'impôt a été payé.

Il faut en outre s'assurer que les automobiles importées dans les enclaves douanières suisses et qui ne sont pas réputées dédouanées au sens du droit douanier ne puissent, elles aussi, être immatriculées que si l'impôt a été payé.

## **3 Conséquences**

### **31 Conséquences financières et effets sur l'état du personnel**

#### **311 Sur le plan de la Confédération**

Dans la moyenne des années 1990 à 1992, les recettes annuelles provenant des droits de douane fiscaux sur les automobiles et sur leurs parties se sont élevées à quelque 250 millions de francs et, dans la moyenne des années 1992 à 1994, à 220 millions de francs. Le taux de 4 pour cent est fixé de manière à ce que la charge globale reste inchangée et que, partant, le produit dévolu à la Confédération se situe dans la même fourchette que jusqu'ici. S'y ajoutent les modestes recettes provenant de la fabrication indigène. Celles-ci peuvent seulement être estimées, mais elles se chiffrent probablement à un peu moins de 500 000 francs.

En raison de l'intégration de la perception de l'impôt dans la procédure douanière lors de l'importation (pas de report de paiement), la Confédération ne subira pas de perte unique de recettes consécutive au remplacement des droits fiscaux par l'impôt sur les automobiles.

Dans le compte financier de la Confédération, les recettes provenant de l'impôt sur les automobiles ne figureront plus dans la rubrique «Droits d'entrée», mais dans une nouvelle rubrique appelée «Impôt sur les automobiles».

Vu que l'impôt grevant l'importation sera perçu dans le cadre de la procédure douanière, le volume de travail des bureaux de douane fléchira quelque peu du fait que les pièces actuellement passibles de droits fiscaux seront admises en franchise de droits de douane et d'impôt. Cette réduction sera cependant

compensée par l'importance accrue du contrôle de la valeur. Le contrôle des autres données, notamment du classement tarifaire, ne subira aucun changement. L'introduction de l'impôt sur les automobiles n'aura dès lors aucun effet sur l'état du personnel dans les directions d'arrondissement ni dans les bureaux de douane. Au niveau des tâches incombant à l'Administration fédérale des douanes, le prélèvement de l'impôt pour les véhicules fabriqués en Suisse constituera une activité supplémentaire. Eu égard à la modique production indigène, le surcroît de travail sera vraisemblablement modeste.

### **312 Sur le plan des cantons et des communes**

L'intégration de la production indigène dans l'imposition n'induera aucun surcroît de travail pour les offices cantonaux d'immatriculation qui contrôleront si les automobiles ont été fiscalisées ou non.

La coopération des communes est mentionnée dans le projet de loi à titre provisionnel. Selon toute vraisemblance, elle ne sera toutefois pas nécessaire.

L'introduction de l'impôt sur les automobiles n'aura dès lors aucune répercussion pour les communes et les cantons.

### **32 Conséquences sur l'indice suisse des prix à la consommation**

La conversion des droits de douane en impôts de consommation n'a pas pour effet d'augmenter la charge fiscale. Elle n'exercera dès lors aucune influence sur l'évolution des prix, reflétée par l'indice suisse des prix à la consommation. Le passage de droits de douane fondés sur le poids à une imposition *ad valorem* fera en revanche que la charge fiscale sera constante à l'avenir. La «dégression à froid» de la cote d'impôt observée dans le passé, qui atténuait le renchérissement, ne déploiera donc plus ses effets.

### **33 Autres conséquences**

Contrairement aux actuels droits fiscaux, l'impôt sur les automobiles devra également être perçu sur la production indigène. Cela signifie que l'introduction de cet impôt aura pour effet d'assujettir les fabricants suisses. La procédure de décompte avec ces derniers sera cependant aménagée de manière aussi simple et rationnelle que possible.

## **4 Conformité aux Grandes lignes de la politique gouvernementale**

Le message a été annoncé au chiffre V/1.1.2 du rapport du 25 mars 1992 sur les Grandes lignes de la politique gouvernementale de 1991 à 1995 (FF 1992 III 1).

## **5 Relation avec le droit international**

### **51 Accord de libre-échange Suisse – CEE**

Selon l'article 4, 1<sup>er</sup> alinéa, de l'Accord du 22 juillet 1972 entre la Confédération suisse et la Communauté économique européenne (RS 0.632.401), les dispositions portant sur la suppression progressive des droits de douane à l'importation sont aussi applicables aux droits de douane à caractère fiscal. Les Parties contractantes peuvent remplacer un droit de douane à caractère fiscal ou un élément fiscal d'un droit de douane par une taxe intérieure. En remplaçant les droits de douane à caractère fiscal par un impôt de consommation spécial frappant les automobiles et les pièces détachées, le projet de loi remplit donc les exigences de l'Accord. Pour ce qui est de la transformation des droits fiscaux sur les huiles minérales, nous vous renvoyons au message correspondant.

### **52 Convention AELE**

L'article 6 de la convention du 4 janvier 1960 instituant l'Association européenne de libre-échange (RS 0.632.31), article qui régit les droits fiscaux et l'imposition intérieure, vise à empêcher un traitement fiscal différent entre les marchandises importées et les marchandises indigènes. En remplaçant les droits de douane à caractère fiscal par un impôt à la consommation grevant aussi bien les automobiles importées que les automobiles produites en Suisse, le projet de loi est conforme aux dispositions de la Convention AELE.

### **53 Autres accords de libre-échange**

Les accords de libre-échange ci-après, multifatéraux ou bilatéraux, contiennent eux aussi des dispositions sur les droits fiscaux: AELE-Turquie, AELE-République tchèque, AELE-République slovaque, AELE-Israël, AELE-Roumanie, AELE-Bulgarie, AELE-Hongrie, AELE-Pologne, AELE-Slovénie, Suisse-Lituanie, Suisse-Lettonie, Suisse-Estonie et Suisse-Iles Féroé. Ces accords prévoient la possibilité pour les parties contractantes de remplacer un droit de douane à caractère fiscal ou l'élément fiscal d'un droit de douane par une redevance interne (p. ex. l'art. 6 de l'Accord du 20 mars 1992 entre les Etats de l'AELE et la République tchèque; RS 0.632.317.411, RO 1993 1283 et 3114).

### **54 Droit de l'UE**

Jusqu'au 31 décembre 1992, les droits d'accises (impôts de consommation) étaient perçus dans les Etats-membres sur des bases essentiellement nationales, sous réserve des principes du droit communautaire et des contraintes pesant sur les taux d'accises applicables aux tabacs. Les automobiles étaient ainsi grevées d'un impôt de consommation spécial dans la plupart des Etats-membres. Outre les impôts dus généralement lors de l'immatriculation, certains pays (Grèce, Grande-Bretagne, Pays-Bas, Irlande et Portugal) prélevaient également un impôt spécial sur l'importation et la fabrication.

Afin d'assurer l'établissement et le fonctionnement du marché intérieur, l'exigibilité des accises doit être identique dans tous les Etats-membres. La directive 92/12/CEE du Conseil du 25 février 1992 relative au régime général, à la détention, à la circulation et au contrôle des produits soumis à accises prévoit une harmonisation du régime des accises s'appliquant aux huiles minérales, à l'alcool et aux boissons alcooliques, ainsi qu'aux produits de tabac manufacturés (Journal officiel des Communautés européennes du 23 mars 1992, n° L 76, page 3). Cet impôt s'applique à toutes les productions et toutes les importations effectuées sur le territoire de la CE pris dans son ensemble. Le fait générateur de l'impôt est la mise à la consommation. Les véhicules à moteur ne sont pas réglementés par cette directive d'harmonisation.

Il convient toutefois de souligner que l'article 3, 3<sup>e</sup> paragraphe, de cette directive ménage aux Etats-membres la faculté d'introduire ou de maintenir des impositions frappant d'autres produits, à condition que ces impositions ne donnent pas lieu dans les échanges entre Etats-membres à des formalités liées au passage d'une frontière. Il en découle que de nombreux impôts de consommation nationaux ont été abolis. Aucune information n'a été diffusée à ce jour quant au sort réservé aux impôts de consommation mentionnés ci-dessus.

Comme nous l'avons indiqué précédemment, il est prévu de percevoir l'impôt sur les automobiles tant lors de l'importation que sur la fabrication en Suisse. En cas d'adhésion de la Suisse à l'UE, ce système fiscal devrait par conséquent être modifié. Il en irait de même de la taxe sur la valeur ajoutée. En principe, la question se poserait alors de savoir si cet impôt de consommation spécial devrait être maintenu. Dans l'UE, en effet, le taux minimal de la TVA, qui grève également les automobiles, est sensiblement plus élevé qu'il ne l'est en Suisse.

## **55 Droit du GATT/OMC**

Lors du Tokyo-Round, la Suisse avait laissé entrevoir la possibilité de convertir les droits fiscaux sur les automobiles en un impôt interne. En outre, durant l'Uruguay-Round, plusieurs partenaires commerciaux avaient demandé des précisions quant à l'avenir des droits fiscaux. La Suisse avait alors confirmé son intention de les transformer en impôts internes dès que le peuple aurait approuvé les bases constitutionnelles requises. La nouvelle loi sur l'imposition des véhicules automobiles permet ainsi à notre pays de concrétiser les engagements souscrits lors des négociations du GATT.

## **6 Bases juridiques**

### **61 Constitutionnalité**

La loi sur l'imposition des véhicules automobiles se fonde sur l'article 41<sup>ter</sup>, 1<sup>er</sup> alinéa, ainsi que sur le 4<sup>e</sup> alinéa, lettre c, de la constitution fédérale (RS 101; RO 1994 267), qui confère à la Confédération la compétence de prélever un impôt de consommation sur les automobiles et leurs parties. L'impôt de consommation comprend l'impôt sur les automobiles. Comme le prévoit le texte constitutionnel, l'impôt sur les pièces détachées est intégré à l'impôt sur les automobiles.

## 62 Délégation du droit de légiférer

Les articles 13 et 14 de la loi sur l'imposition des véhicules automobiles autorisent le Conseil fédéral à modifier le taux de l'impôt à certaines conditions. Toutefois, il ne s'agit que d'une délégation conditionnelle de compétences législatives. Cette réglementation est conforme aux strictes exigences auxquelles doit satisfaire la délégation de compétences. Dans ce cas, les attributions législatives du Conseil fédéral sont limitées dans le temps. Le législateur décidera dans chaque cas si la modification doit rester en vigueur ou non.

D'autres normes de délégation concernent la fixation d'émoluments pour les décisions et les prestations (art. 8) ainsi que des détails techniques relatifs à l'assujettissement à l'impôt (art. 9, 2<sup>e</sup> al., et art. 12, 2<sup>e</sup> al.) et à la perception de l'impôt (art. 18, 1<sup>er</sup> al., art. 20, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> al., art. 26, 2<sup>e</sup> al., et art. 44).

N38016

## 1. Calcul du taux d'impôt

	1990 à 1992 <sup>1)</sup> Fr.
a. Valeur statistique des véhicules importés passibles de droits fiscaux des n <sup>os</sup> 8702, 8703 et 8704 (sans les châssis avec cabine)	18 600 737 367
b. Produit du droit fiscal grevant les véhicules susmentionnés, plus	671 382 988
Produit du droit fiscal grevant les châssis avec cabine, plus	5 143 103
Produit du droit fiscal grevant les pièces d'automobiles	51 822 131
<b>Total b.</b>	<b>728 348 222</b>
plus 3% droit de statistique	21 850 467
<b>Total des recettes</b>	<b>750 198 689</b>
c. Total des recettes exprimé en pour cent de la valeur selon let. a (incidence)	<b>4,033 pour cent<sup>1)</sup></b>

*Il en résulte, en chiffre rond, un taux d'imposition de 4 pour cent*

<sup>1)</sup> Les chiffres correspondants pour les années 1992 à 1994 donneraient une incidence de 3,929 pour cent. Il en résulte également, en chiffre rond, un taux de 4 pour cent.

## 2. Abréviations

ACF	Arrêté du Conseil fédéral
AELE	Association européenne de libre-échange
Al.	Alinéa
Art.	Article
CEE	Communauté économique européenne
CRD	Commission des recours en matière de douane
Cst	Constitution fédérale (RS 101)
DPA	Loi fédérale sur le droit pénal administratif (RS 313.0)
FF	Feuille fédérale
IFD	Impôt fédéral direct
JO	Journal officiel
LD	Loi sur les douanes (RS 631.0)
LIFD	Loi sur l'impôt fédéral direct (RS 642.11)
Limpmin	Loi sur l'imposition des huiles minérales (projet)
OMC	Organisation mondiale du commerce
OTVA	Ordonnance régissant la taxe sur la valeur ajoutée (RS 641.201)
PA	Loi fédérale sur la procédure administrative (RS 172.021)
RO	Recueil officiel du droit fédéral
RS	Recueil systématique du droit fédéral
UE	Union européenne

N38016

# Loi fédérale sur l'imposition des véhicules automobiles (Limpauto)

Projet

du

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*  
vu l'article 41<sup>ter</sup>, 1<sup>er</sup> et 4<sup>e</sup> alinéas, lettre c, de la constitution;  
vu le message du Conseil fédéral du 25 octobre 1995<sup>1)</sup>,  
*arrête:*

## Section 1: Dispositions générales

### Article premier Principe

La Confédération prélève un impôt sur les véhicules automobiles servant au transport de personnes ou de marchandises.

### Art. 2 Définitions

<sup>1</sup> Par véhicules automobiles servant au transport de personnes ou de marchandises, on entend au sens de la présente loi:

- a. les véhicules automobiles pouvant transporter 10 personnes ou plus, chauffeur compris, d'un poids unitaire n'excédant pas 1600 kg (numéros 8702.1010 et 8702.9010 du tarif des douanes<sup>2)</sup>);
- b. les voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes (autres que ceux visés à la let. a), y compris les voitures de type «break» et les voitures de course (numéros 8703.1000–9030 du tarif des douanes);
- c. les véhicules automobiles servant au transport de marchandises, d'un poids unitaire n'excédant pas 1600 kg (numéros 8704.2110 et 2120, 3110 et 3120, 9010 et 9020 du tarif des douanes).

<sup>2</sup> Ne sont pas des véhicules automobiles au sens de la présente loi les châssis avec cabine destinés aux véhicules automobiles mentionnés au 1<sup>er</sup> alinéa.

### Art. 3 Autorité fiscale

L'autorité fiscale est l'Administration fédérale des douanes. Elle exécute toutes les mesures prévues par la présente loi et édicte toutes les instructions requises à cet effet, à moins qu'une autre autorité n'en ait expressément la charge.

<sup>1)</sup> FF 1995 IV 1629

<sup>2)</sup> RS 632.10 annexe

**Art. 4** Contrôles de l'autorité fiscale

<sup>1</sup> L'autorité fiscale est habilitée à effectuer en tout temps et à l'improviste des contrôles auprès des assujettis à l'impôt ou auprès d'autres personnes.

<sup>2</sup> L'autorité fiscale peut exiger tous les renseignements qu'elle juge nécessaires et se faire présenter tous les livres, papiers d'affaires et documents importants pour l'exécution de la présente loi.

**Art. 5** Entraide administrative

<sup>1</sup> L'autorité fiscale peut appeler des cantons, des communes et des organisations privées à collaborer.

<sup>2</sup> Les polices des cantons ou des communes sont tenues de dénoncer à l'autorité fiscale toute infraction au droit fiscal régissant les véhicules automobiles qui parvient à leur connaissance dans l'exercice de leur activité et de seconder ces autorités dans la constatation des faits et dans la poursuite de l'auteur.

<sup>3</sup> Sont tenues de renseigner l'autorité fiscale dans la mesure où les renseignements demandés peuvent être importants pour l'exécution de la présente loi:

- a. les autorités administratives de la Confédération et de ses établissements et exploitations autonomes;
- b. les autorités des cantons, des districts, des arrondissements et des communes;
- c. les organisations auxquelles sont confiées des tâches de droit public, dans le cadre de leurs activités.

**Art. 6** Secret

Quiconque concourt à l'exécution de la présente loi ou est tenu de renseigner l'autorité fiscale doit, à l'égard de tiers, garder le secret sur les constatations faites dans l'exercice de ses fonctions et leur refuser la consultation de pièces officielles.

**Art. 7** Droit applicable

Pour l'impôt, est applicable la législation douanière pour autant que la présente loi n'en dispose pas autrement.

**Art. 8** Emoluments

Des émoluments peuvent être perçus pour les décisions et autres prestations. Le Conseil fédéral en fixe les taux.

**Section 2: Assujettissement à l'impôt**

**Art. 9** Personnes assujetties à l'impôt

<sup>1</sup> Sont assujettis à l'impôt:

- a. pour les véhicules automobiles importés: les assujettis aux droits de douane;
- b. pour les véhicules automobiles fabriqués en Suisse: les constructeurs.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral détermine les personnes assujetties à l'impôt pour les importations dans les enclaves douanières suisses.

#### **Art. 10 Succession fiscale**

<sup>1</sup> Le successeur fiscal subroge la personne assujettie à l'impôt dans ses droits et devoirs découlant de la présente loi.

<sup>2</sup> Sont réputés successeurs fiscaux:

- a. les héritiers en cas de décès d'une personne assujettie à l'impôt ou d'un successeur fiscal;
- b. les associés personnellement responsables ou leurs héritiers lors de la liquidation d'une société sans personnalité juridique;
- c. la personne morale qui reprend, avec l'actif et le passif, le patrimoine ou l'entreprise d'une autre personne morale.

<sup>3</sup> Les héritiers répondent solidairement des dettes de la société jusqu'à concurrence de leur part héréditaire; les associés personnellement responsables répondent des dettes de la société dans les limites de leur responsabilité.

<sup>4</sup> S'il y a plusieurs successeurs fiscaux, chacun d'eux peut exercer de manière autonome les droits résultant de la présente loi.

#### **Art. 11 Responsabilité solidaire**

Répondent solidairement avec la personne assujettie à l'impôt ou avec le successeur fiscal:

- a. pour l'impôt dû par une personne morale dissoute ou par une société sans personnalité juridique, également dissoute: les personnes chargées de la liquidation, même en faillite ou en procédure de succession, jusqu'à concurrence du produit de la liquidation;
- b. pour l'impôt dû par une personne morale qui a transféré son siège à l'étranger sans procéder à la liquidation: les organes, personnellement, jusqu'à concurrence du montant de la fortune nette de la personne morale.

#### **Art. 12 Exonération**

<sup>1</sup> Sont exonérées de l'impôt:

- a. l'importation de véhicules automobiles admis en franchise de droits de douane du fait de circonstances particulières;
- b. l'importation de véhicules automobiles pour lesquels l'assujettissement au paiement des droits de douane est abrogé à des conditions déterminées;
- c. la livraison directe à l'étranger de véhicules automobiles fabriqués en Suisse ou la livraison de véhicules automobiles fabriqués en Suisse qui, lors de l'importation, seraient admis en franchise de droits de douane en vertu de la lettre a;

- d. l'importation et la livraison de véhicules automobiles exonérés de l'impôt en vertu d'accords internationaux;
  - e. l'importation et la livraison de véhicules automobiles soumis à la redevance sur le trafic des poids lourds en vertu de l'article 21 des dispositions transitoires de la constitution fédérale<sup>1)</sup>.
- <sup>2</sup> Le Conseil fédéral règle les détails.

### **Section 3: Taux de l'impôt**

#### **Art. 13 Taux de l'impôt**

L'impôt s'élève à 4 pour cent.

#### **Art. 14 Modification du taux de l'impôt**

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral peut abaisser le taux de l'impôt sur les véhicules automobiles, globalement ou pour des véhicules déterminés, lorsque les intérêts de l'économie l'exigent.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral peut majorer de son propre chef le taux de l'impôt sur les véhicules automobiles, globalement ou pour des véhicules déterminés, lorsque cela est indispensable pour atteindre l'objectif visé par la majoration.

#### **Art. 15 Durée de la modification**

<sup>1</sup> Lorsqu'il abaisse le taux de l'impôt, le Conseil fédéral présente un rapport à l'Assemblée fédérale dans un délai de six mois. L'Assemblée fédérale décide si la mesure doit rester en vigueur.

<sup>2</sup> Lorsqu'il majore de son propre chef le taux de l'impôt, le Conseil fédéral propose simultanément à l'Assemblée fédérale de modifier la loi. Les ordonnances fixant la majoration du taux demeurent valables jusqu'à l'entrée en vigueur de la modification de la loi qui les remplace ou jusqu'à la date du rejet de cette modification par l'Assemblée fédérale ou par le peuple.

#### **Art. 16 Taux déterminant pour le calcul de l'impôt**

L'impôt est calculé d'après le taux qui est en vigueur au moment de la naissance de la dette fiscale.

### **Section 4: Perception de l'impôt**

#### **Art. 17 Déclaration fiscale en cas de fabrication en Suisse**

<sup>1</sup> Les constructeurs d'automobiles remettent une déclaration fiscale à l'autorité fiscale.

<sup>1)</sup> RO 1994 1099

<sup>2</sup> La déclaration fiscale lie son auteur; elle sert à fixer le montant de l'impôt. Le résultat d'un contrôle officiel est réservé.

<sup>3</sup> Pour simplifier la perception de l'impôt, la Direction générale des douanes peut passer avec des personnes assujetties à l'impôt des accords sur la détermination de l'impôt à prélever et sur la procédure de taxation. De tels accords ne sont admis que s'ils n'entraînent pas une diminution du produit des redevances.

**Art. 18** Délai de remise de la déclaration fiscale en cas de fabrication en Suisse

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral fixe les délais de remise de la déclaration fiscale.

<sup>2</sup> En cas de retard, il est dû un intérêt moratoire. Le Département fédéral des finances en fixe le taux.

**Art. 19** Taxation en cas de fabrication en Suisse

L'autorité fiscale fixe le montant de l'impôt sur la base de la déclaration fiscale. Elle envoie la décision de taxation à la personne assujettie à l'impôt.

**Art. 20** Exigibilité de l'impôt en cas de fabrication en Suisse

<sup>1</sup> Dès la réception de la décision de taxation, la personne assujettie à l'impôt doit en verser le montant à l'autorité fiscale.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral fixe les délais de paiement.

<sup>3</sup> En cas de retard dans le paiement, il est dû un intérêt moratoire. Le Département des finances en fixe le taux.

**Art. 21** Sûretés en cas de fabrication en Suisse

<sup>1</sup> La Direction générale des douanes peut exiger des sûretés:

- a. si la personne assujettie à l'impôt est en retard dans le paiement de l'impôt  
ou
- b. si la créance fiscale paraît compromise pour d'autres motifs.

<sup>2</sup> La décision de réquisition de sûretés est immédiatement exécutoire. Elle est réputée ordonnance de séquestre au sens de l'article 274 de la loi fédérale sur la poursuite pour dettes et la faillite<sup>1)</sup>. L'action en mainlevée du séquestre est exclue.

**Art. 22** Perception subséquente et demande de restitution de l'impôt

<sup>1</sup> Si, par erreur, un impôt dû n'a pas été fixé ou a été fixé trop bas, ou encore si un remboursement a été fixé trop haut par l'autorité fiscale, cette dernière perçoit le montant manquant dans le délai d'un an à compter de la notification de la décision.

<sup>1)</sup> RS 281.1; RO 1995 1227

<sup>2</sup> Si un contrôle officiel de la taxation révèle, dans le délai d'une année, qu'un impôt a été perçu à tort, l'autorité fiscale rembourse d'office le montant payé en trop.

#### **Art. 23** Prescription de la créance fiscale

<sup>1</sup> La créance fiscale se prescrit par dix ans à compter de l'expiration de l'année civile où elle était exigible.

<sup>2</sup> La prescription est interrompue:

- a. par la reconnaissance de la créance fiscale par la personne assujettie à l'impôt;
- b. par tout acte officiel tendant au recouvrement de la créance fiscale et communiqué à la personne assujettie à l'impôt.

<sup>3</sup> Un nouveau délai de prescription court à chaque interruption.

<sup>4</sup> La créance fiscale s'éteint dans tous les cas quinze ans après l'expiration de l'année civile où elle était exigible.

#### **Art. 24** Remise de l'impôt

<sup>1</sup> La Direction générale des douanes peut faire remise de tout ou partie de l'impôt:

- a. au cas où la perception subséquente représenterait pour la personne assujettie à l'impôt une charge contraire à l'équité;
- b. au cas où, du fait de circonstances extraordinaires non liées à la détermination de l'impôt, le paiement revêtirait un caractère particulièrement rigoureux.

<sup>2</sup> La demande de remise doit être présentée dans le délai d'une année à compter de la fixation de l'impôt.

### **Section 5: Impôt grevant l'importation**

#### **Art. 25** Objet de l'impôt

<sup>1</sup> Est soumise à l'impôt l'importation sur le territoire suisse de véhicules automobiles.

<sup>2</sup> Le territoire suisse comprend le territoire de la Confédération et les enclaves douanières étrangères.

#### **Art. 26** Naissance et exigibilité de la créance fiscale

<sup>1</sup> La créance fiscale naît en même temps que l'assujettissement aux droits de douane.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral règle la procédure applicable à l'importation de véhicules automobiles dans les enclaves douanières suisses.

**Art. 27** Base du calcul

<sup>1</sup> L'impôt est perçu:

- a. sur la contre-prestation versée ou à verser par l'importateur conformément à l'article 33 lorsque les véhicules automobiles sont importés en exécution d'un contrat de vente ou de commission;
- b. sur la valeur normale dans tous les autres cas; par valeur normale, on entend tout ce qu'un importateur devrait payer, au stade où l'importation a lieu, à un fournisseur indépendant, dans le pays de provenance des véhicules automobiles, au moment où naît la créance fiscale et dans des conditions de libre concurrence, pour obtenir les mêmes véhicules automobiles.

<sup>2</sup> Seront inclus dans le calcul de l'impôt s'ils n'y sont pas déjà englobés:

- a. les impôts, les droits de douane et autres redevances exigibles hors du pays d'importation ou en vertu de l'importation, à l'exception de l'impôt même et de la taxe sur la valeur ajoutée;
- b. les frais accessoires tels que les commissions et les frais de transport et d'assurance survenant jusqu'au premier lieu de destination sur le territoire suisse. Par premier lieu de destination sur le territoire suisse, on entend le lieu indiqué sur la lettre de voiture ou sur un autre document d'accompagnement sous le couvert duquel les véhicules automobiles ont été importés en Suisse. Si une telle indication fait défaut, le premier lieu de destination sur le territoire suisse sera l'endroit où a lieu le transbordement des véhicules automobiles sur le territoire suisse.

<sup>3</sup> Si les éléments déclarés servant de base au calcul de l'impôt sont sujets à caution ou si les indications de la valeur font défaut, l'autorité fiscale peut les fixer par estimation.

<sup>4</sup> Pour établir la base du calcul de l'impôt, les prix ou valeurs libellés en devises étrangères seront convertis en francs suisses au taux de change (vente) coté en bourse la veille de la naissance de la créance fiscale.

<sup>5</sup> Si les véhicules automobiles sont incomplets ou non finis, l'autorité fiscale peut majorer le montant imposable du prix ou de la valeur des parties manquantes.

**Section 6: Impôt grevant la fabrication sur le territoire suisse**

**Art. 28** Objet de l'impôt

<sup>1</sup> Sont soumises à l'impôt la livraison et l'utilisation en propre de véhicules automobiles définis à l'article 2, fabriqués sur le territoire suisse.

<sup>2</sup> Sont réputés fabrication la construction de véhicules automobiles et le montage de parties importantes. Le Conseil fédéral arrête les détails.

<sup>3</sup> Le territoire suisse comprend le territoire de la Confédération et les enclaves douanières étrangères.

**Art. 29** Livraison

Est réputée livraison la première cession, par le constructeur, de véhicules automobiles à des tiers.

**Art. 30** Utilisation en propre

Il y a utilisation en propre lorsque le constructeur utilise des véhicules automobiles:

- a. à l'usage de l'entreprise;
- b. à l'usage privé de son personnel; ou
- c. à son usage privé.

**Art. 31** Naissance de la créance fiscale

La créance fiscale naît:

- a. pour les livraisons: au moment de leur exécution;
- b. pour l'utilisation en propre: au moment où celle-ci a lieu.

**Art. 32** Obligation de se faire enregistrer, de tenir des contrôles et de fournir un rapport

Quiconque fabrique des véhicules automobiles est tenu:

- a. de s'annoncer spontanément, par écrit, à l'autorité fiscale, pour s'y faire enregistrer;
- b. de tenir un contrôle de la production, des mouvements (entrées et sorties, utilisation en propre), des stocks ainsi que des prix et des valeurs des véhicules automobiles et de présenter un rapport trimestriel à l'autorité fiscale;
- c. de conserver durant dix ans les livres comptables afférents, ainsi que les pièces justificatives.

**Art. 33** Base de calcul

<sup>1</sup> Pour la livraison en vertu d'un contrat de vente ou de commission, l'impôt est calculé sur la contre-prestation.

<sup>2</sup> Est réputée contre-prestation tout ce que le constructeur ou un tiers à sa place reçoit en échange de la livraison. La contre-prestation comprend également la couverture de tous les frais, même si ceux-ci sont facturés séparément. En cas de livraison à un proche, la contre-prestation est la valeur qui aurait été convenue entre des tiers indépendants.

<sup>3</sup> Dans tous les autres cas, l'impôt est calculé sur le prix qui serait facturé à un tiers indépendant à l'endroit et au moment où naît la créance fiscale.

<sup>4</sup> En cas d'échange de véhicules automobiles, la valeur de chaque véhicule automobile vaut contre-prestation de l'autre; si une prestation est fournie en

paiement d'une dette, le montant de la dette ainsi éteinte vaut alors contre-prestation.

<sup>5</sup> La contre-prestation comprend en outre les contributions publiques, excepté l'impôt même dû sur la livraison et la taxe sur la valeur ajoutée.

<sup>6</sup> Les montants que la personne assujettie à l'impôt reçoit de ses clients, au titre du remboursement des frais occasionnés en leur nom et pour leur compte, ne font pas partie de la contre-prestation à condition qu'ils soient facturés séparément à l'acquéreur.

<sup>7</sup> Si les véhicules automobiles sont incomplets ou non finis, l'autorité fiscale peut majorer le montant imposable du prix ou de la valeur des parties manquantes.

#### **Art. 34** Statistique

L'autorité fiscale saisit les données nécessaires à l'exécution de la présente loi et les exploite à des fins statistiques.

### **Section 7: Voies de droit**

#### **Art. 35** Réclamation

<sup>1</sup> Les décisions rendues en première instance par la Direction générale des douanes peuvent faire l'objet d'une réclamation dans un délai de 30 jours. Font exception les décisions de réquisition de sûreté.

<sup>2</sup> Les dispositions de la procédure de recours (art. 51 ss de la loi sur la procédure administrative<sup>1)</sup>) sont applicables par analogie à la procédure de réclamation.

#### **Art. 36** Recours auprès des directions d'arrondissement et de la Direction générale des douanes

<sup>1</sup> Les décisions rendues par les bureaux de douane peuvent faire l'objet d'un recours, dans un délai de 60 jours, auprès de la direction d'arrondissement.

<sup>2</sup> Les décisions et les décisions sur recours rendues par les directions d'arrondissement peuvent faire l'objet d'un recours, dans un délai de 30 jours, auprès de la Direction générale des douanes.

**Art. 37** Recours auprès de la Commission des recours en matière de douane  
Les décisions sur réclamation et sur recours rendues par la Direction générale des douanes peuvent faire l'objet d'un recours, dans un délai de 30 jours, auprès de la Commission fédérale de recours en matière de douane.

<sup>1)</sup> RS 172.021

**Art. 38** Recours contre les décisions de réquisition de sûretés

<sup>1</sup> Les décisions de réquisition de sûretés, rendues en première instance par la Direction générale des douanes, peuvent faire l'objet d'un recours, dans un délai de 30 jours, auprès de la Commission fédérale de recours en matière de douane.

<sup>2</sup> Les recours contre des décisions de réquisition de sûretés n'ont pas d'effet suspensif.

**Section 8: Dispositions pénales**

**Art. 39** Mise en péril ou soustraction de l'impôt

<sup>1</sup> Quiconque, lors de la fabrication en Suisse ou lors de l'importation, aura intentionnellement ou par négligence soustrait tout ou partie de l'impôt, l'aura mis en péril, se sera procuré ou aura procuré à un tiers un avantage fiscal illicite ou aura mis en péril la taxation en omettant d'annoncer des automobiles, en les dissimulant, en les déclarant inexactement ou de toute autre manière sera puni d'une amende pouvant aller jusqu'au quintuple de l'impôt soustrait ou mis en péril, ou encore de l'avantage illicite. L'application des articles 14 à 16 de la loi fédérale sur le droit pénal administratif<sup>1)</sup> est réservée.

<sup>2</sup> En cas de circonstances aggravantes, le maximum de l'amende sera augmenté de moitié. En outre, une peine d'emprisonnement pourra être prononcée. Sont réputés circonstances aggravantes:

- a. le fait d'embaucher plusieurs personnes pour commettre une infraction;
- b. le fait de commettre des infractions professionnellement ou par habitude.

<sup>3</sup> Si le montant de l'impôt soustrait ou mis en péril ne peut être déterminé exactement, il sera évalué par l'autorité fiscale.

<sup>4</sup> Si l'acte punissable constitue à la fois une mise en péril ou une soustraction de l'impôt et une infraction à d'autres lois ou ordonnances fédérales relatives à des redevances que l'Administration des douanes est chargée de poursuivre, la peine applicable sera celle de l'infraction la plus grave; cette peine pourra être augmentée de manière appropriée.

**Art. 40** Recel de l'impôt

Quiconque acquiert, reçoit en don, prend en gage ou sous sa garde d'une quelconque autre manière, dissimule, aide à écouler ou met à la consommation des véhicules automobiles qu'il sait ou dont il doit présumer qu'ils ont été soustraits à l'impôt auquel ils sont assujettis encourra la peine applicable aux auteurs de l'infraction.

<sup>1)</sup> RS 313.0

**Art. 41** Violation de l'obligation de tenir des contrôles et de faire rapport

<sup>1</sup> Quiconque aura intentionnellement ou par négligence omis de tenir les contrôles prescrits à l'article 32 ou ne les aura tenus qu'imparfaitement, quiconque aura omis totalement ou partiellement de faire périodiquement rapport à l'autorité fiscale sera puni de l'amende jusqu'à 10 000 francs.

<sup>2</sup> Dans les cas bénins, notamment si quelqu'un a construit lui-même un véhicule automobile, on pourra renoncer à infliger une amende.

**Art. 42** Inobservation des prescriptions d'ordre

Quiconque aura intentionnellement ou par négligence enfreint une prescription de la présente loi, une disposition d'exécution, une instruction édictée en vertu de telles prescriptions ou une décision individuelle faisant référence à la sanction prévue par le présent article, sans que soit réalisé le fait constitutif d'une soustraction ou d'une mise en péril de l'impôt ni celui d'une violation de l'obligation de tenir des contrôles et de faire rapport, sera puni de l'amende jusqu'à 5000 francs.

**Art. 43** Relation avec la loi fédérale sur le droit pénal administratif

<sup>1</sup> Les infractions sont poursuivies et jugées conformément à la loi fédérale sur le droit pénal administratif<sup>1)</sup>.

<sup>2</sup> L'autorité compétente pour poursuivre et juger est l'Administration fédérale des douanes.

**Section 9: Dispositions finales**

**Art. 44** Disposition transitoire

Est également assujéti à l'impôt le transfert subséquent sur le territoire de la Confédération ou des enclaves douanières étrangères de véhicules automobiles qui ont été importés en franchise de droits de douane dans les enclaves douanières suisses avant l'entrée en vigueur de la présente loi. Le Conseil fédéral règle les détails.

**Art. 45** Référendum et entrée en vigueur

<sup>1</sup> La présente loi est sujette au référendum facultatif.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur.

N38016

<sup>1)</sup> RS 313.0

**Modification du droit en vigueur**

1. L'annexe à la loi du 9 octobre 1986<sup>1)</sup> sur le tarif des douanes est modifiée comme il suit:

Numéro du tarif	Taux du droit par 100 kg brut Fr.	
	Etat en novembre 1993	Désormais
8702.1010	81.—	exempt
8702.9010	81.—	exempt
8703.1000	65.—	12.—
8703.2100	65.—	12.—
8703.2200	65.—	12.—
8703.2310	65.—	12.—
8703.2320	81.—	14.—
8703.2330	96.—	15.—
8703.2410	81.—	14.—
8703.2420	96.—	15.—
8703.3100	65.—	12.—
8703.3210	65.—	12.—
8703.3220	81.—	14.—
8703.3230	96.—	15.—
8703.3310	81.—	14.—
8703.3320	96.—	15.—
8703.9010	65.—	12.—
8703.9020	81.—	14.—
8703.9030	96.—	15.—
8704.2110	65.—	exempt
8704.2120	81.—	exempt
8704.3110	65.—	exempt
8704.3120	81.—	exempt
8704.9010	65.—	exempt
8704.9020	81.—	exempt

<sup>1)</sup> RS 632.10 annexe

2. La loi fédérale sur la circulation routière<sup>1)</sup> est modifiée comme suit:

*Art. 11, 2<sup>e</sup> al.*

<sup>2</sup> Le permis de circulation peut être refusé si le détenteur n'acquitte pas les impôts ou taxes de circulation dus sur le véhicule. Le permis ne peut être délivré que s'il est prouvé que le véhicule a été:

- a. . . dédouané ou libéré du dédouanement; ou
- b. . . fiscalisé ou libéré de l'impôt selon la loi du . . .<sup>2)</sup> sur l'imposition des véhicules automobiles.

*Art. 104, 2<sup>e</sup> al.*

<sup>2</sup> Les autorités cantonales adressent à la Confédération les avis contenant les données nécessaires au contrôle subséquent du dédouanement et de la fiscalisation selon la loi du . . .<sup>1)</sup> sur l'imposition des véhicules automobiles, à la réquisition des véhicules à moteur et des remorques par l'armée ainsi qu'à la statistique des véhicules et des accidents.

N38016

<sup>1)</sup> RS 741.01

<sup>2)</sup> RS . . . ; RO . . .

## Message concernant la loi sur l'imposition des véhicules automobiles du 25 octobre 1995

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1995
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	51
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	95.071
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.12.1995
Date	
Data	
Seite	1629-1673
Page	
Pagina	
Ref. No	10 108 460

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.