



Tribunal canadien du
commerce extérieur

Canadian International
Trade Tribunal

TRIBUNAL CANADIEN
DU COMMERCE
EXTÉRIEUR

Appels

DÉCISION ET MOTIFS

Appels n^{os} AP-2005-005,
AP-2005-010, AP-2005-011 et
AP-2005-020

Arctic Cat Sales Inc.

c.

Président de l'Agence des services
frontaliers du Canada

*Décision et motifs rendus
le vendredi 20 janvier 2006*

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|---------------------------|---|
| DÉCISION DU TRIBUNAL..... | i |
| EXPOSÉ DES MOTIFS..... | 1 |
| PREUVE..... | 2 |
| PLAIDOIRIE..... | 3 |
| ANALYSE..... | 5 |

EU ÉGARD À des appels entendus les 25 et 26 octobre 2005 aux termes de l'article 67 de la *Loi sur les douanes*, L.R.C. 1985 (2^e supp.), c. 1;

ET EU ÉGARD À des décisions rendues par le président de l'Agence des services frontaliers du Canada les 13 mai, 2 juin et 8 juillet 2005 concernant des demandes de réexamen aux termes du paragraphe 60(4) de la *Loi sur les douanes*.

ENTRE

ARCTIC CAT SALES INC.

Appellante

ET

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

Intimé

DÉCISION DU TRIBUNAL

Les appels sont rejetés.

James A. Ogilvy

James A. Ogilvy
Membre président

Ellen Fry

Ellen Fry
Membre

Meriel V. M. Bradford

Meriel V. M. Bradford
Membre

Hélène Nadeau

Hélène Nadeau
Secrétaire

Lieu de l'audience : Ottawa (Ontario)
Dates de l'audience : Les 25 et 26 octobre 2005

Membres du Tribunal : James A. Ogilvy, membre président
Ellen Fry, membre
Meriel V. M. Bradford, membre

Conseiller pour le Tribunal : Philippe Cellard

Greffier : Valérie Cannavino

Ont comparu : Michael Hahn, Marco Ouellet et Jeffrey Goernert, pour
l'appellante
Susanne Pereira et Elizabeth Kikuchi, pour l'intimé

Adresser toutes les communications au :

Secrétaire
Tribunal canadien du commerce extérieur
Standard Life Centre
333, avenue Laurier Ouest
15^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0G7

Téléphone : (613) 993-3595
Télécopieur : (613) 990-2439
Courriel : secretaire@tcce-citt.gc.ca

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. Les présents appels sont interjetés aux termes de l'article 67 de la *Loi sur les douanes*¹ à l'égard de décisions rendues par le président de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) les 13 mai, 2 juin et 8 juillet 2005, aux termes du paragraphe 60(4) de la *Loi*.

2. Les marchandises en cause sont des véhicules tout terrain (VTT) qui ont été importés entre le 30 juin 1999 et le 6 février 2003. La question en litige dans les présents appels consiste à déterminer si les VTT sont correctement classés dans le numéro tarifaire 8703.21.90 à titre de véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes, comme l'a déterminé l'ASFC, ou s'ils devraient être classés dans les numéros tarifaires applicables de la position n° 87.11 à titre de motocycles et cycles équipés d'un moteur auxiliaire, comme l'a soutenu Arctic Cat Sales Inc. (Arctic Cat).

3. La nomenclature pertinente du *Tarif des douanes*² prévoit ce qui suit :

[...]

87.03 Voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes (autres que ceux du n° 87.02), y compris les voitures du type « break » et les voitures de course.

-Autres véhicules, à moteur à piston alternatif à allumage par étincelles :

8703.21 --D'une cylindrée n'excédant pas 1.000 cm³

[...]

8703.21.90 ---Autres

[...]

87.11 Motocycles (y compris les cyclomoteurs) et cycles équipés d'un moteur auxiliaire, avec ou sans side-cars; side-cars.

[...]

8711.20.00 -À moteur à piston alternatif, d'une cylindrée excédant 50 cm³ mais n'excédant pas 250 cm³

[...]

8711.30.00 -À moteur à piston alternatif, d'une cylindrée excédant 250 cm³ mais n'excédant pas 500 cm³

[...]

4. Les extraits suivants des *Notes explicatives du Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises*³ sont pertinents aux présents appels :

[...]

[Notes explicatives de la position n° 87.03]

Relèvent notamment de la présente position :

[...]

1. L.R.C. 1985 (2^e supp.), c. 1 [*Loi*].

2. L.C. 1997, c. 36.

3. Conseil de coopération douanière, 2^e éd., Bruxelles, 1996 [*Notes explicatives*].

- 6) Les **véhicules à quatre roues, à châssis tubulaire**, munis d'un système de direction du type automobile, par exemple reposant sur le principe Ackerman.

[...]

[Notes explicatives de la position n° 87.11]

Sont, en revanche, **exclus** :

- a) Les véhicules à quatre roues, pour le transport de personnes, à châssis tubulaire, munis d'un système de direction du type automobile, par exemple reposant sur le principe Ackerman (**n° 87.03**).

[...]

[Notes explicatives de la position n° 87.12]

La présente position couvre les cycles dont les roues sont actionnées à l'aide de pédales, comme par exemple, les bicyclettes (y compris celles pour enfants), les tandems, les tricycles, les quadricycles.

[...]

Sont en outre **exclus** de la présente position :

[...]

- b) Les cycles équipés d'un moteur auxiliaire (**n° 87.11**).

[...]

5. L'avis de classement 8703.21⁴ est également pertinent aux présents appels et prévoit ce qui suit :

8703.21 1. **Véhicule tout terrain à quatre roues (à deux roues motrices)**, à châssis tubulaire muni d'une selle du type motorcycle, d'un guidon pour le diriger et de pneumatiques à basse pression. La direction peut braquer les deux roues avant comme dans un véhicule automobile traditionnel (principe Ackerman). Le véhicule est doté d'une boîte de vitesses automatique avec marche arrière, d'une transmission par chaîne à l'essieu arrière et de freins à tambour à l'avant et à l'arrière. Il est propulsé par un moteur monocylindre à quatre temps d'une cylindrée de 124 cm³. Il n'est équipé ni de porte-bagages ni de barre d'attelage.

PREUVE

6. La présente section constitue un résumé de quelques témoignages clés présentés à l'audience. Outre les témoignages, la preuve présentée par les parties comprend l'ensemble des pièces, documents, rapports d'experts et autres versés au dossier du Tribunal.

7. Arctic Cat a convoqué comme témoin M. Theodore G. Bettin, directeur de l'ingénierie chez Arctic Cat, à qui le Tribunal a reconnu le titre d'expert en ingénierie et conception de VTT.

8. M. Bettin a décrit la manière dont on devrait monter un VTT. Il a aussi témoigné au sujet des différences mécaniques entre le système de direction d'un VTT et celui d'un véhicule automobile. Il a souligné que le système de direction d'un véhicule automobile comprend six éléments essentiels (volant de direction, arbre, joints de cardan, boîte de vitesses, barres d'accouplement et roues), tandis que le système de

4. *Recueil des Avis de classement*, Conseil de coopération douanière, 1^{re} éd., Bruxelles, 1987 [*Avis de classement*].

direction d'un VTT comprend quatre éléments essentiels (guidon, arbre, barres d'accouplement et roues). Il a ajouté que le système de direction du type automobile et celui d'un VTT fonctionnent différemment.

9. En contre-interrogatoire, M. Bettin a reconnu que les VTT en cause ont quatre roues et un châssis tubulaire et que leur système de direction repose sur le principe Ackerman.

10. En réponse à des questions du Tribunal, M. Bettin a admis que la conception des VTT en cause et celle des VTT qui faisaient l'objet de *Suzuki Canada Inc. et Les Moteurs Kawasaki Canadien Inc. c. Commissaire de l'Agence des douanes et du revenu du Canada*⁵ sont, pour l'essentiel, les mêmes. Il a reconnu que la description d'un VTT énoncée dans la décision de la Cour d'appel fédérale (la Cour) dans *Le procureur général du Canada c. Suzuki Canada Inc. et Les Moteurs Kawasaki Canadien Inc.*⁶ décrit les VTT en cause.

11. Arctic Cat a convoqué comme témoins M. David E. Kelly, directeur de l'ingénierie chez TRW Canada Ltd., à qui le Tribunal a reconnu le titre d'expert en ingénierie automobile, et plus particulièrement en systèmes de direction, M. Steven M. Kenner, ingénieur en chef, génie des systèmes de freinage, Ford Motor Company, qui a été reconnu à titre d'expert en ingénierie automobile, et M. Eleu Um, directeur des caractéristiques des véhicules, Multimatic Technical Centre, à qui le Tribunal a aussi reconnu le titre d'expert en ingénierie automobile.

12. M. Kelly a illustré le principe Ackerman en renvoyant à un véhicule muni d'un essieu arrière fixe. Dans cette application, les roues avant sont braquées indépendamment de sorte que l'angle de braquage de la roue intérieure est différent de celui de la roue extérieure, ce qui fait tourner le véhicule autour d'un point central. Les témoins experts ont déclaré que le principe Ackerman trouve une vaste gamme d'applications ailleurs que dans les systèmes de direction des véhicules automobiles et des VTT.

13. D'après les témoins experts, dans le système de direction d'un VTT, deux éléments essentiels d'un système de direction d'un véhicule automobile, à savoir, le volant de direction et la boîte de vitesses, sont absents. Ils ont témoigné que le fait qu'un système de direction applique le principe Ackerman n'en fait pas un système de direction du type automobile. Ils ont ajouté que, puisque dans le système de direction des VTT en cause, deux éléments essentiels d'un système de direction du type automobile sont absents et que le premier fonctionne différemment de ce dernier, le système de direction des VTT en cause n'est pas un système de direction du type automobile.

14. Arctic Cat a aussi convoqué comme témoin M. Joshua M. Mozersky, professeur adjoint, et titulaire de la chaire de recherche du Canada en métaphysique et philosophie des sciences à l'Université Queen's, à qui le Tribunal a reconnu le titre d'expert en logique. M. Mozersky a témoigné relativement aux représentations logiques correctes et incorrectes de l'expression « *for example* » (« par exemple »).

15. L'ASFC n'a pas convoqué de témoins.

PLAIDOIRIE

16. La présente section donne un aperçu de quelques éléments clés des arguments des parties. Il ne s'agit pas d'un exposé exhaustif des arguments présentés par les parties dans leurs mémoires ou à l'audience.

5. (2 mai 2003), AP-99-114, AP-99-115 et AP-2000-008 (TCCE) [*Suzuki*].

6. 2004 CAF 131, para. 3 [*Suzuki (CAF)*].

17. Arctic Cat a soutenu que les marchandises en cause peuvent, à première vue, être classées dans la position n° 87.03 à titre d'autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes et dans la position n° 87.11 à titre de motocycles. Elle a prétendu que les marchandises en cause sont plus spécifiquement décrites à titre de motocycles, qu'elles présentent le caractère essentiel des motocycles et sont plus analogues aux motocycles, et qu'elles doivent donc, par application des Règles 3 a), 3 b) ou 4 des *Règles générales pour l'interprétation du Système harmonisé*⁷, être classées dans la position n° 87.11 à titre de motocycles.

18. Arctic Cat a soutenu que les marchandises en cause peuvent être classées à titre de motocycles en raison des nombreuses caractéristiques qu'elles ont en commun avec les motocycles à deux roues. Les caractéristiques suivantes figurent au nombre des caractéristiques énumérées par Arctic Cat : les marchandises en cause sont dirigées comme les motocycles à deux roues par coordination du mouvement du guidon et du transfert de poids du conducteur; certaines de leurs pièces sont interchangeable avec celles des motocycles à deux roues portant le même numéro de pièce; elles sont vendues par les concessionnaires de motocycles; on y monte à califourchon comme sur un cheval de la même manière qu'on monte un motocycle à deux roues ou à trois roues. Arctic Cat a renvoyé au fait que les VTT sont appelés motocycles à usage restreint, motocyclettes à quatre roues, motos et quadricycles.

19. Relativement aux *Notes explicatives* de la position n° 87.11, qui excluent du classement dans cette position les véhicules à quatre roues munis d'un système de direction du type automobile, Arctic Cat a soutenu que ces notes ne s'appliquent pas aux marchandises en cause. Même si elle a reconnu que le système de direction utilisé dans les marchandises en cause repose sur le principe Ackerman dont il est fait mention dans ces notes, elle a prétendu que ce système n'est toutefois pas du type automobile.

20. Arctic Cat a fait valoir que les marchandises en cause sont des quadricycles munis d'un moteur et qu'elles sont visées dans les *Notes explicatives* de la position n° 87.12 qui prescrivent leur classement dans la position n° 87.11. Elle a ajouté que le classement des marchandises en cause à titre de motocyclettes à usage restreint au sens du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*⁸ devrait entraîner leur classement à titre de motocycles au sens du *Tarif des douanes*.

21. Relativement à l'effet sur les présents appels de la décision rendue dans *Suzuki (CFA)*, Arctic Cat a soutenu que le Tribunal doit distinguer *Suzuki (CFA)* des présents appels car, en l'espèce, de nouveaux éléments de preuve et de nouveaux arguments ont été déposés.

22. L'ASFC a soutenu que les arguments d'Arctic Cat en l'espèce sont, pour l'essentiel, les mêmes que ceux qui ont été accueillis par le Tribunal dans *Suzuki*, mais rejetés en appel dans *Suzuki (CFA)*. L'ASFC a soutenu que le Tribunal est lié par la décision rendue par la Cour dans *Suzuki (CFA)* et doit classer les marchandises en cause dans la position n° 87.03, car elles sont munies de quatre roues, d'un moteur, d'un châssis tubulaire et d'un système de direction reposant sur le principe Ackerman. L'ASFC a soutenu que le Tribunal doit classer les marchandises en cause en conformité avec les *Notes explicatives* et l'*Avis de classement* pertinents, tels qu'ils ont été interprétés par la Cour dans *Suzuki (CFA)*. Relativement aux *Notes explicatives* de la position n° 87.12, l'ASFC a soutenu que ces dernières ne s'appliquent pas aux marchandises en cause car ces marchandises ne sont pas munies d'un moteur auxiliaire et que le moteur, au contraire, est une partie fondamentale des VTT. Relativement à la *Loi sur la sécurité automobile*⁹ et au *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*, l'ASFC a soutenu que leur objet n'est pas le même que

7. *Supra* note 2, annexe [*Règles générales*].

8. C.R.C., c. 1038, para. 2(1).

9. L.C. 1993, c. 16.

celui du *Tarif des douanes* et que, par conséquent, la définition de « motocyclette à usage restreint » au sens du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* n'est pas pertinente aux fins de classement en vertu du *Tarif des douanes*.

ANALYSE

23. L'article 10 du *Tarif des douanes* prévoit que le classement de marchandises importées dans un numéro tarifaire est effectué en conformité avec les *Règles générales* et les *Règles canadiennes*¹⁰. L'article 11 du *Tarif des douanes* prévoit que, pour l'interprétation des positions et des sous-positions de l'annexe, il doit être tenu compte des *Avis de classement* et des *Notes explicatives*.

24. Le Tribunal a traité de la question du classement de VTT dans *Suzuki*. Il a alors conclu que les VTT devaient être classés dans la position n° 87.11 à titre de motocycles.

25. En appel, la Cour a infirmé la décision du Tribunal. Dans sa décision, la Cour a défini les VTT comme il suit :

[...]

Un VTT est un véhicule à moteur à quatre roues, à châssis tubulaire, conçu pour l'utilisation non routière; il est utilisé pour transporter une personne et des bagages sur un mauvais terrain. Comme presque tous les autres véhicules à quatre roues, le système de direction d'un VTT fait tourner les roues intérieures selon un angle de braquage un peu plus prononcé que les roues extérieures, de sorte que le tracé des roues est en ligne droite. C'est ce qu'on appelle le « principe Ackerman ». Le mouvement du guidon et le transfert de poids de l'utilisateur aident également à diriger le VTT¹¹.

[...]

26. En l'espèce, en réponse à des questions du Tribunal, M. Bettin a reconnu que les VTT en cause possèdent toutes les caractéristiques énumérées dans la définition des VTT donnée par la Cour, y compris un système de direction reposant sur le principe Ackerman.

27. Dans *Suzuki (CFA)*, la Cour a déclaré ce qui suit :

Selon l'interprétation qu'il convient de donner aux Notes explicatives de la position 87.03 et de la position 87.11, et compte tenu de la preuve non contestée selon laquelle le système de direction utilise le principe Ackerman, le Tribunal a agi d'une façon déraisonnable en concluant que les VTT pouvaient être classés autrement que dans la position 87.03. Le simple fait que les VTT ne comportent pas trois éléments d'un système de direction du type automobile au sens où ces termes sont employés par les ingénieurs dans l'industrie ne prouve pas que les VTT ne relèvent pas de la position 87.03, compte tenu du fait en particulier que ces véhicules possèdent les éléments qui ont été identifiés dans les Notes explicatives comme déterminants aux fins du classement¹².

[...]

10. *Supra* note 2, annexe.

11. *Suzuki (CAF)*, para. 3.

12. *Suzuki (CAF)*, para. 18.

28. Étant donné que les marchandises visées dans *Suzuki (CFA)* et les marchandises en cause sont, pour l'essentiel, les mêmes aux fins de leur classement, le Tribunal est lié par la décision rendue dans *Suzuki (CFA)*. Par conséquent, le Tribunal conclut que les VTT en cause sont correctement classés dans la position n° 87.03 et, plus précisément, dans le numéro tarifaire 8703.21.90 à titre de véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes.

29. Pour les motifs qui précèdent, les appels sont rejetés.

James A. Ogilvy
James A. Ogilvy
Membre président

Ellen Fry
Ellen Fry
Membre

Meriel V. M. Bradford
Meriel V. M. Bradford
Membre