



Tribunal canadien du
commerce extérieur

Canadian International
Trade Tribunal

TRIBUNAL CANADIEN
DU COMMERCE
EXTÉRIEUR

Appels

DÉCISION ET MOTIFS

Appel n° AP-2012-004

Holland Hitch of Canada Limited

c.

Président de l'Agence des services
frontaliers du Canada

*Décision et motifs rendus
le vendredi 18 janvier 2013*

TABLE DES MATIÈRES

DÉCISION.....	i
EXPOSÉ DES MOTIFS	1
CONTEXTE	1
HISTORIQUE DE LA PROCÉDURE	1
MARCHANDISES EN CAUSE.....	4
CADRE LÉGISLATIF.....	5
Dispositions de classement pertinentes.....	6
POSITION DES PARTIES.....	7
Première question : classement dans le numéro tarifaire 9958.00.00.....	7
Deuxième question : classement dans le numéro tarifaire 9959.00.00	9
Troisième question : classement dans le numéro tarifaire 9962.00.00.....	10
ANALYSE.....	10
Les marchandises en cause sont-elles admissibles aux avantages du numéro tarifaire 9958.00.00?.....	10
Les marchandises en cause sont-elles admissibles aux avantages du numéro tarifaire 9959.00.00?.....	15
Les marchandises en cause sont-elles admissibles aux avantages du numéro tarifaire 9962.00.00?.....	16
DÉCISION	20

EU ÉGARD À un appel entendu le 30 octobre 2012, en vertu du paragraphe 67(1) de la *Loi sur les douanes*, L.R.C. 1985 (2^e supp.), c. 1;

ET EU ÉGARD À 24 décisions rendues par le président de l'Agence des services frontaliers du Canada le 21 mars 2012, concernant une demande de révision aux termes du paragraphe 60(4) de la *Loi sur les douanes*.

ENTRE

HOLLAND HITCH OF CANADA LIMITED

Appelante

ET

**LE PRÉSIDENT DE L'AGENCE DES SERVICES FRONTALIERS
DU CANADA**

Intimé

DÉCISION

L'appel est admis.

Stephen A. Leach

Stephen A. Leach
Membre président

Eric Wildhaber

Eric Wildhaber
Secrétaire

Lieu de l'audience : Ottawa (Ontario)
Date de l'audience : le 30 octobre 2012

Membre du Tribunal : Stephen A. Leach, membre président

Conseillers juridiques pour le Tribunal : Reagan Walker
Laura Little

Gestionnaire, Programmes et services du greffe : Michel Parent

Agent du greffe : Ekaterina Pavlova

PARTICIPANTS :**Appelante**

Holland Hitch of Canada Limited

Conseillers/représentantsMichael R. Smith
Kelly Zeng**Intimé**Président de l'Agence des services frontaliers du
Canada**Conseillers/représentants**Brian Harvey
Jan Wojcik**TÉMOINS :**Odiel Verbrugge
Chef d'usine
SAF - HOLLAND Canada LimitedGary F. Greer
Directeur - Génie des réalisations électriques
(Amériques)
Unité opérationnelle des systèmes de remorque
SAF - HOLLAND Canada LimitedRod McKenzie
Conseiller principal en matière de programme
Agence des services frontaliers du CanadaMartin Restoule
Coordonnateur/professeur
Collège Algonquin

Veuillez adresser toutes les communications au :

Secrétaire
Tribunal canadien du commerce extérieur
333, avenue Laurier Ouest
15^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0G7Téléphone : 613-993-3595
Télécopieur : 613-990-2439
Courriel : secretaire@tcce-citt.gc.ca

EXPOSÉ DES MOTIFS

CONTEXTE

1. Le présent appel a été interjeté par Holland Hitch of Canada Limited¹ (Holland Hitch) auprès du Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) le 25 avril 2012 aux termes du paragraphe 67(1) de la *Loi sur les douanes*² à l'égard de révisions de classements tarifaires par le président de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) en date du 21 mars 2012 aux termes du paragraphe 60(4).

2. La question en litige dans le présent appel consiste à déterminer si des sellettes d'attelage (les marchandises en cause), à l'égard desquelles les parties conviennent qu'elles sont correctement classées dans le numéro tarifaire 8708.99.99 de l'annexe du *Tarif des douanes*³, sont admissibles aux avantages du numéro tarifaire 9958.00.00 à titre de parties, accessoires et articles devant servir à la fabrication de parties d'équipement d'origine de camions ou devant servir d'équipement d'origine dans la fabrication de ces camions ou de leurs châssis, ou, subsidiairement, du numéro tarifaire 9959.00.00 à titre de matières de la section XV devant servir à la fabrication de camions ou de parties, d'accessoires ou de parties de ces accessoires, ou, subsidiairement, du numéro tarifaire 9962.00.00 à titre de parties de châssis devant servir à la réparation des tracteurs routiers pour semi-remorques.

HISTORIQUE DE LA PROCÉDURE

3. Pendant plusieurs années, Holland Hitch a importé les marchandises en cause en franchise de droits en vertu du numéro tarifaire 9958.00.00. Avant 2001, Holland Hitch avait demandé à l'Agence des douanes et du revenu du Canada (l'agence qui a précédé l'ASFC) l'autorisation de classer dans le numéro tarifaire 9957.00.00 (code tarifaire 9450 avant 1998) les marchandises en cause devant servir à la fabrication d'assemblages de sellettes d'attelage, ce qui lui avait été accordé. Cette autorisation était accompagnée de directives selon lesquelles Holland Hitch devait déclarer en détail toute réaffectation au marché secondaire aux termes du paragraphe 32.2(6) de la *Loi*⁴.

4. À la suite d'une décision rendue par l'Organisation mondiale du commerce (OMC) selon laquelle un accord entre le Canada et les États-Unis⁵ ne respectait pas leurs obligations envers l'OMC, le numéro tarifaire 9957.00.00 a été abrogé et, à compter du 18 février 2001, les importateurs ont dû déclarer leurs marchandises en détail en vertu du numéro tarifaire 9958.00.00. À partir de cette date, Holland Hitch a appliqué le numéro tarifaire 9958.00.00 aux marchandises en cause et a continué de déposer des modifications au titre des réaffectations au marché secondaire, conformément aux directives énoncées dans

-
1. Bien que Holland Hitch of Canada Limited exerce maintenant ses activités sous la dénomination sociale de SAF-HOLLAND Canada Limited, elle a interjeté le présent appel sous son ancienne dénomination commerciale.
 2. L.R.C. 1985 (2^e supp.), c. 1 [*Loi*].
 3. L.C. 1997, c. 36.
 4. Le paragraphe 32.2(6) de la *Loi* prévoit ce qui suit : « L'obligation, prévue au présent article, de corriger la déclaration du classement tarifaire comprend l'obligation de corriger celle qui devient défectueuse, après la déclaration en détail des marchandises au titre des paragraphes 32(1), (3) ou (5) ou, dans le cas de marchandises réglementaires, après leur dédouanement sans déclaration en détail, par suite de l'inobservation d'une condition imposée aux termes d'un numéro tarifaire de la liste des dispositions tarifaires de l'annexe du *Tarif des douanes* ou d'un règlement pris en vertu de cette loi à l'égard d'un numéro tarifaire de cette liste. »
 5. *Accord entre le Gouvernement canadien et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique concernant les produits de l'industrie automobile*, 16 janvier 1965, R.T.C. 1966 n^o 14, 17 U.S.T. 1373 (entré en vigueur le 16 janvier 1966) [*Pacte de l'automobile*].

les lettres d'autorisation de l'ASFC concernant le numéro tarifaire 9957.00.00. Holland Hitch affirme avoir présumé que ces directives étaient bien fondées et, par conséquent, estimait être tenue par la loi de déclarer ces réaffectations⁶.

5. Le 6 mai 2005, l'ASFC a demandé à Holland Hitch de continuer à déposer des modifications générales aux termes du paragraphe 32.2(6) de la *Loi* lorsque les marchandises en cause étaient réaffectées au marché secondaire. L'ASFC a renouvelé l'autorisation générale le 30 septembre 2009, ainsi que le 11 mai 2011.

6. Entre le 23 novembre 2010 et le 10 janvier 2012, l'ASFC a émis 24 révisions aux termes du paragraphe 59(1) de la *Loi*, dans lesquelles elle confirmait que les marchandises en cause étaient correctement classées dans le numéro tarifaire 8708.99.99, mais refusait le traitement en franchise de droits en vertu du numéro tarifaire 9958.00.00 en se fondant sur les modifications générales de Holland Hitch au titre des réaffectations au marché secondaire qu'elle avait déclarées.

7. Bien que l'ASFC ait procédé couramment à des révisions du classement des marchandises en cause importées par Holland Hitch lorsqu'elles étaient réaffectées par la suite au marché secondaire, Holland Hitch a décidé de contester les 24 révisions susmentionnées au motif que les directives de l'ASFC en matière de déclaration de ces réaffectations étaient fondées sur une interprétation erronée du numéro tarifaire 9958.00.00.

8. Par conséquent, entre le 23 février 2011 et le 2 février 2012, Holland Hitch a déposé une série de demandes de réexamen aux termes du paragraphe 60(1) de la *Loi*, au motif que les marchandises étaient admissibles aux avantages du numéro tarifaire 9958.00.00 ou, subsidiairement, du numéro tarifaire 9959.00.00 ou, à titre subsidiaire encore, du numéro tarifaire 9962.00.00.

9. Le 21 mars 2012, l'ASFC a rendu des décisions à la suite de réexamens aux termes du paragraphe 60(4) de la *Loi*, dans lesquelles elle confirmait le classement des marchandises en cause dans le numéro tarifaire 8708.99.99 et refusait le traitement en franchise de droits en vertu des numéros tarifaires 9958.00.00, 9959.00.00 ou 9962.00.00.

10. Le 25 avril 2012, Holland Hitch a déposé le présent appel.

11. Le 19 octobre 2012, Holland Hitch a déposé les documents, la jurisprudence et les exposés supplémentaires sur lesquels elle avait l'intention de s'appuyer à l'audience, conformément à l'alinéa 34(3)a des *Règles du Tribunal canadien du commerce extérieur*⁷. Le même jour, l'ASFC s'est opposée au dépôt des exposés supplémentaires de Holland Hitch et a demandé que ceux-ci soient rejetés ou rayés du dossier à titre d'abus de la procédure du Tribunal⁸.

12. Le 23 octobre 2012, Holland Hitch a répondu que les exposés lui étaient nécessaires pour s'acquitter de la charge de la preuve, à titre d'appelante, qui consiste à examiner la question d'interprétation législative soulevée dans le mémoire de l'ASFC et qui est appuyée par des documents et de la jurisprudence

6. Pièce du Tribunal AP-2012-004-04 au para. 13, dossier administratif, vol. 1.

7. D.O.R.S./91-499 [*Règles*].

8. Pièce du Tribunal AP-2012-004-22, dossier administratif, vol. 1F.

qui n'avaient pas été déposés auparavant⁹. Pour sa part, l'ASFC a soutenu que Holland Hitch cherchait injustement à diviser sa preuve en déposant une réponse, ce que les *Règles* ne prévoient pas¹⁰.

13. Le 24 octobre 2012, le Tribunal a décidé d'admettre les exposés supplémentaires de Holland Hitch. Il importe de noter que les *Règles* n'excluent pas expressément les exposés en réponse des documents supplémentaires déposés aux termes de l'alinéa 34(3)a). En l'espèce, le Tribunal a déterminé que, conformément à la Règle 6, il était juste et équitable pour Holland Hitch d'avoir l'occasion d'examiner les questions d'interprétation législative qui ont été soulevées dans le mémoire de l'ASFC et qui revêtent une importance fondamentale pour la cause de l'ASFC, à savoir l'application du *Règlement sur les règles d'origine (ALÉNA)*¹¹ dans le contexte du classement tarifaire et de l'historique législatif du numéro tarifaire 9958.00.00. En outre, le Tribunal n'est pas convaincu que le fait de permettre à Holland Hitch de déposer des exposés supplémentaires cause un préjudice à l'ASFC. Bien que l'ASFC ait eu l'occasion de présenter une réponse finale, elle ne l'a pas fait.

14. Le 25 octobre 2012, Holland Hitch a présenté une demande pour utiliser un chevalet et du papier comme outils d'illustration au cours du témoignage d'un de ses témoins. L'ASFC s'est opposée au motif que ce matériel aurait dû être inclus dans les documents supplémentaires que Holland Hitch a déposés aux termes de l'alinéa 34(3)a) des *Règles*. Le 29 octobre 2012, le Tribunal a approuvé l'utilisation d'outils d'illustration, pourvu qu'ils soient versés au dossier, ainsi qu'une description de vive voix par le témoin, sous réserve d'oppositions exprimées par l'ASFC à l'audience.

15. Le 30 octobre 2012, le Tribunal a entendu l'appel.

16. Holland Hitch a fait entendre deux témoins ordinaires : M. Odiel Verbrugge, chef d'usine, SAF - HOLLAND Canada Limited, et M. Garry F. Greer, directeur, Génie des réalisations électriques (Amériques), Unité opérationnelle des systèmes de remorque, SAF - HOLLAND Canada Limited. Holland Hitch a tenté de faire reconnaître MM. Verbrugge et Greer à titre de témoins experts. À l'audience, l'ASFC s'est opposée aux deux demandes.

17. Au cours du processus d'évaluation des témoins, Holland Hitch a présenté M. Verbrugge comme expert dans les domaines des processus opérationnels du secteur automobile, de la fabrication de sellettes d'attelage et des pratiques commerciales de l'entreprise, selon son expérience en tant que chef d'usine et en ingénierie de produits¹². L'ASFC a contesté la capacité de M. Verbrugge à livrer un témoignage d'opinion au motif que son expertise n'était pas fondée, puisqu'il manquait d'expérience suffisante dans le secteur automobile et n'avait aucune expérience en commercialisation ou en tant que cadre supérieur dans le secteur automobile. L'ASFC a également fait valoir que M. Verbrugge manquait d'impartialité, puisqu'il était un employé de SAF - HOLLAND Canada Limited et qu'il avait un intérêt financier dans le résultat de la procédure.

18. Le Tribunal n'était pas convaincu de l'expertise de M. Verbrugge dans le secteur automobile en général, en raison de son manque d'expérience dans le domaine des processus opérationnels de fabricants autres que Holland Hitch. Par conséquent, le Tribunal a refusé de reconnaître M. Verbrugge à titre d'expert et a plutôt invité Holland Hitch à ne l'appeler à témoigner que sur les faits concernant les pratiques de fabrication et d'affaires de l'entreprise. En outre, le Tribunal a indiqué que le manque présumé

9. Pièce du Tribunal AP-2012-004-24, dossier administratif, vol. 1F.

10. Pièce du Tribunal AP-2012-004-25, dossier administratif, vol. 1F.

11. D.O.R.S./94-14 [*Règlement de l'ALÉNA*].

12. *Transcription de l'audience publique*, 30 octobre 2012, aux pp. 14, 26.

d'indépendance de M. Verbrugge n'a pas influé sur cette décision; il influencerait plutôt sur le poids à accorder à son témoignage d'expert¹³. En d'autres termes, si le Tribunal avait reconnu M. Verbrugge à titre d'expert, il aurait alors déterminé si son témoignage d'opinion devait se voir accorder moins de poids ou s'il était peu fiable en raison de sa partialité.

19. Holland Hitch a tenté de faire reconnaître M. Greer à titre d'expert dans les domaines de l'ingénierie et du lien d'intégrité structurale entre la conception de la sellette d'attelage et du châssis, ainsi que des pratiques d'ingénierie de Holland Hitch dans leur ensemble¹⁴. L'ASFC a contesté les titres de compétence de M. Greer dans ces domaines (à part ses titres de compétence en tant qu'ingénieur), étant donné son manque d'expérience en ingénierie structurale et en conception et fabrication de camions. L'ASFC a également souligné le manque d'impartialité de M. Greer aux mêmes motifs que pour M. Verbrugge.

20. Après un examen approfondi, le Tribunal a refusé de reconnaître M. Greer à titre de témoin expert en raison de son manque d'expérience en ingénierie structurale et en conception et fabrication de camions. Comme dans le cas de M. Verbrugge, le Tribunal a indiqué que si M. Greer avait été reconnu à titre d'expert, toute allégation à l'égard de sa partialité aurait influé sur le poids à accorder à son témoignage d'opinion.

21. L'ASFC a tenté de faire reconnaître M. Martin Restoule, coordonnateur des programmes de formation en automobiles, camions et autocars du Collège Algonquin, à Ottawa (Ontario), à titre de témoin expert en conception, assemblage et entretien de camions routiers et de leurs principaux composants. Holland Hitch s'est opposée à cette demande au motif que M. Restoule n'avait pas d'expertise en matière de conception et d'assemblage. Compte tenu de l'expérience pertinente de M. Restoule dans le domaine de la technologie automobile et de l'entretien de camions routiers, le Tribunal lui a reconnu le titre d'expert en mécanique automobile.

22. L'ASFC a également fait entendre M. Rod McKenzie, conseiller principal en matière de programme à l'ASFC, à titre de témoin ordinaire.

23. Au début de l'audience, Holland Hitch a consenti à la demande de l'ASFC de divulgation restreinte des documents confidentiels déposés pour utilisation au cours du témoignage de M. Greer. Le représentant de l'ASFC, M. Jan Wojcik, et les témoins, MM. McKenzie et Restoule, ont rempli des formulaires de divulgation restreinte (formulaire III). Au cours du témoignage de M. Greer, sa présentation des documents confidentiels a été entendue à huis clos aux termes du paragraphe 23(2) des *Règles*.

MARCHANDISES EN CAUSE

24. Les marchandises en cause sont huit modèles de sellettes d'attelage composées d'acier moulé de nuance 65-35 répondant à la norme A27 de l'American Society for Testing and Materials¹⁵.

25. Holland Hitch importe les marchandises en cause d'un fournisseur de pièces moulées situé en France pour transformation ultérieure, y compris l'usinage, le dressage, le perçage et l'installation d'autres

13. *Ibid.* aux pp. 22-23, 188-189. Voir aussi *Re plainte déposée par Siemens Enterprise Communications Inc., anciennement Enterasys Networks of Canada Ltd.* (23 décembre 2010), PR-2010-049, PR-2010-050 et PR-2010-056 à PR-2010-058 (CITT) au para. 67.

14. *Transcription de l'audience publique*, 30 octobre 2012, à la p. 74.

15. Modèles XA-171, XA-201, XA351, XD71, XD-101, XD-351, XD-331 et XD2081. *Transcription de l'audience publique*, 30 octobre 2012, aux pp. 29-30.

composants afin de produire des assemblages de sellettes d'attelage¹⁶. Le produit final sert de sellette d'attelage installée sur un tracteur routier pour tirer une semi-remorque¹⁷.

CADRE LÉGISLATIF

26. La nomenclature tarifaire est énoncée en détail dans l'annexe du *Tarif des douanes*, qui est conforme au Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises (le Système harmonisé) élaboré par l'Organisation mondiale des douanes (OMD)¹⁸. L'annexe est divisée en sections et en chapitres et chaque chapitre de l'annexe contient une liste de marchandises classées dans des positions, sous-positions et numéros tarifaires.

27. Le paragraphe 10(1) du *Tarif des douanes* prévoit que le classement des marchandises importées est effectué, sauf indication contraire, en conformité avec les *Règles générales pour l'interprétation du Système harmonisé*¹⁹ et les *Règles canadiennes*²⁰ énoncées à l'annexe.

28. Les *Règles générales* sont composées de six règles. Le classement commence par la Règle 1, qui prévoit que le classement doit être déterminé d'après les termes des positions et des notes de section ou de chapitre et, lorsqu'elles ne sont pas contraires aux termes desdites positions et notes, d'après les autres règles.

29. L'article 11 du *Tarif des douanes* prévoit que, pour l'interprétation des positions et des sous-positions, le Tribunal doit tenir compte du *Recueil des Avis de classement du Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises*²¹ et des *Notes explicatives du Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises*²² publiés par l'OMD. Bien que les *Avis de classement* et les *Notes explicatives* n'aient pas force exécutoire pour le Tribunal, le Tribunal les applique à moins qu'il n'existe un motif valable de ne pas le faire²³.

30. Par conséquent, le Tribunal doit d'abord déterminer si les marchandises en cause peuvent être classées conformément à la Règle 1 des *Règles générales*, selon les termes de la position et les notes de section ou de chapitre pertinentes du *Tarif des douanes*, compte tenu des *Notes explicatives* et des *Avis de classement* pertinents. Si les marchandises en cause ne peuvent être classées au niveau de la position par application de la Règle 1, le Tribunal doit alors examiner les autres règles²⁴.

31. Après que le Tribunal a utilisé cette méthode pour déterminer la position dans laquelle les marchandises en cause doivent être classées, l'étape suivante consiste à utiliser une méthode similaire pour

16. Pièce du Tribunal AP-2012-004-04 aux para. 4-6, dossier administratif, vol. 1; pièce du Tribunal AP-2012-004-08A aux para. 1-2, dossier administratif, vol. 1; *Transcription de l'audience publique*, 30 octobre 2012, à la p. 29.

17. *Transcription de l'audience publique*, 30 octobre 2012, à la p. 31.

18. Le Canada est l'un des pays signataires de la *Convention internationale sur le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises*, qui régit le Système harmonisé.

19. L.C. 1997, c. 36, annexe [*Règles générales*].

20. L.C. 1997, c. 36, annexe.

21. Organisation mondiale des douanes, 2^e éd., Bruxelles, 2003 [*Avis de classement*].

22. Organisation mondiale des douanes, 5^e éd., Bruxelles, 2012 [*Notes explicatives*].

23. Voir *Canada (Procureur général) c. Suzuki Canada Inc.*, 2004 CAF 131 (CanLII) aux paras. 13, 17, où la Cour d'appel fédérale a interprété l'article 11 du *Tarif des douanes* comme signifiant que les *Notes explicatives* doivent être respectées, à moins qu'il n'existe un motif valable de ne pas le faire. Le Tribunal est d'avis que cette interprétation s'applique également aux *Avis de classement*.

24. Les Règles 1 à 5 des *Règles générales* s'appliquent au classement au niveau de la position.

déterminer la sous-position appropriée²⁵. La dernière étape consiste à déterminer le numéro tarifaire approprié²⁶.

Dispositions de classement pertinentes

32. Le chapitre 99 qui comprend les numéros tarifaires 9958.00.00, 9959.00.00 et 9962.00.00 prévoit des dispositions de classement spéciales qui permettent que certaines marchandises soient importées au Canada en franchise de droits. Puisque aucune des positions du chapitre 99 n'est subdivisée au niveau des sous-positions ou des numéros tarifaires, il suffit que le Tribunal tienne compte, dans la mesure nécessaire, des Règles 1 à 5 des *Règles générales* pour déterminer si des marchandises peuvent être classées dans ce chapitre. De plus, puisque le Système harmonisé réserve le chapitre 99 à des fins de classement spécial (c'est-à-dire à l'usage exclusif de pays pris individuellement), il n'y a pas d'*Avis de classement* ni de *Notes explicatives* à prendre en compte.

33. La section XXI (qui comprend le chapitre 99) ne comporte aucune note. Cependant, le Tribunal estime que les notes 3 et 4 du chapitre 99 sont pertinentes dans le cadre du présent appel. Ces notes prévoient ce qui suit :

3. Les marchandises peuvent être classées dans un numéro tarifaire du présent Chapitre et peuvent bénéficier des taux de droits de douane du tarif de la nation la plus favorisée ou du tarif de préférence prévus au présent Chapitre qui s'appliquent à ces marchandises selon le traitement tarifaire applicable selon le pays d'origine, mais ce classement est subordonné au classement préalable de celles-ci dans un numéro tarifaire des Chapitres 1 à 97 et à l'observation des conditions prévues par les textes d'application qui leurs sont applicables.
4. Les termes utilisés dans ce Chapitre et dans les Chapitre 1 à 97 s'entendent au sens de ces derniers Chapitres.

34. Conformément à la note 3 du chapitre 99, les marchandises en cause ne peuvent être classées dans le chapitre 99 que si elles ont préalablement été classées dans un numéro tarifaire des chapitres 1 à 97. Les parties conviennent que les marchandises en cause sont correctement classées dans le numéro tarifaire 8708.99.99 à titre d'autres parties et accessoires des véhicules automobiles des positions n^{os} 87.01 à 87.05²⁷. Le Tribunal accepte ce classement.

35. Par conséquent, la seule question en litige qui demeure en suspens devant le Tribunal consiste à déterminer si les marchandises en cause respectent les conditions du numéro tarifaire 9958.00.00, 9959.00.00 ou 9962.00.00, qui prévoient ce qui suit :

25. La Règle 6 des *Règles générales* prévoit que « [l]e classement des marchandises dans les sous-positions d'une même position est déterminé légalement d'après les termes de ces sous-positions et des Notes de sous-positions ainsi que, *mutatis mutandis*, d'après les Règles ci-dessus [c'est-à-dire les Règles 1 à 5] [...] » et que « [...] les Notes de Sections et de Chapitres sont également applicables sauf dispositions contraires ».

26. La Règle 1 des *Règles canadiennes* prévoit que « [l]e classement des marchandises dans les numéros tarifaires d'une sous-position ou d'une position est déterminé légalement d'après les termes de ces numéros tarifaires et des Notes supplémentaires ainsi que, *mutatis mutandis*, d'après les [*Règles générales*] [...] » et que « [...] les Notes de Sections, de Chapitres et de sous-positions sont également applicables sauf dispositions contraires ». Les *Avis de classement* et les *Notes explicatives* ne sont pas applicables au classement au niveau du numéro tarifaire.

27. Pièce du Tribunal AP-2012-004-04 aux para. 27-31, dossier administratif, vol. 1; pièce du Tribunal AP-2012-004-08A au para. 8, dossier administratif, vol. 1.

Chapitre 99

DISPOSITIONS DE CLASSIFICATION SPÉCIALE - COMMERCIALES

[...]

9958.00.00 Parties, accessoires et articles, à l'exclusion des pneumatiques et chambres à air, devant servir à la fabrication de parties d'équipement d'origine de véhicules de tourisme, de camions ou d'autobus, ou devant servir d'équipement d'origine dans la fabrication de ces véhicules ou de leurs châssis.

9959.00.00 Matières des Sections III, VI, VII, XI, XIII, XIV ou XV ou des Chapitres 45 ou 48, ou conducteurs électriques pour tensions excédant 1 000 V (à l'exclusion du fils pour bobinage ou des conducteurs coaxiaux), devant servir à la fabrication de véhicules de tourisme, d'autobus, de camions, d'ambulances ou de corbillards, ou de châssis de ces véhicules, ou des parties, accessoires ou parties de ces accessoires, autres que les pneumatiques et chambres à air en caoutchouc.

[...]

9962.00.00 Les articles suivants devant servir à la réparation des tracteurs routiers pour semi-remorques [...] et des châssis de ces véhicules :

[...]

Châssis et profilés en acier pour leur fabrication;

[...]

Parties de ce qui précède, [...]

POSITION DES PARTIES

Première question : classement dans le numéro tarifaire 9958.00.00

36. Holland Hitch soutient que les marchandises en cause sont admissibles aux avantages du numéro tarifaire 9958.00.00 à titre de parties ou articles devant servir à la fabrication de parties d'équipement d'origine de camions. Plus particulièrement, Holland Hitch soutient que les sellettes d'attelage sont des parties ou des articles semi-finis importés pour transformation ultérieure par Holland Hitch afin de produire des assemblages de sellettes d'attelage, qui sont des parties d'équipement d'origine permettant aux tracteurs routiers de tirer la charge d'une semi-remorque.

37. L'ASFC admet que les marchandises en cause sont des parties devant servir à la fabrication par Holland Hitch de parties de camions²⁸, à savoir des assemblages de sellettes d'attelage²⁹. Cependant, l'ASFC n'est pas d'accord avec le fait que les assemblages de sellettes d'attelage fabriqués par Holland Hitch soient considérés comme de l'« équipement d'origine ». En fait, les parties définissent cette expression différemment.

38. En l'absence d'une définition de l'expression « équipement d'origine » dans le *Tarif des douanes*, Holland Hitch adopte la position selon laquelle cette expression est largement utilisée dans divers secteurs et

28. Par souci de commodité, les « tracteurs routiers pour semi-remorques », les « tracteurs autoroutiers » et les « poids lourds » sont dénommés « camions » dans les présents motifs.

29. Pièce du Tribunal AP-2012-004-08A aux para. 1-3, dossier administratif, vol. 1; *Transcription de l'audience publique*, 30 octobre 2012, à la p. 264.

peut s'appliquer à toute chose découlant du processus de fabrication d'un produit, comme le Tribunal l'a reconnu précédemment³⁰. Plus particulièrement, Holland Hitch soutient que le sens de cette expression dans le secteur automobile renvoie aux marchandises qui font partie de la conception initiale des camions. Selon Holland Hitch, ses assemblages de sellettes d'attelage représentent des parties d'équipement d'origine parce qu'ils sont fabriqués selon les mêmes spécifications de conception pour un modèle particulier de camion, qu'ils soient destinés à la fabrication de camions ou au marché secondaire.

39. En outre, Holland Hitch soutient que le passage « devant servir à » du numéro tarifaire 9958.00.00 n'exclut pas, à première vue, les parties d'équipement d'origine devant servir à la réparation de camions, alors que le passage suivant « ou devant servir d[e] » précise que l'équipement d'origine doit servir dans la fabrication de camions. Holland Hitch allègue que les marchandises en cause peuvent être classées dans ce numéro tarifaire si elles respectent les conditions énoncées avant l'expression « ou devant servir d[e] » ou après celle-ci, mais qu'elles n'ont pas à respecter les conditions énoncées avant et après cette expression. En d'autres termes, Holland Hitch adopte une démarche d'interprétation *disjonctive*, selon laquelle il ne faut qu'établir que les marchandises en cause servent à la fabrication de parties d'équipement d'origine de camions, qu'elles soient ou non vendues sur le marché secondaire.

40. En revanche, l'ASFC adopte une position fondée sur une interprétation *conjonctive*, selon laquelle les marchandises en cause doivent respecter l'ensemble des conditions énoncées dans le numéro tarifaire 9958.00.00. L'ASFC soutient que le passage suivant l'expression « ou devant servir d[e] » n'est qu'une simple variation du passage qui la précède et que, par conséquent, les marchandises en cause ne sont admissibles à l'exonération des droits de douane prévu dans ce numéro tarifaire que si leur utilisation finale consiste en la fabrication de camions. Selon l'ASFC, si le Parlement avait eu l'intention de donner à la disposition un sens disjonctif, un point-virgule aurait séparé les deux passages.

41. Dans son mémoire, l'ASFC renvoie au contexte législatif du numéro tarifaire 9958.00.00, à ses pratiques administratives en ce qui a trait à ce numéro tarifaire et au sens ordinaire de l'expression « équipement d'origine » pour appuyer sa position selon laquelle si les marchandises en cause servent de parties destinées au marché secondaire, ces parties ne peuvent être considérées comme de l'équipement d'origine et doivent donc être déclarées au titre de la réaffectation au marché secondaire. Cependant, dans sa plaidoirie, l'ASFC s'est appuyée sur l'argument qui suit pour déterminer cette question : le Tribunal doit appliquer la définition d'« élément d'origine » figurant dans le *Règlement de l'ALÉNA*³¹, qui exclut clairement les parties destinées au marché secondaire³².

42. Le Tribunal a récemment examiné cette question dans *Great West Van*, qui, de façon semblable, portait sur le classement de marchandises dans le numéro tarifaire 9958.00.00 et dans laquelle Holland Hitch était une partie intervenante. Dans cette décision, le Tribunal a accordé peu de poids à la définition de l'expression « élément d'origine » donnée dans le *Règlement de l'ALÉNA*, puisque ce règlement porte sur l'origine et non sur le classement tarifaire. En outre, le *Règlement de l'ALÉNA* a été élaboré aux fins de

30. *Great West Van Conversions Inc. v. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada* (30 novembre 2011), AP-2010-037 (TCCE) [*Great West Van*] au para. 81.

31. Dans le paragraphe 2(1) du *Règlement de l'ALÉNA*, « élément d'origine » est défini comme suit : « [...] Matière qui est incorporée dans un véhicule automobile *avant la première cession du titre de propriété de celui-ci ou la première consignation du véhicule* à une personne qui n'est pas un monteur de véhicules automobiles, et qui est : [...] b) soit un montage de composantes d'automobile, une composante d'automobile, une sous-composante ou une matière répertoriée » [nos italiques].

32. *Transcription de l'audience publique*, 30 octobre 2012, aux pp. 265, 273.

l'*Accord de libre-échange nord-américain*³³ et ne doit donc pas s'appliquer aux marchandises importées de pays non visés par l'*ALÉNA*³⁴. Il s'agit essentiellement de la position adoptée par Holland Hitch dans le cadre du présent appel, bien que le Tribunal constate que ses observations sur ce point ne sont pas nombreuses.

43. En revanche, l'ASFC allègue que dans *Great West Van*, les remarques du Tribunal quant à l'application du *Règlement de l'ALÉNA* étaient incidentes et, dans la mesure où elles ont eu du poids, inexactes³⁵. À cet égard, l'ASFC soutient que le *Règlement de l'ALÉNA* et le *Tarif des douanes* portent sur la même matière, à savoir la gestion du commerce transfrontalier et l'allègement tarifaire, et se fonde également sur le fait que le *Règlement de l'ALÉNA* est régi en vertu du *Tarif des douanes*³⁶. Pour ces motifs, l'ASFC affirme qu'une définition fournie dans un de ces textes législatifs s'applique à l'autre aux termes de l'article 15 de la *Loi d'interprétation*³⁷. En d'autres termes, elle allègue que ces lois sont *in pari materia*.

Deuxième question : classement dans le numéro tarifaire 9959.00.00

44. Subsidiairement, Holland Hitch soutient que les marchandises en cause sont admissibles aux avantages du numéro tarifaire 9959.00.00 à titre de matières de la section XV, soit l'acier, devant servir à la fabrication de parties de camions.

45. Holland Hitch allègue que même si les marchandises en cause sont correctement classées dans le numéro tarifaire 8708.99.99 à titre d'autres parties et accessoires des véhicules automobiles des positions n^{os} 87.01 à 87.05, elles sont également comprises dans la définition de « matières » parce qu'elles sont « [...] une partie constituante d'une sellette d'attelage finie »³⁸ [traduction]. Holland Hitch soutient que le Tribunal doit interpréter le mot « matière » selon son sens ordinaire, qui est le suivant : « Matériau servant à la fabrication. Éléments, parties constituantes ou substrat d'une chose »³⁹ [traduction].

46. En outre, Holland Hitch allègue que les marchandises en cause n'ont pas à être classées dans la section XV pour représenter des « matières » de cette section aux fins du numéro tarifaire 9959.00.00. Holland Hitch est d'avis que si le Parlement avait voulu que les marchandises en cause soient classées dans une des sections ou dans un des chapitres énumérés à titre de condition préalable au classement dans le numéro tarifaire 9959.00.00, il l'aurait alors expressément indiqué dans ce numéro tarifaire, en employant par exemple l'expression « classées dans ».

47. Pour sa part, l'ASFC réplique que les marchandises en cause ne sont pas admissibles à un allègement aux termes du numéro tarifaire 9959.00.00 puisque ce ne sont pas des « matières ». Plus précisément, l'ASFC soutient que les sellettes d'attelage ne sont pas des substances physiques ou des matières solides qui constituent ou composent une chose et que, par conséquent, elles ne respectent pas le sens ordinaire du terme « matière ».

33. *Accord de libre-échange nord-américain entre le gouvernement du Canada, le gouvernement des États-Unis d'Amérique et le gouvernement des États-Unis du Mexique*, 17 décembre 1992, R.T.C. 1994, n^o 2 (entré en vigueur le 1^{er} janvier 1994) [ALÉNA].

34. *Great West Van* au para. 79.

35. *Transcription de l'audience publique*, 30 octobre 2012, à la p. 288.

36. Le paragraphe 16(2) du *Tarif des douanes* prévoit que, sur recommandation du ministre des Finances, le gouverneur en conseil peut, par règlement, régir l'origine des marchandises en ce qui touche les accords de libre échange du Canada.

37. L.R.C. 1985, c. I-21.

38. Pièce du Tribunal AP-2012-004-04 au para. 71, dossier administratif, vol. 1.

39. *Ibid.* aux para. 69-70.

48. L'ASFC soutient également que les marchandises en cause ne peuvent être considérées comme des « matières » étant donné que ce sont des « parties » ou « articles », comme en conviennent les parties, et que les parties sont constituées de matières. À cet égard, l'ASFC s'appuie sur l'utilisation des termes « matières » et « parties » dans le numéro tarifaire 9959.00.00 pour montrer qu'ils doivent avoir un sens distinct, étant donné la présomption d'absence de tautologie.

49. Selon l'ASFC, même si les marchandises en cause sont considérées comme des « matières », elles ne sont pas classées dans les sections ou chapitres énumérés et, par conséquent, ne respectent pas les conditions énoncées dans le numéro tarifaire 9959.00.00.

Troisième question : classement dans le numéro tarifaire 9962.00.00

50. Subsidiairement encore, Holland Hitch soutient que les marchandises en cause sont admissibles aux avantages du numéro tarifaire 9962.00.00 à titre de parties de châssis devant servir à la réparation des tracteurs routiers pour semi-remorques. Holland Hitch appuie sa position sur la justification qui suit. Si le Tribunal détermine que les assemblages de sellettes d'attelage comprenant les marchandises en cause ne sont pas considérés comme de l'« équipement d'origine » aux fins du numéro tarifaire 9958.00.00 dans les cas où elles servent de pièces de rechange, elles seront classées dans le numéro tarifaire 9962.00.00. En d'autres termes, même si les marchandises en cause ne doivent pas servir à la fabrication d'équipement d'origine de camions, elles peuvent néanmoins être classées dans le numéro tarifaire 9962.00.00 à titre de pièces de rechange pour châssis devant servir à la réparation des camions. Plus particulièrement, les marchandises en cause servent à la réparation des sellettes d'attelage.

51. Holland Hitch soutient que les assemblages de sellettes d'attelage sont des « parties » de châssis, puisqu'ils font partie intégrante de leur conception et qu'ils sont essentiels à leur fonction, qui consiste à résister à la charge tirée et à la torsion causée par le transport de la semi-remorque, sans lesquels le tracteur ne peut former une unité complète avec la semi-remorque. De plus, la sellette d'attelage n'a aucune autre fonction et ne peut être utilisée que si elle est fixée au châssis du camion.

52. Bien que l'ASFC admette que les marchandises en cause sont considérées comme des « parties », elle allègue que ce sont des parties des assemblages des sellettes d'attelage et non du châssis. L'ASFC soutient que le sens ordinaire du terme « châssis » renvoie à l'unité structurale d'un véhicule sans accessoires tels que les assemblages de sellettes d'attelage qui sont boulonnés au châssis. De même, le moteur, les roues, le réservoir à essence, la cabine et les garde-boue ne sont pas considérés comme des parties du châssis. L'ASFC soutient que le Tribunal doit adopter une approche restrictive à l'égard de l'interprétation des expressions « parties » et « [c]hâssis et profilés en acier pour leur fabrication », afin de ne pas dénuer de sens les autres éléments énumérés dans le numéro tarifaire 9962.00.00.

ANALYSE

Les marchandises en cause sont-elles admissibles aux avantages du numéro tarifaire 9958.00.00?

53. Pour que les marchandises en cause soient admissibles aux avantages du numéro tarifaire 9958.00.00, elles doivent être des « [p]arties, accessoires et articles [...] devant servir à la fabrication de parties d'équipement d'origine de véhicules de tourisme, de camions ou d'autobus, *ou* devant servir d'équipement d'origine dans la fabrication de ces véhicules ou de leurs châssis » [nos italiques].

54. Le Tribunal accepte d'adopter une interprétation disjonctive du numéro tarifaire 9958.00.00. La jurisprudence du Tribunal appuie l'utilisation du mot « ou » pour suggérer des activités ou conditions

distinctes aux fins du classement tarifaire⁴⁰. Le passage précédant l'expression « ou devant servir d[e] » dans le numéro tarifaire 9958.00.00 ne contient aucune condition expresse selon laquelle les parties d'équipement d'origine doivent servir à la fabrication de véhicules. Par conséquent, selon l'usage grammatical courant, le Tribunal n'a qu'à déterminer si les marchandises en cause sont 1) des parties, accessoires ou articles 2) devant servir à la fabrication de 3) parties d'équipement d'origine de camions. Puisque les parties conviennent que les conditions 1) et 2) sont satisfaites, comme indiqué précédemment, la seule question que le Tribunal doit trancher est celle de savoir si les assemblages de sellettes d'attelage qui sont fabriqués au moyen des marchandises en cause (c'est-à-dire les sellettes d'attelage destinées au marché secondaire) sont des parties d'« équipement d'origine » de camions.

« Équipement d'origine »

55. L'expression « équipement d'origine » n'est pas définie dans le *Tarif des douanes*. Par conséquent, le Tribunal tentera de donner un sens à cette expression, comme il le fait chaque fois qu'une expression n'est pas définie ou est ambiguë, en tenant compte d'autres sources pour l'aider dans son interprétation. Cependant, le Tribunal déterminera d'abord s'il est tenu d'appliquer la définition de l'expression « élément d'origine » qui se trouve dans le *Règlement de l'ALÉNA*, comme le soutient l'ASFC.

56. La règle moderne d'interprétation législative prévoit qu'« [...] il faut lire les termes d'une loi dans leur contexte global en suivant le sens ordinaire et grammatical qui s'harmonise avec l'esprit de la loi, l'objet de la loi et l'intention du législateur »⁴¹.

57. Dans le même ordre d'idées, la Cour suprême du Canada a reconnu qu'il faut interpréter harmonieusement les lois qui émanent d'une même autorité, en particulier lorsqu'elles sont étroitement liées⁴². Cette présomption est codifiée au paragraphe 15(2) de la *Loi d'interprétation*, qui indique que les dispositions interprétatives d'un texte s'appliquent, sauf indication contraire, aux autres textes portant sur un domaine identique. L'important à retenir est que les lois doivent porter sur un domaine identique, puisqu'il peut être risqué de passer d'une loi à une autre sans tenir compte des différences contextuelles qui peuvent modifier le sens d'un mot particulier figurant dans les deux lois⁴³.

58. Les tribunaux ont adopté une approche prudente à l'égard du transfert d'une définition d'une loi à une autre, même lorsqu'elles portent sur la même matière. Dans *Miln-Bingham Printing Co. Ltd. v. The King*, le juge Duff a indiqué ce qui suit⁴⁴ :

Il ne fait pas de doute que, en vue de déterminer le sens d'un terme donné dans une loi, on peut prendre en considération l'emploi de ce terme dans d'autres lois, surtout dans le cas de lois portant sur la même matière, mais il est tout à fait faux de supposer qu'on puisse transférer une définition en bloc d'une loi à l'autre parce que deux lois portent sur la même matière.

[Traduction]

40. *Ibid.*, onglet 14; *Dynamo Industries, Inc. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada* (1^{er} avril 2009), AP-2008-007 (TCCE) au para. 33. Voir aussi *Brial Holdings Ltd.* (27 juillet 1993), AP-92-039 (TCCE); *S.C. Johnson et fils, Limitée c. Sous-M.R.N.* (21 février 1997), AP-95-233 (TCCE).

41. *Rizzo & Rizzo Shoes Ltd. (Re)*, [1998] 1 R.S.C. 27, citant Elmer Driedger, *Construction of Statutes*, 2^e éd., Toronto, Butterworths, 1983, à la p. 87. Voir aussi *Hypothèques Trustco Canada c. Canada*, [2005] 2 R.C.S. 601 au para. 10.

42. *Therrien (Re)*, [2001] 2 R.C.S. 3 au para. 121.

43. Pierre-André Côté, *Interprétation des lois*, 2^e éd. (Cowansville: Yvon Blais, 1991) à la p. 291, tel qu'invoqué dans *Canada c. Paccar of Canada Ltd.*, 1998 CanLII 7928 [*Paccar*] au para. 21.

44. *Miln-Bingham Printing Co. Ltd. v. The King*, [1930] R.C.S. 282. Voir aussi *Paccar* au para. 21.

59. Le Tribunal n'est pas convaincu que la définition de l'expression « élément d'origine » fournie dans le *Règlement de l'ALÉNA* doit s'appliquer dans le contexte du classement tarifaire aux termes du *Tarif des douanes*. Bien que les deux textes législatifs relèvent du droit canadien des douanes, l'exercice du classement tarifaire est indépendant et distinct de la détermination de l'origine⁴⁵.

60. Le paragraphe 2(1) de la *Loi* définit « classement tarifaire » comme suit :

« classement tarifaire » Le classement des marchandises importées dans un numéro tarifaire de la liste des dispositions tarifaires de l'annexe du *Tarif des douanes*.

61. Le régime canadien de classement tarifaire exige que les marchandises soient correctement classées en fonction de leurs caractéristiques physiques, conformément aux règles d'interprétation prescrites⁴⁶. Comme décrit précédemment, les mêmes règles s'appliquent également à l'interprétation des dispositions spéciales de traitement tarifaire aux termes du chapitre 99. À cet égard, M. McKenzie a déclaré que le chapitre 99 prévoit une exonération pour des marchandises classées dans les chapitres 1 à 97 qui seraient par ailleurs passibles de droits⁴⁷. Toutefois, il importe de noter que les marchandises importées de n'importe quel pays sont susceptibles d'être admissibles aux avantages du chapitre 99.

62. La détermination de l'origine, en revanche, sert de fondement pour déterminer si les marchandises importées, telles que classées, sont admissibles à un traitement préférentiel (en vertu de l'ALÉNA par exemple). Plus particulièrement, le *Règlement de l'ALÉNA* sert de fondement pour garantir que les marchandises originaires d'un pays de l'ALÉNA bénéficient d'un traitement préférentiel, alors que les marchandises importées d'autres pays qui sont simplement transbordées en Amérique du Nord ou qui n'y subissent qu'un traitement minimal ne soient pas admissibles à ces avantages. Compte tenu que le *Règlement de l'ALÉNA* ne s'applique qu'aux trois pays de l'ALÉNA, le Tribunal conclut qu'il ne serait pas indiqué d'imposer sur des marchandises importées de pays non visés par cet accord les conditions plus strictes établies aux fins de celui-ci, y compris les définitions législatives⁴⁸. Cela est particulièrement important compte tenu du témoignage de M. Verbrugge selon lequel Holland Hitch importe les marchandises en cause de la France⁴⁹.

63. La conclusion ci-dessus est cohérente avec la détermination du Tribunal dans *Great West Van*⁵⁰, qui était en fait essentielle au règlement de cette affaire (contrairement à l'affirmation de l'ASFC). Dans cette décision, après avoir déterminé que la définition de l'expression « élément d'origine » fournie dans le *Règlement de l'ALÉNA* n'était pas déterminante⁵¹, le Tribunal a eu recours à d'autres sources

45. *C.B. Powell Limited c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada* (11 août 2010), AP-2010-007 et AP-2010-008 (TCCE) aux para. 34-36.

46. Le paragraphe 10(1) du *Tarif des douanes*.

47. *Transcription de l'audience publique*, 30 octobre 2012, aux pp. 117-118.

48. En outre, si le Parlement avait voulu donner à l'expression « équipement d'origine » le même sens que l'expression « élément d'origine » figurant dans le *Règlement de l'ALÉNA*, il aurait alors pu, directement ou par renvoi, intégrer expressément cette définition dans le *Tarif des douanes*. Il l'a fait dans d'autres dispositions du *Tarif des douanes*, comme le numéro tarifaire 9898.00.00, qui renvoie expressément aux définitions relatives aux armes prohibées données dans le *Code criminel*, L.R.C., 1985, ch. C-46. Voir également *Great West Van* au para. 61.

49. *Transcription de l'audience publique*, 30 octobre 2012, à la p. 29.

50. *Great West Van* au para. 79.

51. Dans *Great West Van*, aux para. 56 et 61, le Tribunal a conclu, de façon semblable, que les définitions des expressions « véhicule de tourisme » et « autocaravane » fournies dans le *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*, C.R.C., ch. 1038, ne faisaient pas autorité et ne liaient pas le Tribunal, et qu'elles ne devaient pas servir de fondement dans le contexte du classement tarifaire parce qu'elles n'étaient pas *in pari materia* avec le *Tarif des douanes*.

d'interprétation et s'est finalement fondé sur l'usage propre au secteur automobile de l'expression « équipement d'origine »⁵².

64. De même, en l'espèce, le Tribunal n'est pas convaincu par l'argument de l'ASFC selon lequel le numéro tarifaire 9958.00.00 doit être interprété comme excluant les parties de véhicules automobiles servant à leur réparation, selon le contexte législatif des dispositions tarifaires canadiennes relatives aux véhicules automobiles remontant au *Pacte de l'automobile*, aux termes duquel le traitement en franchise de droits se limitait aux marchandises importées devant servir à la fabrication de véhicules, ou à l'ancien *Décret de 1998 sur le tarif des véhicules automobiles*⁵³, dans lequel le mot « parties » s'entendait comme excluant les parties de rechange ou de remplacement. Cependant, le Tribunal est d'avis qu'interpréter le numéro tarifaire 9958.00.00 comme comportant une exclusion semblable reviendrait à ne pas tenir compte du fait que le *Pacte de l'automobile* a été abrogé en 2001 (ainsi que le numéro tarifaire 9957.00.00 et le *Décret de 1998*), à la suite de la décision de l'OMC selon laquelle cet arrangement de libre-échange sectoriel entre le Canada et les États-Unis enfreignait les obligations du Canada envers l'OMC. À l'époque, le numéro tarifaire 9958.00.00 n'avait pas été modifié. De plus, ce numéro tarifaire n'a même jamais été visé, en premier lieu, par le *Décret de 1998*⁵⁴, et il est évident qu'il s'agit d'une disposition plus générale que l'ancien numéro tarifaire 9957.00.00 (et, de ce fait, que le code 9450 d'avant l'entrée en vigueur du *Tarif des douanes*).

65. Il est également bien établi dans la jurisprudence du Tribunal que les pratiques administratives de l'ASFC ne lient pas le Tribunal⁵⁵. Par conséquent, le Tribunal n'accorde pas au Mémoire D10-15-21⁵⁶, qui exclut expressément les parties pour les applications de rechange du classement dans le numéro tarifaire 9958.00.000, une valeur probante supérieure à celle des autres outils d'interprétation pour déterminer le classement des marchandises en cause.

66. Le Tribunal a déjà reconnu que si un terme utilisé dans le *Tarif des douanes* n'est pas défini ou est ambigu, mais qu'il a, dans le commerce, un sens particulier, ce terme doit alors être interprété selon cette acception; sinon, il doit être interprété selon son sens ordinaire⁵⁷. Par conséquent, le Tribunal examinera l'usage dans le secteur automobile de l'expression « équipement d'origine » pour l'aider à déterminer son sens exact.

67. Comme indiqué précédemment, Holland Hitch soutient que l'expression « équipement d'origine » renvoie aux marchandises fabriquées qui font partie de la conception originale des camions. Plus particulièrement, Holland Hitch s'appuie sur l'affidavit de M. Greer daté du 13 mai 2011 (déposé initialement dans le cadre de *Great West Van*), dans lequel il a indiqué que la fabrication d'équipement d'origine est couramment considérée dans le secteur automobile comme signifiant des marchandises fabriquées pour servir dans l'assemblage de véhicules neufs ou pour réparer des véhicules sous garantie, généralement par l'entremise d'un concessionnaire du fabricant de véhicules⁵⁸.

52. Dans *Great West Van*, au para. 78, le Tribunal a énoncé de qui suit : « [...] lorsqu'elles sont combinées, les définitions des termes "équipement" et "origine" n'indiquent manifestement pas adéquatement le sens qui doit être attribué à cette expression, que le Tribunal reconnaît comme propre à un secteur en particulier. »

53. D.O.R.S./98-43 [*Décret de 1998*].

54. Le *Décret de 1998* ne s'appliquait qu'aux numéros tarifaires 9954.00.00, 9955.00.00, 9956.00.00 et 9957.00.00.

55. *DSM Nutritional Products Canada Inc. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada* (2 décembre 2008), AP-2007-012 (TCCE).

56. (26 juin 2011).

57. *Outdoor Gear Canada c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada* (21 novembre 2011), AP-2010-060 (TCCE) au para. 25.

58. Pièce du Tribunal AP-2012-004-04, onglet 9, dossier administratif, vol. 1.

68. En revanche, M. Restoule a déclaré que, selon son expérience en tant que mécanicien de véhicules automobiles, l'expression « équipement d'origine » s'entend de « [...] toute chose que le fabricant a assemblé sur un camion »⁵⁹ [traduction]. M. Restoule a poursuivi en établissant la distinction suivante entre les parties d'équipement d'origine et les parties de rechange : « [...] lors de la réparation, le composant qui est ajouté n'est pas nécessairement une partie d'équipement d'origine. Il peut s'agir d'une partie provenant d'un autre fabricant »⁶⁰ [traduction].

69. Le Tribunal est d'avis qu'il est pleinement raisonnable que, du point de vue d'un mécanicien de véhicules automobiles, l'expression « équipement d'origine » s'entende de toute partie intégrée dans le véhicule neuf. Toutefois, pour les fabricants de parties de véhicules automobiles, comme Holland Hitch, le sens de cette expression n'est pas aussi limité.

70. Le Tribunal a entendu des témoignages selon lesquels Holland Hitch conçoit et fabrique des assemblages de sellettes d'attelage pour divers clients. M. Verbrugge a déclaré que Holland Hitch vend des sellettes d'attelage à des fabricants de véhicules (comme Paccar et Freightliner), à des fournisseurs d'équipement d'origine, y compris à des concessionnaires et à des centres de service (comme les concessionnaires Paccar et Volvo), à des fins de réparation ainsi qu'à des distributeurs de pièces (comme UAP) de « première monte » [traduction], ce qui fait référence aux concessionnaires qui importent des tracteurs presque entièrement assemblés et y ajoutent des sellettes d'attelage pour qu'ils puissent tirer une charge⁶¹.

71. M. Verbrugge a déclaré que toutes les sellettes d'attelage sont conçues et fabriquées par Holland Hitch selon les spécifications du client et sont couvertes par une garantie⁶². Il a expliqué que les spécifications du client, qu'il s'agisse d'un fabricant de véhicules ou d'un centre de service du marché secondaire, sont désignées en fonction des numéros de pièces de Holland Hitch⁶³. M. Verbrugge a également déclaré que le groupe des ventes de Holland Hitch travaille directement avec les clients pour déterminer les spécifications requises pour une commande particulière; en outre, il arrive souvent que le service de recherche et développement de Holland Hitch collabore étroitement avec les équipes d'ingénierie de gros clients afin de développer et de mettre à l'essai des solutions qui répondent à leurs besoins particuliers⁶⁴.

72. Au cours de son témoignage, M. Greer a décrit plus en détail la collaboration entre Holland Hitch et ses clients, c'est-à-dire des fabricants de véhicules, comme Paccar, en vue de développer et de mettre à l'essai des configurations de sellettes d'attelage pour un modèle de camion en particulier⁶⁵.

73. Les parties ne contestent pas le fait que les assemblages de sellettes d'attelage fabriqués par Holland Hitch, desquels les marchandises en cause sont un principal composant, sont considérés à juste titre comme de l'équipement d'origine lorsqu'ils servent à la fabrication de camions. Le Tribunal est d'accord. Le Tribunal place également dans cette même catégorie les assemblages de sellettes d'attelage que Holland Hitch fabrique pour ensuite les vendre à des distributeurs de « première monte » qui importent des tracteurs

59. *Transcription de l'audience publique*, 30 octobre 2012, à la p. 213.

60. *Ibid.*

61. *Ibid.* aux pp. 31, 35, 40, 42.

62. *Ibid.* aux pp. 49-50, 53-54. Voir aussi pièce du Tribunal AP-2012-004-04, onglet 10, dossier administratif, vol. 1.

63. *Transcription de l'audience publique*, 30 octobre 2012, aux pp. 47-48, 62-63.

64. *Ibid.* aux pp. 47-48, 62-63, 79, 85, 94-95, 105; *Transcription de l'audience à huis clos*, 30 octobre 2012, aux pp. 2-4.

65. *Transcription de l'audience publique*, 30 octobre 2012, aux pp. 79, 85, 94-95, 105; *Transcription de l'audience à huis clos*, 30 octobre 2012, aux pp. 2-4.

qui ne peuvent assumer la fonction de base des tracteurs routiers, c'est-à-dire tirer une charge, aussi longtemps que la sellette d'attelage n'est pas ajoutée⁶⁶. Il ressort clairement des témoignages de MM. Greer et Restoule qu'une sellette d'attelage a pour objet d'atteler un tracteur à une semi-remorque afin de tirer une charge⁶⁷. L'ajout à un tracteur d'une sellette d'attelage de « première monte » en vue de servir de dispositif d'attelage peut donc être considéré analogue à l'assemblage d'un véhicule neuf.

74. En outre, le Tribunal conclut que les sellettes d'attelage de Holland Hitch représentent des parties d'équipement d'origine s'il s'agit de pièces de remplacement pour des camions équipés au départ du même produit d'attelage, qui est expressément conçu pour une marque et un modèle de camion en particulier, et couvert par une garantie. Cela comprend les pièces de rechange, en autant que la pièce en question porte le même numéro de pièce de Holland Hitch que la pièce d'origine du même modèle de camion. En revanche, le Tribunal ne considère pas les sellettes d'attelage comme équipement d'origine lorsqu'elles servent de pièces de rechange au sens plus générique, par exemple pour réparer un véhicule qui était équipé au départ d'un autre produit d'attelage.

75. Par conséquent, le Tribunal conclut que les marchandises en cause sont des parties ou articles devant servir à la fabrication d'équipement d'origine de camions, dans la mesure où l'expression « équipement d'origine » renvoie aux sellettes d'attelage devant servir à la fabrication de véhicules, à l'assemblage de « première monte » ou comme pièces de rechange pour des camions équipés au départ du même produit d'attelage et couverts par une garantie, et que, par conséquent, elles sont admissibles aux avantages du numéro tarifaire 9958.00.00.

76. Compte tenu de la possibilité qu'il puisse y avoir un sous-ensemble de marchandises en cause qui ne respecte pas les conditions énoncées ci-dessus et qui, par conséquent, n'est pas admissible à l'allègement prévu aux termes du numéro tarifaire 9958.00.00, le Tribunal déterminera maintenant si les marchandises en cause satisfont aux conditions énoncées dans les numéros tarifaires 9959.00.00 ou 9962.00.00.

Les marchandises en cause sont-elles admissibles aux avantages du numéro tarifaire 9959.00.00?

77. Pour que les marchandises en cause soient admissibles aux avantages du numéro tarifaire 9959.00.00, comme le soutient subsidiairement Holland Hitch, elles doivent être des matières d'une des sections ou d'un des chapitres énumérés et doivent servir à la fabrication de camions ou de leur châssis ou à la fabrication de parties, d'accessoires ou de parties de ces accessoires, autres que les pneumatiques et chambres à air en caoutchouc.

78. Le Tribunal n'est pas convaincu par l'argument de Holland Hitch selon lequel les marchandises n'ont pas à être classées dans la section XV pour être considérées comme des matières de ladite section aux fins du numéro tarifaire 9959.00.00. L'ASFC renvoie à d'autres exemples dans lesquels l'expression « du numéro tarifaire » ou « du chapitre » est utilisée dans le chapitre 99, ce qui signifie que les marchandises doivent être classées dans ce numéro tarifaire particulier ou dans ce chapitre particulier. Le Tribunal est d'accord. Par ailleurs, l'interprétation proposée par Holland Hitch permettrait, dans les faits, deux ou plusieurs classements dans les chapitres 1 à 97 pour les mêmes marchandises. Conformément à la note 3 du chapitre 99, les marchandises ne peuvent être classées dans un numéro tarifaire du chapitre 99 que lorsqu'elles ont été préalablement classées dans un numéro tarifaire des chapitres 1 à 97, conformément aux *Règles générales*.

66. *Transcription de l'audience publique*, 30 octobre 2012, à la p. 42.

67. *Ibid.* aux pp. 89-90, 230.

79. Comme indiqué précédemment, les parties reconnaissent et le Tribunal admet que les marchandises en cause sont correctement classées dans le numéro tarifaire 8708.99.99. Puisque ce numéro tarifaire ne relève pas d'une des sections ou d'un des chapitres énumérés dans le numéro tarifaire 9959.00.00, les marchandises en cause ne sont pas admissibles aux avantages du numéro tarifaire 9959.00.00.

80. Le Tribunal fait remarquer que même si les marchandises en cause étaient classées dans une des sections ou un des chapitres énumérés dans le numéro tarifaire 9959.00.00, il est d'accord avec l'ASFC que les marchandises en cause ne sont pas des « matières » et ne sont donc pas admissibles à l'allégement prévu dans ce numéro tarifaire.

81. Le terme « matières » n'est pas défini dans le *Tarif des douanes*. Holland Hitch et l'ASFC s'appuient sur des définitions semblables du terme « *material* » (matière) tirées de dictionnaires⁶⁸. Le Tribunal accepte le sens ordinaire du terme « *material* », qui est le suivant : « [...] une matière (« *matter* ») constituant ou pouvant constituer une chose [...]. Une partie constituante d'une chose »⁶⁹ [traduction].

82. La définition du dictionnaire du terme « *matter* » est la suivante : « **1** Substance dont se compose un objet physique; matière constitutive, surtout d'un type particulier [...] »⁷⁰ [traduction].

83. Le terme « *substance* » (substance) est défini de la façon suivante : « **1** La nature ou partie essentielle d'une chose, etc., son essence; [...] **2** ce qui compose un objet physique; matière essentielle (notamment solide) formant une chose »⁷¹ [traduction].

84. À l'audience, M. Verbrugge a indiqué que les marchandises en cause sont des parties, à savoir des sellettes d'attelage moulées, produites par le fournisseur de pièces moulées de Holland Hitch avant l'importation et composées d'acier moulé de haute qualité⁷². Holland Hitch fait également remarquer, dans ses exposés écrits, que les marchandises en cause « [...] sont fabriquées à partir d'un métal de la section XV, soit l'acier »⁷³ [traduction].

85. Le Tribunal est d'avis que l'acier moulé est une « matière » au sens ordinaire de ce terme, puisqu'il s'agit de la matière ou substance essentielle qui compose les marchandises en cause (c'est-à-dire les sellettes d'attelage). En revanche, les marchandises en cause sont elles-mêmes des pièces, comme le conviennent les parties et comme le reconnaît le Tribunal.

86. Compte tenu de ce qui précède, le Tribunal conclut que les marchandises en cause ne sont pas des matières de la section XV et ne sont donc pas admissibles aux avantages du numéro tarifaire 9959.00.00.

Les marchandises en cause sont-elles admissibles aux avantages du numéro tarifaire 9962.00.00?

87. Pour que les marchandises en cause soient admissibles aux dispositions de l'allégement prévu dans le numéro tarifaire 9962.00.00, elles doivent être 1) des parties de châssis et profilés en acier 2) devant servir à la réparation 3) des tracteurs routiers pour semi-remorques.

68. Pièce du Tribunal AP-2012-004-04 au para. 70, dossier administratif, vol. 1; pièce du Tribunal AP-2012-004-08A, onglet Q, dossier administratif, vol. 1.

69. *Shorter Oxford English Dictionary*, 5^e éd., s.v. « *matter* ».

70. Pièce du Tribunal AP-2012-004-08A, onglet Q, dossier administratif, vol. 1; *Canadian Oxford Dictionary*, 2^e éd., s.v. « *matter* ».

71. *Shorter Oxford English Dictionary*, 5^e éd., s.v. « *substance* ».

72. *Transcription de l'audience publique*, 30 octobre 2012, à la p. 29.

73. Pièce du Tribunal AP-2012-004-04 au para. 72, dossier administratif, vol. 1.

88. Pour ce qui est de la première condition, l'ASFC reconnaît que les marchandises en cause sont des parties d'assemblages de sellettes d'attelage, qui sont, à leur tour, des parties de camions⁷⁴. La question consiste à déterminer si les assemblages de sellettes d'attelage sont des parties de châssis et de profilés servant à la fabrication de ceux-ci.

89. Selon la jurisprudence du Tribunal, les critères suivants sont pertinents pour déterminer si des marchandises sont considérées comme des « parties » : 1) si le produit en cause est essentiel au fonctionnement d'un autre produit; 2) si le produit en cause est une composante nécessaire et intégrante d'un autre le produit; 3) si le produit en cause est installé sur l'autre produit; 4) les pratiques et usages commerciaux courants⁷⁵. Le Tribunal a reconnu, cependant, qu'il doit statuer en fonction des faits d'une cause particulière et qu'il n'existe aucun critère universel qui permette de déterminer s'il s'agit de « parties »⁷⁶.

90. Conformément aux pratiques antérieures⁷⁷, le Tribunal examinera ces critères, comme il l'estime indiqué en l'espèce, afin de déterminer si les marchandises en cause sont des parties de châssis.

91. En ce qui concerne le terme « châssis », qui n'est pas défini dans le *Tarif des douanes*, le Tribunal constate que les *Notes explicatives* de la position n° 87.08 fournissent quelques exemples précis de parties de châssis, comme suit :

La présente position couvre l'ensemble des parties et accessoires des véhicules automobiles des n°s 87.01 à 87.05, **sous réserve** toutefois que ces parties et accessoires satisfassent aux **deux** conditions suivantes :

- 1) Être reconnaissables comme étant exclusivement ou principalement destinés aux véhicules de l'espèce.
- 2) Ne pas être exclus par les Notes de la Section XVII (voir les Considérations générales de cette Section).

Parmi ces parties et accessoires, on peut citer :

- A) Les cadres de châssis de véhicules automobiles assemblés (avec ou sans roues, **mais sans moteur**) et leurs éléments constitutifs : longerons, entretoises, traverses, attaches de ressorts, supports de carrosserie, de moteur, de marchepieds, de batterie, de réservoirs à carburant, etc.

92. Comme mentionné précédemment, les *Notes explicatives*, y compris celles de la position n° 87.08, doivent être respectées, à moins qu'il n'existe un motif valable de ne pas le faire, et la note 4 du chapitre 99 indique que les mots et expressions utilisés dans ce chapitre ont le même sens que dans les chapitres 1 à 97. En d'autres termes, dans la mesure où les mots et expressions utilisés dans le numéro tarifaire 9962.00.00 (en particulier les parties de châssis) ont le même sens que celui qu'ils ont dans la position n° 87.08 et où les *Notes explicatives* de la position n° 87.08 donnent le sens de ces mêmes mots, le Tribunal doit alors tenir compte de ces notes explicatives, à moins qu'il n'existe un motif valable de ne pas le faire.

74. *Transcription de l'audience publique*, 30 octobre 2012, à la p. 285.

75. *GL&V/Black Clawson-Kennedy c. Sous-M.R.N.* (27 septembre 2000), AP-99-063 (TCCE) à la p. 10 [*GL&V/Black Clawson-Kennedy*]; *York Barbell Company Limited c. Sous-M.R.N.D.A.* (19 août 1991), AP-90-161 (TCCE) à la p. 7.

76. *Ibid.*

77. *GL&V/Black Clawson-Kennedy*. Voir aussi *Asea Brown Boveri Inc. c. Sous-M.R.N.* (21 février 2000), AP-98-001 (TCCE).

93. Auparavant, le Tribunal a conclu que les *Notes explicatives* peuvent indiquer un classement tarifaire particulier aux fins des chapitres 1 à 97, c'est-à-dire en indiquant qu'un produit particulier est inclus dans une position particulière ou en est exclu, sans nécessairement donner le sens des mots et expressions qui y sont utilisés aux fins du chapitre 99⁷⁸. Toutefois, cela n'empêche pas le Tribunal de tenir compte en l'espèce de la liste non exhaustive des parties de châssis énoncées dans les *Notes explicatives* de la position n° 87.08, dans le but de comprendre les types de marchandises considérées comme des « parties » de châssis aux fins du numéro tarifaire 9962.00.00, tout en reconnaissant que la liste ne se limite pas nécessairement à ces exemples.

94. Par conséquent, le Tribunal examinera l'usage commercial et le sens ordinaire du terme « châssis » afin d'en cerner le sens.

95. L'ASFC renvoie aux définitions de « *frame* » (châssis) données dans le *Canadian Oxford Dictionary*, c'est-à-dire « [...] la charpente de soutien rigide de base d'une chose, p. ex. d'un bâtiment, d'un véhicule automobile ou d'un avion [...] » [traduction], et dans le *Merriam-Webster's Collegiate Dictionary*, c'est-à-dire (longeron) « [...] unité structurale d'un châssis d'automobile reposant sur les essieux et soutenant le reste du châssis et de la carrosserie [...] »⁷⁹ [traduction]. L'ASFC s'appuie également sur diverses descriptions de châssis propres au secteur automobile, qui indiquent que le châssis est l'« ossature » [traduction] d'un camion, soit la structure de base du véhicule, conçu pour soutenir le poids de la carrosserie et pour absorber toute la pression imposée par le terrain, la suspension, le moteur, la transmission, le système de direction et les autres composants montés sur le châssis⁸⁰. Le Tribunal accepte ces définitions et l'usage commercial du terme « châssis » et constate que Holland Hitch ne les conteste pas; en outre, les trois témoins en ont convenu à l'audience⁸¹.

96. Compte tenu de ce qui précède, le Tribunal n'est pas convaincu que les marchandises en cause sont des parties de châssis et profilés en acier pour leur fabrication, pour les motifs ci-dessous.

97. Le Tribunal admet les éléments de preuve selon lesquels les châssis se composent généralement de deux longerons en acier, qui sont réunis, par rivetage (ou soudure), par un certain nombre d'entretoises en acier plus courtes que les longerons, selon une conception en « échelle »⁸². Des éléments de preuve incontestés indiquent également que la sellette d'attelage, lorsque utilisée sur un tracteur pour tirer une semi-remorque, est fixée sur une plaque de montage qui est boulonnée aux longerons du châssis⁸³.

98. M. Greer a déclaré qu'une sellette d'attelage, lorsque boulonnée au châssis, en devient partie intégrante en attelant le tracteur à la semi-remorque et en permettant le transfert de la charge de la semi-remorque aux longerons du châssis⁸⁴. Plus particulièrement, il a expliqué que « [...] la charge avant de la remorque repose sur la sellette d'attelage, qui [...] repose sur le palier sur la plaque de montage, laquelle

78. *Beckman Coulter Canada Inc. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada* (17 janvier 2012), AP-2010-065 (TCCE) aux para. 33-37.

79. *Canadian Oxford Dictionary*, 2^e éd., s.v. « *frame* »; *Merriam-Webster's Collegiate Dictionary*, 10^e éd., s.v. « *frame* ».

80. Pièce du Tribunal AP-2012-004-08A au para. 73, onglets H, I, dossier administratif, vol. 1.

81. *Transcription de l'audience publique*, 30 octobre 2012, aux pp. 59, 88, 223-224.

82. *Ibid.* à la p. 92. Voir aussi pièce du Tribunal AP-2012-004-04, onglet 10, dossier administratif, vol. 1; pièce du Tribunal AP-2012-004-08A, onglets H, I, dossier administratif, vol. 1.

83. *Transcription de l'audience publique*, 30 octobre 2012, aux pp. 65, 100, 108, 110, 205, 210; pièce du Tribunal AP-2012-004-06A, onglet 5, dossier administratif, vol. 1A; pièce du Tribunal AP-2012-004-08A, onglet J, dossier administratif, vol. 1.

84. *Transcription de l'audience publique*, 30 octobre 2012, à la p. 100.

est fixée sur les longerons du châssis du camion, et la charge est ensuite transférée via la suspension et les essieux vers le sol »⁸⁵ [traduction].

99. M. Greer a également décrit la façon dont Holland Hitch collabore étroitement avec sa clientèle de fabricants de véhicules afin de concevoir des sellettes d'attelage et de les mettre à l'essai sur leurs châssis de tracteur, ce qui a donné lieu, dans le cas de Paccar, à la modification de la conception d'un de ses châssis de tracteur, qui nécessite moins d'entretoises (d'où une réduction de poids) grâce à l'intégration de la sellette d'attelage, qui permet de conserver le même niveau de solidité et de rigidité du châssis⁸⁶. M. Greer a aussi indiqué, cependant, que les châssis des différents fabricants ne diffèrent généralement pas beaucoup puisque, « [...] en général, ils sont tous devenus semblables »⁸⁷ [traduction].

100. Pour sa part, M. Restoule a déclaré que le châssis est l'unité structurale d'un véhicule sans accessoires, comme la sellette d'attelage. Plus particulièrement, il a indiqué que la fonction principale du châssis est de fournir le support structural, soit la « fondation » [traduction] du véhicule auquel tous les autres composants sont fixés, y compris la sellette d'attelage et les autres pièces d'équipement qui constituent des éléments distincts fixés au châssis, comme le moteur et la batterie⁸⁸. Le châssis repose à son tour sur la suspension et les essieux.

101. M. Restoule a déclaré que le rôle fonctionnel du châssis est le même pour tous les poids lourds, y compris les tracteurs semi-remorques, les bétonnières, les dépanneuses, les camions de collecte des ordures et les camions à benne⁸⁹. Il est donc d'avis que les sellettes d'attelage, tout comme les autres éléments distincts qui peuvent être ajoutés au châssis pour diverses utilisations, ne sont pas des « parties » de châssis, mais plutôt des parties ou accessoires du tracteur (ou du camion) dans son ensemble⁹⁰.

102. Le Tribunal convient avec M. Restoule que le châssis assure la même fonction de base dans tous les poids lourds, celle de fournir un support structural pour le poids de la carrosserie et des autres composants du véhicule et de transférer la charge imposée sur le châssis par la carrosserie et les autres composants du véhicule. Les éléments de preuve présentés en l'espèce amènent le Tribunal à conclure que les sellettes d'attelage ne sont pas essentielles au fonctionnement du châssis puisque celui-ci peut, à lui seul, supporter le poids de la cabine, du moteur, etc. Bien que le châssis ne puisse assurer une fonction particulière, c'est-à-dire tirer une semi-remorque, sans être équipé d'une sellette d'attelage, il est néanmoins fonctionnel en tant que structure fondamentale fournissant la rigidité et la solidité nécessaires pour supporter la carrosserie et les autres composants du véhicule.

103. Le Tribunal reconnaît que la sellette d'attelage, lorsque boulonnée au châssis, peut renforcer ce dernier et contribuer au transfert de la charge vers le sol. Bien que l'interaction entre la sellette d'attelage et le châssis soit inévitable, étant donné que la sellette d'attelage est fixée sur le châssis et qu'ils font tous deux partie intégrante du fonctionnement du véhicule, le Tribunal conclut que ce sont des composants distincts. De même, bien que les attaches de ressorts soient des « parties » de châssis, conformément aux *Notes explicatives* de la position n° 87.08, la suspension elle-même est un composant distinct du châssis, en dépit du fait qu'elle y soit fixée et qu'elle contribue au transfert vers le sol de la charge qu'il supporte. Par conséquent, le Tribunal admet l'argument de l'ASFC selon lequel la sellette d'attelage ne fait pas plus partie

85. *Ibid.* à la p. 89.

86. *Ibid.* aux pp. 77-79, 85, 94.

87. *Ibid.* à la p. 108.

88. *Ibid.* aux pp. 190-191, 205-207.

89. *Ibid.* aux pp. 190-191, 197.

90. *Ibid.* aux pp. 209, 212.

du châssis que, par exemple, la suspension, le moteur, la transmission, le système de direction, la batterie et les autres composants qui sont fixés au châssis ou qui interagissent avec celui-ci.

104. La sellette d'attelage a une fonction distincte de celle du châssis, en ce sens qu'elle sert essentiellement de dispositif d'attelage entre un tracteur routier et une semi-remorque, ce qui permet au tracteur de tirer la charge de la semi-remorque⁹¹. De l'avis du Tribunal, les éléments de preuve démontrent clairement que la sellette d'attelage forme une unité complète, qui est fabriquée et commercialisée indépendamment du châssis et qui est exclusivement et principalement destinée aux camions, en particulier aux tracteurs routiers pour semi-remorques, que ce soit pour la fabrication initiale ou la réparation de ces véhicules⁹². En outre, le Tribunal est d'avis que les éléments de preuve concernant les pratiques et usages commerciaux courants n'appuient pas la classification des sellettes d'attelage à titre de « parties » de châssis⁹³. Compte tenu de ce qui précède, il est évident que trois des quatre critères jurisprudentiels ne sont pas respectés.

105. Par conséquent, le Tribunal conclut que les marchandises en cause ne sont pas des « parties » de châssis ou profilés en acier pour leur fabrication et que, par conséquent, elles ne sont pas admissibles aux avantages du numéro tarifaire 9962.00.00.

DÉCISION

106. Pour les motifs qui précèdent, le Tribunal conclut que les marchandises en cause sont des parties ou articles devant servir à la fabrication d'équipement d'origine de camions, dans la mesure où l'expression « équipement d'origine » renvoie aux sellettes d'attelage devant servir à la fabrication de véhicules, à l'assemblage de « première monte » ou comme pièces de rechange pour des camions équipés au départ du même produit d'attelage et couverts par une garantie, et que, par conséquent, elles sont admissibles au traitement en franchise de droits prévu dans le numéro tarifaire 9958.00.00.

107. Par conséquent, l'appel est admis.

Stephen A. Leach

Stephen A. Leach

Membre président

91. *Ibid.* aux pp. 89, 228. Voir aussi pièce du Tribunal AP-2012-004-08A, onglet J à la p. 99, dossier administratif, vol. 1.

92. Pièce du Tribunal AP-2012-004-04, onglets 10, 11, 12, dossier administratif, vol. 1.

93. *Transcription de l'audience publique*, 30 octobre 2012, aux pp. 212, 221; pièce du Tribunal AP-2012-004-04, onglets 10, 12, dossier administratif, vol. 1; pièce du Tribunal AP-2012-004-08A, onglets H, I, J, dossier administratif, vol. 1; pièce du Tribunal AP-2012-004-20A, onglet 2 aux pp. 17-19, 20-21, dossier administratif, vol. 1F.