



Tribunal canadien du
commerce extérieur

Canadian International
Trade Tribunal

TRIBUNAL CANADIEN
DU COMMERCE
EXTÉRIEUR

Appels

DÉCISION ET MOTIFS

Appel n° AP-2013-050

BMW Canada Inc.

c.

Président de l'Agence des services
frontaliers du Canada

*Décision et motifs rendus
le mardi 16 septembre 2014*

TABLE DES MATIÈRES

DÉCISION.....	i
EXPOSÉ DES MOTIFS	1
HISTORIQUE DE LA PROCÉDURE	1
MARCHANDISES EN CAUSE.....	3
CADRE LÉGISLATIF.....	3
DISPOSITIONS DE CLASSEMENT PERTINENTES.....	5
POSITION DES PARTIES.....	7
BMW.....	7
ASFC.....	8
QUESTION PRÉLIMINAIRE CONCERNANT L' ARGUMENT SUBSIDIAIRE DE BMW.....	9
ANALYSE.....	10
Les marchandises en cause doivent-elles être classées dans la position n° 84.79?	11
Les marchandises en cause sont-elles correctement classées dans la position n° 87.08?.....	14
Classement au niveau de la sous-position et du numéro tarifaire	16
DÉCISION	16

EU ÉGARD À un appel entendu le 29 mai 2014, aux termes de l'article 67 de la *Loi sur les douanes*, L.R.C. (1985), ch. 1 (2^e suppl.);

ET EU ÉGARD À huit décisions rendues par le président de l'Agence des services frontaliers du Canada les 30 septembre et 1^{er} octobre 2013 concernant des demandes de révision aux termes du paragraphe 60(4) de la *Loi sur les douanes*.

ENTRE

BMW CANADA INC.

Appelante

ET

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

Intimé

DÉCISION

L'appel est rejeté.

Ann Penner

Ann Penner

Membre président

Lieu de l'audience : Ottawa (Ontario)
Date de l'audience : le 29 mai 2014

Membre du Tribunal : Ann Penner, membre président

Conseiller juridique pour le Tribunal : Anja Grabundzija

Agent principal du greffe par intérim : Haley Raynor

PARTICIPANTS :**Appelante**

BMW Canada Inc.

Conseillers/représentantsRobert A. MacDonald
Michael R. Smith**Intimé**Président de l'Agence des services frontaliers du
Canada**Conseiller/représentant**

Craig Collins-Williams

TÉMOINS :Marko Misura
Spécialiste des systèmes après-vente
BMW Group CanadaBruno Rocha
Professeur, Technologie mécanique et du transport
Collège Algonquin

Veuillez adresser toutes les communications au :

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

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. Le présent appel a été interjeté par BMW Canada Inc. (BMW), aux termes du paragraphe 67(1) de la *Loi sur les douanes*¹, à l'égard de huit décisions rendues par le président de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) aux termes du paragraphe 60(4) le 30 septembre et le 1^{er} octobre 2013.
2. La question en litige dans le présent appel consiste à déterminer le classement tarifaire approprié de coques de rétroviseur extérieur avec embase² (les marchandises en cause) conçues pour les véhicules de marque BMW de série X5³.
3. L'ASFC a déterminé que les marchandises en cause sont correctement classées dans le numéro tarifaire 8708.99.99 de l'annexe du *Tarif des douanes*⁴ à titre d'autres parties et accessoires des véhicules automobiles des positions n^{os} 87.01 à 87.05. BMW soutient qu'elles doivent être classées dans le numéro tarifaire 8479.89.90 à titre d'autres machines et appareils mécaniques ayant une fonction propre, non dénommés ni compris ailleurs dans le chapitre 84. Subsidiairement, BMW soutient que les marchandises en cause peuvent être classées dans le numéro tarifaire 8543.70.00 à titre d'autres machines et appareils électriques ayant une fonction propre, non dénommés ni compris ailleurs dans le chapitre 85.

HISTORIQUE DE LA PROCÉDURE

4. Les marchandises en cause ont été importées dans le cadre de huit expéditions, du 2 janvier au 27 février 2009. L'ASFC les a classées dans le numéro tarifaire 8708.29.99 à titre d'autres parties et accessoires de carrosseries des véhicules automobiles des positions n^{os} 87.01 à 87.05, aux termes de l'article 59 de la *Loi*⁵.
5. BMW a demandé une révision aux termes du paragraphe 60(1) de la *Loi*, alléguant que les marchandises en cause doivent être classées dans le numéro tarifaire 8708.29.20 à titre d'assemblages de portes. En réponse, l'ASFC a rendu une décision provisoire modifiée le 11 mars 2013, dans laquelle elle indiquait 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 87.05.
6. Le 30 septembre et le 1^{er} octobre 2013, l'ASFC a rendu huit décisions définitives aux termes du paragraphe 60(4) de la *Loi*, confirmant le classement des marchandises en cause dans le numéro tarifaire 8708.99.99.
7. Le 21 novembre 2013, BMW a interjeté le présent appel.
8. Une audience a été tenue à Ottawa (Ontario) le 29 mai 2014.
9. BMW a proposé M. Marko Misura à titre de témoin expert dans les domaines (i) de l'ingénierie automobile – véhicules et pièces, (ii) du fonctionnement mécanique et électrique des systèmes de véhicules automobiles, (iii) des exigences du ministère des Transports – règlement sur la sécurité des véhicules

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

2. Pièces n^{os} 51167039909, 51167039910, 51167039926 et 51167189977; pièce AP-2013-050-08A au para 3, vol. 1; pièce AP-2013-050-06A au par. 7, vol. 1.

3. Pièce AP-2013-050-08A, onglet 1, vol. 1; pièce AP-2013-050-06A, onglet 3, vol. 1; *Transcription de l'audience publique*, 29 mai 2014, aux pp. 84-85.

4. L.R. 1997, ch. 36.

5. Pièce AP-2013-050-06A, onglet 1, vol. 1.

automobiles, (iv) des fonctions particulières des produits de BMW et (v) des définitions et principes généraux de l'ingénierie⁶, compte tenu de ses compétences à titre d'ingénieur et de son expérience à titre de directeur technique et de la qualité chez BMW. L'ASFC s'est opposée, soutenant que M. Misura n'avait pas l'indépendance et l'expérience pertinente à l'extérieur de son emploi chez BMW requises pour témoigner en cette qualité⁷.

10. Après avoir examiné l'accréditation de M. Misura à titre d'ingénieur depuis 15 ans et les divers postes qu'il a occupés tant chez BMW qu'auprès d'autres sociétés dans le domaine de l'ingénierie automobile, le Tribunal a reconnu à M. Misura le titre d'expert dans les domaines (i) de l'ingénierie automobile – véhicules et pièces, (ii) du fonctionnement mécanique et électrique des systèmes de véhicules automobiles, (iii) des fonctions particulières des produits de BMW et (v) des définitions et principes généraux de l'ingénierie⁸. Toutefois, le Tribunal a conclu que M. Misura ne possédait pas les qualifications nécessaires pour être reconnu à titre d'expert dans le domaine proposé des exigences du ministère des Transports – règlement sur la sécurité des véhicules automobiles. En réponse aux préoccupations de l'ASFC concernant le risque de partialité⁹ et conformément à la façon dont il a procédé dans des causes antérieures¹⁰, le Tribunal a tenu compte du fait, dans son évaluation du témoignage de M. Misura lors de l'audience et dans ses délibérations sur les questions soulevées dans le présent appel, que M. Misura est un employé de BMW.

11. L'ASFC a également proposé un témoin expert, M. Bruno Rocha, pour témoigner relativement aux domaines des machines, des systèmes et des pièces mécaniques et électromécaniques et, plus particulièrement, à leur fonctionnement, leurs résultats et leurs limites, surtout en ce qui a trait aux pièces d'automobiles, aux structures, aux systèmes électromécaniques, comme les moteurs électriques, et aux systèmes mécaniques, comme les engrenages¹¹. Compte tenu de son doctorat en génie aérospatial et de son

6. Pièce AP-2013-050-15, vol. 1B.

7. *Transcription de l'audience publique*, 29 mai 2014, aux pp. 40-43. À l'appui de son argument, l'ASFC a renvoyé à *Home Depot of Canada Inc. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada* (28 avril 2014), AP-2013-032 (TCCE) [*Home Depot*] au par. 8, et à *Siemens Enterprise Communications Inc., anciennement Enterasys Networks of Canada Ltd. c. Ministère des Travaux publics et des services gouvernementaux* (23 décembre 2010), PR-2010-049, PR-2010-050 et PR-2010-056 à PR-2010-058 (TCCE) [*Siemens*] aux par. 45-78.

8. *Transcription de l'audience publique*, 29 mai 2014, aux pp. 48-50.

9. L'ASFC renvoie à deux causes pour appuyer son argument selon lequel le Tribunal ne doit pas reconnaître à M. Misura le titre de témoin expert, vu le risque de partialité : *Home Depot* et *Siemens*. Toutefois, le Tribunal conclut que les faits de ces deux causes peuvent être distingués des faits du présent appel. Dans *Home Depot*, le Tribunal a conclu que l'expert proposé ne possédait pas d'expertise particulière à l'égard de la question en litige, outre ce qu'on pourrait appeler des connaissances générales dans ce domaine. Dans *Siemens*, le Tribunal a refusé l'admission en preuve d'opinions d'un témoin en raison de son manque d'indépendance dans la situation exceptionnelle où le témoin proposé avait rédigé et déposé la plainte lui-même, avait représenté la partie plaignante à titre de conseiller juridique lors d'une étape antérieure des procédures, avait auparavant, dans bon nombre de procédures liées, tenté d'obtenir l'autorisation d'intervenir au nom de sa propre société et pouvait bénéficier personnellement de l'issue de l'affaire. En l'espèce, toutefois, M. Misura possède une expertise pertinente et n'a aucun intérêt personnel dans l'issue du présent appel. En outre, rien dans son témoignage n'indique qu'il a participé de quelque manière que ce soit à la présente procédure, outre la préparation de son rapport d'expert et son témoignage à l'audience à cet égard. *Transcription de l'audience publique*, 29 mai 2014, aux pp. 34, 40.

10. *Toyota Tsusho America, Inc. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada* (18 novembre 2011), AP-2010-063 (TCCE) aux par. 28-29.

11. Pièce AP-2013-050-16, vol. 1B.

titre de professeur à temps plein au Collège Algonquin, BMW accepte les études et l'expertise de M. Rocha dans certains des domaines proposés, mais allègue qu'il ne possède pas les qualifications suffisantes pour être considéré comme expert en pièces automobiles.

12. Compte tenu de sa vaste expérience académique et professionnelle dans le domaine général de l'ingénierie mécanique ainsi que de son expérience dans le domaine de l'ingénierie automobile, notamment dans le cadre de ses travaux sur le développement d'un nouveau véhicule tout-terrain, le Tribunal a reconnu à M. Rocha le titre d'expert dans les domaines des machines, des systèmes et des pièces mécaniques et électromécaniques et, plus particulièrement, de leur fonctionnement, de leurs résultats et de leurs limites, particulièrement en ce qui a trait aux pièces automobiles, aux structures, aux systèmes électromécaniques, comme les moteurs électriques, et aux systèmes mécaniques, comme les engrenages¹².

MARCHANDISES EN CAUSE

13. Comme indiqué ci-dessus, les marchandises en cause sont des coques de rétroviseur extérieur avec embase conçus pour être fixés à l'extérieur des portes avant des véhicules automobiles de marque BMW de série X5¹³.

14. Les parties conviennent des caractéristiques des marchandises en cause au moment de leur importation, la plus importante d'entre elles étant, en l'espèce, le fait que les marchandises en cause n'ont pas été importées avec les rétroviseurs. Les marchandises en cause sont simplement des « supports de rétroviseur » [traduction], auxquels les rétroviseurs sont fixés par la suite¹⁴. Par conséquent, les parties conviennent qu'au moment de leur importation, les marchandises en cause pouvaient être définies comme des « coques de rétroviseur », en ce sens qu'elles abritent ou soutiennent des rétroviseurs, qui sont fixées au véhicule.

15. Les parties conviennent également que les marchandises en cause comprennent trois moteurs électriques et un ensemble d'engrenages connexes au moment de leur importation¹⁵. Les deux témoins experts ont décrit l'ensemble de ces moteurs et engrenages comme un système « électromécanique » [traduction] qui permet au conducteur d'orienter le rétroviseur ou de rabattre la coque en entier une fois celle-ci fixée au véhicule (par exemple pour la protéger lorsque le véhicule est stationné). À l'aide d'un panneau tactile (vendu et importé séparément des marchandises en cause), le conducteur active le système, qui convertit l'énergie électrique en énergie mécanique, et fait bouger le rétroviseur ou le boîtier en entier, selon ce qui est souhaité¹⁶. M. Rocha a également indiqué que le conducteur peut orienter manuellement le rétroviseur, par exemple en cas de bris du système, même si les marchandises en cause n'ont pas été conçues pour être bougées manuellement¹⁷.

CADRE LÉGISLATIF

16. 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)

12. *Transcription de l'audience publique*, 29 mai 2014, aux pp. 105-106.

13. *Ibid.* aux pp. 83-84; pièce AP-2013-050-08A, onglet 1, vol. 1; pièce AP-2013-050-06A, onglet 3, vol. 1.

14. *Transcription de l'audience publique*, 29 mai 2014, à la p. 76; pièce AP-2013-050-11A à la p. 25, vol. 1B; pièce AP-2013-050-08A au par. 4, vol. 1.

15. Pièce AP-2013-050-11A aux pp. 11-12, vol. 1B; *Transcription de l'audience publique*, 29 mai 2014, aux pp. 71, 75-77, 83.

16. *Transcription de l'audience publique*, 29 mai 2014, aux pp. 53, 75-77, 108-110.

17. *Ibid.* aux pp. 111-112, 123.

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.

17. 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.

18. 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.

19. 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.

20. 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.

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

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.R. 1997, ch. 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.

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.

DISPOSITIONS DE CLASSEMENT PERTINENTES

22. Puisque le Tribunal doit commencer son analyse par la règle 1 des *Règles générales*, les numéros tarifaires invoqués par les parties sont énoncés ci-dessous ainsi que les notes pertinentes au classement des marchandises en cause.

23. BMW soutient que les marchandises en cause doivent être classées dans le numéro tarifaire 8479.89.90, qui prévoit ce qui suit :

84.79 **Machines et appareils mécaniques ayant une fonction propre, non dénommés ni compris ailleurs dans le présent Chapitre.**

[...]

8479.89 **--Autres**

[...]

8479.89.90 -- -Autres

24. Le numéro tarifaire 8479.89.90 fait partie de la section XVI. Les notes de section pertinentes de la section XVI prévoient ce qui suit :

1. La présente Section ne comprend pas :

[...]

(l) les articles de la Section XVII;

[...]

5. Pour l'application des Notes qui précèdent, la dénomination machines couvre les machines, appareils, dispositifs, engins et matériels divers cités dans les positions des Chapitres 84 ou 85.

Note supplémentaire.

1. Dans la présente Section, l'expression « à commande mécanique » se rapporte aux produits comprenant une combinaison plus ou moins complexe de parties mobiles et stationnaires et contribuant à la production, la modification ou la transmission de la force et du mouvement.

25. En outre, les notes de chapitre applicables du chapitre 84 prévoient ce qui suit :

7. Sauf dispositions contraires et sous réserve des prescriptions de la Note 2 ci-dessus, ainsi que de la Note 3 de la Section XVI, les machines à utilisations multiples sont classées à la position visant leur utilisation principale. Si une telle position n'existe pas ou lorsqu'il n'est pas possible de déterminer l'utilisation principale, les machines à utilisations multiples sont classées au n° 84.79.

26. De plus, les notes explicatives du chapitre 84 prévoient ce qui suit :

CONSIDERATIONS GENERALES**A.- PORTEE GENERALE DU CHAPITRE**

[...]

En règle générale, les appareils électriques relèvent du Chapitre 85. Toutefois, les machines et appareils de la nature de ceux visés au présent Chapitre y restent compris, même s'ils sont électriques, qu'il s'agisse notamment :

1) De machines ou d'appareils utilisant l'électricité comme force motrice.

27. Les notes explicatives de la position n° 84.79 prévoient ce qui suit :

La présente position englobe les machines et appareils mécaniques ayant une fonction propre qui ne sont pas :

- a) Exclus de ce Chapitre par les Notes légales.
- b) Repris plus spécifiquement à d'autres Chapitres.
- c) Classés dans d'autres positions plus spécifiques du présent Chapitre parce que :
 - 1) Ils n'y sont pas spécialisés par leur fonction ou leur type.
 - 2) Ils ne sont pas spécifiques de l'une des industries visées dans ces positions et qu'ils ne trouvent en conséquence leur application dans aucune desdites industries.
 - 3) Ils peuvent, au contraire, être utilisés indifféremment dans deux (ou plus de deux) de ces industries (machines d'emploi général).

[...]

Sont à considérer comme ayant une fonction propre pour l'application des dispositions qui précèdent :

[...]

- B) Les dispositifs mécaniques qui ne peuvent fonctionner que montés sur une autre machine, un autre appareil ou engin ou incorporés dans un ensemble plus complexe, **à la condition** cependant que leur fonction :
 - 1) soit distincte de celle de la machine, de l'appareil ou de l'engin sur lesquels ils doivent être montés ou de celle de l'ensemble dans lequel ils doivent être incorporés, et
 - 2) qu'elle ne participe pas d'une manière intégrante et indissociable au fonctionnement de cette machine, de cet appareil, engin ou ensemble.

28. En revanche, l'ASFC a déterminé que les marchandises en cause sont correctement classées dans le numéro tarifaire 8708.99.99, qui prévoit ce qui suit :

87.08 Parties et accessoires des véhicules automobiles des n°s 87.01 à 87.05.

[...]

8708.99 - -Autres

[...]

8708.99.99 - - - -Autres

29. Le numéro tarifaire 8708.99.99 fait partie de la section XVII. Les notes de section pertinentes de la section XVII prévoient ce qui suit :

- 2. Ne sont pas considérés comme *parties* ou *accessoires*, même lorsqu'ils sont reconnaissables comme destinés à du matériel de transport:

[...]

- e) les machines et appareils des n°s 84.01 à 84.79, ainsi que leurs parties; les articles des n°s 84.81 ou 84.82 [...];

[...]

3. Au sens des Chapitres 86 à 88, les références aux *parties* ou aux *accessoires* ne couvrent pas les parties ou accessoires qui ne sont pas exclusivement ou principalement destinés aux véhicules ou articles de la présente Section.

30. Les notes explicatives pertinentes de la section XVII prévoient ce qui suit :

III.- PARTIES ET ACCESSOIRES

[...]

Il est à noter, à cet égard, que ne relèvent des positions consacrées aux parties et accessoires **que** ceux qui répondent **aux trois conditions suivantes** :

- a) Ne pas être exclus en vertu de la Note 2 de la présente Section (voir paragraphe A) ci-après).
- b) Être reconnaissables comme étant exclusivement ou principalement conçus pour les articles des Chapitres 86 à 88 (voir paragraphe B) ci-après).
- c) Ne pas être repris plus spécifiquement dans d'autres Chapitres de la Nomenclature (voir paragraphe C) ci-après)²⁷.

31. De manière similaire, les notes explicatives de la position n° 87.08 prévoient ce qui 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).

POSITION DES PARTIES

BMW

32. BMW soutient que les marchandises en cause doivent être classées dans le numéro tarifaire 8479.89.90 à titre d'autres machines et appareils mécaniques ayant une fonction propre, non dénommés ni compris ailleurs, par application de la règle 1 des *Règles générales*.

33. Selon BMW, les marchandises en cause correspondent à la définition des expressions « machines » ou « appareils mécaniques » contenue dans les notes de section et les notes explicatives pertinentes et dans la jurisprudence du Tribunal de trois façons.

34. Premièrement, le libellé de la note supplémentaire de la section XVI s'applique aux marchandises en cause, car elles comprennent « [...] une combinaison [...] de parties mobiles et stationnaires [...] contribuant à la production, la modification ou la transmission de la force et du mouvement ».

35. Deuxièmement, les marchandises en cause ont une fonction propre au sens de la note B) des notes explicatives de la position n° 84.79. Pour BMW, même si les marchandises en cause sont conçues pour être

27. À cet égard, le Tribunal constate que la position n° 70.09 comprend les miroirs en verre, même encadrés, y compris les miroirs rétroviseurs, et que le numéro tarifaire 7009.10.00 comprend les miroirs rétroviseurs pour véhicules. Toutefois, le Tribunal convient avec les parties que les marchandises en cause ne comportent pas de miroirs en verre et ne peuvent donc pas être classées dans ce numéro tarifaire.

fixées sur un véhicule automobile, leur fonction – contenir un rétroviseur et être fixées à un véhicule – est indépendante de la fonction principale du véhicule automobile lui-même, qui est de transporter des personnes et des marchandises d'un point A à un point B. BMW admet que les marchandises en cause peuvent contribuer à la sécurité du fonctionnement du véhicule, mais elle allègue que cette fonction n'est pas essentielle au fonctionnement du véhicule et qu'elle n'est pas une partie intégrante de celui-ci. Renvoyant à la jurisprudence du Tribunal, BMW ajoute que le fait que le rétroviseur n'était pas incorporé aux marchandises en cause au moment de leur importation et le fait que les marchandises en cause ne peuvent fonctionner que lorsqu'elles sont installées sur le véhicule n'empêchent pas de conclure que les marchandises en cause ont une fonction propre. À l'audience, BMW a ajouté que la fonction électromécanique des marchandises en cause n'est pas uniquement accessoire parce que les rétroviseurs extérieurs doivent, selon la loi, être orientables et que, pour qu'ils soient d'une utilité quelconque, ils doivent pouvoir être orientés adéquatement par le conducteur.²⁸

36. Troisièmement, BMW soutient que les marchandises en cause ne sont pas comprises ailleurs dans le chapitre 84. Pour ce motif, BMW conclut qu'en vertu de la note 2e) de la section XVII, qui exclut les machines ou les appareils de la position n° 84.79, les marchandises en cause ne peuvent être classées dans la position n° 87.08 à titre de « parties des véhicules automobiles ». BMW soutient que les marchandises en cause sont reconnaissables comme étant principalement destinées à des véhicules de la section XVII. Elle souligne, toutefois, que ce fait n'est pas déterminant, puisque les notes de la section XVII excluent les machines et les appareils mécaniques de la position n° 84.79 « [...] même lorsqu'ils sont reconnaissables comme destinés à du matériel de transport [de la section XVII] » [nos italiques]. À l'audience, BMW a également allégué que les marchandises en cause ne peuvent être décrites comme des « parties », car elles ne sont pas essentielles au fonctionnement des véhicules auxquels elles sont fixées.²⁹

37. Subsidiairement, BMW soutient que les marchandises en cause peuvent être classées dans le numéro tarifaire 8543.70.00 à titre d'autres machines et appareils électriques ayant une fonction propre, non dénommés ni compris ailleurs dans le chapitre 85. Comme il en sera question plus en détail ci-dessous, BMW a présenté cet argument subsidiaire pour la première fois dans un mémoire supplémentaire, le 20 mai 2014³⁰. Selon elle, le numéro tarifaire 8543.70.00 peut être utilisé pour classer les marchandises en cause si le Tribunal conclut, sur la foi des témoignages d'expert, que les marchandises en cause peuvent être classées dans le chapitre 84 ou le chapitre 85. BMW soutient que les mêmes arguments concernant le classement des marchandises en cause dans la position n° 84.79 s'appliquent dans le contexte de la position n° 85.43.

ASFC

38. L'ASFC soutient que BMW ne s'est pas acquittée de son fardeau de preuve, car elle n'a pas démontré que les coques de rétroviseurs ne sont pas correctement classées dans le numéro tarifaire 8708.99.99 à titre d'autres parties des véhicules automobiles. Par conséquent, l'ASFC soutient que les marchandises en cause sont correctement classées dans ce numéro tarifaire, par application de la règle 1 des *Règles générales*.

39. Pour appuyer sa position, l'ASFC fait remarquer que les termes « parties » et « accessoires » ne sont pas définis dans la nomenclature et soutient que le critère pour déterminer si une marchandise est une partie d'un véhicule automobile de la position n° 87.08 a été établi par le Tribunal dans *Les Pièces d'Auto Transit Inc. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada*³¹. Dans cette affaire, le Tribunal a affirmé

28. *Transcription de l'audience publique*, 29 mai 2014, aux pp. 136-137.

29. *Ibid.* aux pp. 146-147.

30. Pièce AP-2013-050-17A, vol. 1B.

31. (28 juillet 2010), AP-2009-005 (TCCE) [*Pièces d'Auto Transit*].

que les marchandises en cause devaient être a) essentielles au fonctionnement d'un véhicule automobile, b) spécifiquement destinées à un véhicule automobile, c) non conçues pour d'autres usages et d) couramment considérées comme des parties dans l'usage et la pratique du commerce³².

40. En outre, l'ASFC soutient que les marchandises en cause remplissent ces quatre conditions et que, par conséquent, elles sont correctement classées comme parties dans la position n° 87.08. Plus particulièrement, les marchandises en cause ont été conçues pour être fixées sur des types précis de véhicules automobiles de marque BMW, elles sont essentielles à la sécurité du fonctionnement du véhicule automobile, conformément aux lois fédérales et provinciales, elles ne peuvent être utilisées pour d'autres usages et elles sont couramment commercialisées et considérées comme des parties de véhicules automobiles.

41. L'ASFC ajoute que sa position est appuyée par les définitions jurisprudentielles des termes « parties » et « accessoires », c'est-à-dire des articles destinés exclusivement, de par leur conception, à un usage dans des modèles de véhicules particuliers et essentiels à la sécurité de leur fonctionnement. Les marchandises en cause correspondent à la définition de « parties ».

42. Par conséquent, compte tenu de la note 11) de la section XVI, qui prévoit que la section XVI exclut les articles de la section XVII, les marchandises en cause ne peuvent être classées dans la position n° 84.79.

43. En réponse à la position de BMW, l'ASFC ajoute que, même si les marchandises en cause ont certaines fonctions électromécaniques (celles qui permettent d'orienter et de rabattre le rétroviseur), elles ne sont pas des machines, car les fonctions électromécaniques des marchandises en cause ne sont qu'accessoires et ne font qu'améliorer la fonction principale des marchandises en cause, qui est de contenir les rétroviseurs extérieurs et d'être fixées au véhicule. L'ASFC soutient que la fonction accessoire des marchandises en cause ne modifie pas leur caractère essentiel.

44. De plus, les marchandises en cause n'ont pas de « fonction propre », car leurs composants électromécaniques font partie intégrante et ne peuvent être séparés de la conception globale des marchandises en cause, qui sont elles-mêmes des parties essentielles des véhicules automobiles.

45. Subsidièrement, l'ASFC soutient que, même si les fonctions mécaniques des marchandises en cause sont prises en considération, elles sont plus précisément décrites comme des engrenages et roues de friction de la position n° 84.82, laquelle position n'est pas exclue aux termes de la note 2e) de la section XVII.

46. Par conséquent, l'ASFC soutient que les marchandises en cause sont correctement classées dans le numéro tarifaire 8708.99.99.

QUESTION PRÉLIMINAIRE CONCERNANT L'ARGUMENT SUBSIDIAIRE DE BMW

47. Comme indiqué ci-dessus, BMW a soulevé un argument subsidiaire pour la première fois dans un mémoire supplémentaire déposé le 20 mai 2014³³. Dans une lettre datée du 27 mai 2014, l'ASFC s'est opposée à la présentation tardive de cet argument et a demandé que le mémoire supplémentaire soit radié du dossier³⁴.

32. *Ibid.* au par. 50. Cette décision a été confirmée en appel par la Cour d'appel fédérale dans *Pièces d'auto Transit Inc. c. Canada (Agence des services frontaliers)*, 2011 CAF 279 (CanLII).

33. Pièce AP-2013-050-17A aux par. 7-12, vol. 1B.

34. Pièce AP-2013-050-23, vol. 1B; pièce AP-2013-050-25, vol. 1B.

48. Le Tribunal a examiné cette question lors de l'audience. Il a accepté que le mémoire supplémentaire de BMW soit versé au dossier, mais a indiqué qu'il permettrait à l'ASFC de déposer un mémoire en réponse si nécessaire eu égard aux commentaires des parties et aux délibérations du Tribunal sur la question de savoir si des observations supplémentaires étaient effectivement nécessaires³⁵.

49. Le 3 juin 2014, le Tribunal a avisé les parties qu'il n'aurait pas besoin d'observations supplémentaires concernant l'argument subsidiaire soulevé par BMW³⁶. En effet, compte tenu des éléments de preuve, le Tribunal a conclu que les marchandises en cause ne peuvent être classées dans la position n° 85.43. Plus particulièrement, les notes explicatives de la position n° 85.43 prévoient expressément qu'elle comprend les articles électriques comportant des dispositifs mécaniques, à condition que ces dispositifs ne jouent qu'un rôle secondaire par rapport à celui des parties électriques des marchandises en cause, alors que les deux témoins experts conviennent que les fonctions électriques et mécaniques des marchandises en cause sont d'importance équivalente³⁷.

50. Par conséquent, ayant déterminé et communiqué aux parties que la position n° 85.43 ne s'applique pas aux marchandises en cause, le Tribunal n'abordera pas davantage l'argument subsidiaire soulevé par BMW dans le cadre du présent exposé des motifs.

ANALYSE

51. Les parties conviennent que la principale question en litige dans le présent appel est celle de savoir si les marchandises en cause sont correctement classées dans le numéro tarifaire 8708.99.99 ou si elles doivent être classées dans le numéro tarifaire 8479.89.90. Les parties conviennent également que la question peut être résolue conformément à la règle 1 des *Règles générales*. Par conséquent, le Tribunal déterminera d'abord la position appropriée pour les marchandises en cause au moment de leur importation en tenant compte du libellé des positions et des notes pertinentes énoncées ci-dessus.

52. À cet égard, comme les parties l'ont toutes deux souligné, les positions n^{os} 84.79 et 87.08 s'excluent mutuellement par l'effet de la note 1) de la section XVI, qui comprend le chapitre 84, et de la note 2e) de la section XVII, qui comprend le chapitre 87. Par conséquent, le classement, de prime abord, des marchandises en cause dans l'une des deux positions empêche leur classement, de prime abord, dans l'autre position³⁸.

53. Puisque le libellé des positions et des notes connexes ne prescrivent pas un ordre d'analyse particulier, le Tribunal examinera d'abord la question de savoir si BMW a démontré que les marchandises en cause doivent être classées dans la position n° 84.79.

35. *Transcription de l'audience publique*, 29 mai 2014, aux pp. 18-20, 160, 190.

36. Pièce AP-2013-050-26, vol. 1B.

37. *Transcription de l'audience publique*, 29 mai 2014, aux pp. 91, 132.

38. Le Tribunal a expliqué dans nombre de causes antérieures qu'en présence de notes dans des positions concurrentes qui s'excluent mutuellement, le classement doit être effectué par application de la règle 1 des *Règles générales*, c'est-à-dire sur le fondement du libellé des positions et des notes pertinentes et sans égard aux autres règles. Voir par exemple *Kinedyne Canada Limited c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada* (17 décembre 2013), AP-2012-058 (TCCE) [*Kinedyne*] au par. 37; *Sher-Wood Hockey Inc. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada* (10 février 2011), AP-2009-045 (TCCE); *Helly Hansen Leisure Canada Inc. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada* (2 juin 2008), AP-2006-054 (TCCE) au par. 24; *Dynamic Furniture Corp. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada* (31 mars 2009), AP-2005-043 (TCCE) au par. 31; *Rutherford Controls International Corp. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada* (26 janvier 2011), AP-2009-076 (TCCE); *Bauer Hockey Corporation c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada* (26 avril 2012), AP-2011-011 (TCCE) [*Bauer*] au par. 33.

54. Ce faisant, le Tribunal rappelle qu'il doit examiner les caractéristiques des marchandises en cause au moment de leur importation, principe qui est bien établi dans la jurisprudence du Tribunal³⁹. À cet égard, les caractéristiques comme la conception, la meilleure utilisation, la commercialisation et la distribution des marchandises en cause peuvent, dans les circonstances appropriées, aider à décrire les marchandises en cause et éclairer le Tribunal à l'égard de leur classement conformément à la règle 1 des *Règles générales*⁴⁰.

Les marchandises en cause doivent-elles être classées dans la position n° 84.79?

55. Selon le libellé et les notes pertinentes de la position n° 84.79, les marchandises en cause doivent remplir trois conditions pour être classées dans cette position : elles doivent 1) être des « machines » ou des « appareils mécaniques », 2) avoir une fonction propre et 3) être non dénommées ni comprises ailleurs dans le chapitre 84 ou même dans la nomenclature⁴¹. Le Tribunal examinera chacune de ces conditions séparément pour déterminer si elles s'appliquent aux marchandises en cause au moment de leur importation. Si l'une des conditions ne s'applique pas, le Tribunal conclura alors que les marchandises en cause ne peuvent être classées dans la position n° 84.79 et, par conséquent, son analyse portera ensuite sur le caractère approprié de la position n° 87.08.

Les marchandises en cause sont-elles des « machines » ou des « appareils mécaniques »?

56. Les expressions « machines » et « appareils mécaniques » ne sont pas définies dans la nomenclature. Toutefois, le Tribunal a indiqué, dans nombre de causes, que ces expressions sont interchangeables⁴² et les a toujours définies conformément à leur sens ordinaire et contextuel. Plus particulièrement, le Tribunal a décrit les machines et les appareils mécaniques comme des articles qui

39. Voir *Le sous-ministre du Revenu national pour les douanes et l'accise c. MacMillan & Bloedel (Alberni) Limited*, [1965] R.C.S. 366, dans laquelle la Cour suprême du Canada a indiqué que le classement tarifaire doit être établi au moment de l'entrée des marchandises au Canada. Bien que la Cour suprême du Canada en soit venue à sa conclusion en raison du libellé de la législation canadienne sur les douanes en vigueur en 1955, le Tribunal est d'avis que le principe énoncé dans cette affaire est toujours valable aujourd'hui, malgré les diverses modifications que le Parlement a apportées aux lois sur les douanes du Canada au fil des ans. Voir aussi *Le sous-ministre du Revenu national pour les douanes et l'accise c. Ferguson Industries Ltd.*, [1973] R.C.S. 21, dans laquelle la Cour suprême du Canada a cité sa décision antérieure sur ce point dans l'arrêt susmentionné. Voir aussi *Sealand of the Pacific Ltd. c. Sous-M.R.N.* (11 juillet 1989), 3042 (TCCE); *Tiffany Woodworth c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada* (11 septembre 2007), AP-2006-035 (TCCE) au par. 21; *Evenflo Canada Inc. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada* (19 mai 2010), AP-2009-049 (TCCE) au par. 29; *Philips Electronics Ltd. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada* (29 mai 2012), AP-2011-042 (TCCE) [Philips] au par. 29; *Powers Industries Limited c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada* (22 avril 2013), AP-2012-010 (TCCE) au par. 22; *Costco Wholesale Canada Ltd. (faisant affaires au Québec sou le nom Les Entrepôts Costco) c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada* (17 septembre 2013), AP-2012-057 (TCCE) au par. 16; *Costco Wholesale Canada Ltd. (faisant affaires au Québec sou le nom Les Entrepôts Costco) c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada* (23 mai 2014), AP-2011-033 (TCCE) au par. 9.

40. Voir, par exemple, *Partylite Gifts Ltd. c. Commissaire de l'Agence des douanes et du revenu du Canada* (16 février 2004), AP-2003-008 (TCCE) [Partylite TCCE] à la p. 8 (confirmé dans *Partylite Gifts Ltd. c. Canada (Agence des douanes et du revenu)*, 2005 CAF 157 [CanLII]) [Partylite CAF]; *Bauer* au par. 43; *Eastern Division Henry Schein Ash Arcona Inc. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada* (19 février 2014), AP-2013-026 (TCCE) au par. 48.

41. Voir le libellé de la position n° 84.79 et les notes explicatives de la position n° 84.79.

42. Voir, par exemple, *Kinedyne* au par. 39. *Canper Industrial Products Ltd. c. Sous-M.R.N.* (24 janvier 1995), AP-94-034 (TCCE) à la p. 4.

doivent « [...] accomplir un travail au moyen d'une combinaison de pièces mobiles [...] » et « [...] produi[re], modifi[er] ou transmett[re] de la force à *un corps externe* »⁴³ [italiques dans l'original, traduction].

57. En appliquant cette description en l'espèce, le Tribunal constate que les deux témoins experts ont déclaré que les coques pour rétroviseur comprennent des systèmes mécaniques qui accomplissent un « travail » en produisant, en modifiant ou en transmettant de la force. Plus particulièrement, les témoins ont expliqué que les combinaisons des moteurs électriques et des engrenages transforment l'énergie électrique en énergie mécanique et ainsi permettent au conducteur d'orienter ou de rabattre les rétroviseurs ou l'ensemble de la coque au besoin⁴⁴.

58. Néanmoins, selon les témoignages d'experts, les marchandises en cause ne peuvent accomplir un « travail » *au moment de leur importation*, car elles ne sont pas importées avec les rétroviseurs. M. Misura a déclaré que les marchandises en cause ne peuvent accomplir un travail *que lorsque* les rétroviseurs sont installés dans les coques et que les coques sont fixées au véhicule. Il a déclaré que les marchandises en cause « [...] sans le rétroviseur ne peuvent [...] accomplir le travail pour lequel [elles sont] conçues [...] »⁴⁵ [traduction].

59. En outre, les deux témoins experts ont déclaré qu'au moment de leur importation, la principale fonction des marchandises en cause était de contenir les rétroviseurs et être fixées au véhicule. M. Rocha a déclaré que la « [...] principale fonction [des marchandises en cause] est de contenir le rétroviseur et de le fixer à la voiture »⁴⁶ [traduction]. De même, en réponse à la question concernant la fonction principale des marchandises en cause, M. Misura a indiqué à plusieurs reprises que la fonction principale des marchandises en cause est de contenir les rétroviseurs et « [...] de fixer un rétroviseur au véhicule et de lui permettre d'être orienté; de faire en sorte que le rétroviseur soit utilisé comme prévu, c'est-à-dire pour voir le côté du véhicule vers l'arrière »⁴⁷ [traduction].

60. M. Misura a également expliqué que, outre leur fonction principale, les marchandises en cause peuvent accomplir d'autres fonctions. Par exemple, grâce à leurs composants électromécaniques, les marchandises en cause permettent au conducteur d'orienter le rétroviseur au moyen d'un panneau tactile situé à l'intérieur du véhicule, de sorte qu'il puisse voir le côté et l'arrière du véhicule tout en conduisant, ou de rabattre l'ensemble de la coque lorsque le véhicule est stationné⁴⁸. M. Misura a également indiqué que les marchandises en cause servent à contenir les fils sortant du module de contrôle de la porte du conducteur ainsi que les éléments chauffants et électrochromatiques (c'est-à-dire de gradation) et le filage connexe pouvant être installé⁴⁹. M. Rocha a exprimé son accord, mais a indiqué que ces autres fonctions sont d'une importance secondaire ou accessoire par rapport à leur fonction principale⁵⁰.

61. Bien qu'admettant les fonctions additionnelles des marchandises en cause, et compte tenu qu'il doit examiner les caractéristiques des marchandises en cause au moment de leur importation, le Tribunal doit, par conséquent, distinguer les utilisations et fonctions principales des coques de rétroviseurs de celles qui

43. *Philips*; voir aussi *Kinedyne* aux par. 40-44.

44. *Transcription de l'audience publique*, 29 mai 2014, aux pp. 53, 75-77, 108-110.

45. *Ibid.* aux pp. 72, 89-90.

46. *Ibid.* aux pp. 112-113, 125-126, 129-130.

47. *Ibid.* à la p. 56. Voir aussi *Transcription de l'audience publique*, 29 mai 2014, aux pp. 56, 77, où M. Misura indique de nouveau que la fonction principale des marchandises en cause est de contenir le rétroviseur dans la position appropriée pour permettre au conducteur de voir à l'arrière du véhicule.

48. *Transcription de l'audience publique*, 29 mai 2014, aux pp. 75-77.

49. *Ibid.* à la p. 76.

50. *Ibid.* à la p. 112.

sont secondaires (accessoires) afin de déterminer s'il est approprié de les classer dans la position n° 84.79. À cet égard, le Tribunal constate que la Cour d'appel fédérale a reconnu que le fait que des marchandises peuvent avoir plusieurs usages n'empêche pas de conclure, sur la foi des éléments de preuve, qu'elles sont principalement conçues pour l'un de ces usages, lequel peut être un facteur déterminant de leur classement tarifaire⁵¹.

62. Le Tribunal est d'avis qu'il appert clairement des éléments de preuve que la fonction principale des marchandises en cause au moment de leur importation au Canada est de contenir des rétroviseurs et être fixées au véhicule. Toutes les autres fonctions qu'elles accomplissent sont d'une importance secondaire aux fins du classement tarifaire. En fait, même si les composants électromécaniques étaient complètement retirés, les marchandises en cause pourraient néanmoins accomplir leur fonction principale, qui est de contenir les rétroviseurs et être fixées au véhicule dans la position requise par le conducteur⁵². Inversement, si les marchandises en cause n'avaient pas la capacité de contenir les rétroviseurs et être fixées au véhicule, elles ne seraient d'aucune utilité⁵³.

63. Par conséquent, le Tribunal conclut que les marchandises en cause sont d'abord et avant tout des articles conçus et vendus pour contenir une charge (c'est-à-dire les rétroviseurs). Pour emprunter le langage utilisé par M. Rocha, les marchandises en cause sont, par conséquent, d'abord et avant tout des *structures* et non des machines⁵⁴. Comme l'a souligné lui-même M. Misura, au moment de leur importation, les marchandises en cause sont facilement reconnaissables pour ce qu'elles sont (c'est-à-dire des coques de rétroviseurs), même en l'absence des rétroviseurs et même si la coque avec le rétroviseur n'est pas fixée au véhicule⁵⁵.

64. Par conséquent, même si les marchandises en cause ont des composants électromécaniques qui, lorsque pris *séparément*, peuvent être décrits comme des machines, étant donné qu'ils peuvent à certains égard accomplir un « travail »⁵⁶, leurs fonctions accessoires sont insuffisantes pour modifier leur nature essentielle. De plus, leurs fonctions accessoires sont insuffisantes pour qu'elles soient considérées comme des machines aux fins du classement, puisque les marchandises en cause ne sont pas des machines au moment de leur importation⁵⁷. Autrement dit, considérant les éléments de preuve qui indiquent que les marchandises en cause sont principalement des structures qui contiennent des rétroviseurs, classer les

51. Voir *Partylite CAF*. Dans la cause faisant l'objet de cet appel, le Tribunal a conclu que, même si les marchandises avaient des usages multiples, elles étaient principalement conçues pour porter des bougies (considérant leur conception, leur meilleure utilisation, leur commercialisation et leur distribution) et que, par conséquent, elles étaient correctement classées à titre de chandeliers et candélabres. Voir *Partylite TCCE*.

52. *Transcription de l'audience publique*, 29 mai 2014, à la p. 113.

53. *Ibid.* aux pp. 72, 89-90, 125-126.

54. *Ibid.* aux pp. 129-130.

55. *Ibid.* aux pp. 61-62.

56. *Ibid.* 128, 131.

57. Voir *Komatsu International (Canada) Inc. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada* (10 avril 2012), AP-2010-006 (TCCE) au par. 37; *EEV Canada Limited c. Sous-M.R.N.D.A.* (25 septembre 1991), 2372 (TCCE); *Hospital & Kitchen Equipment Limited c. Sous-M.R.N.* (6 mai 1994), AP-93-026 (TCCE), dans laquelle le Tribunal a conclu de manière similaire que l'ajout de parties accessoires pouvant améliorer la fonction principale d'une marchandise n'a pas pour effet de modifier son caractère essentiel aux fins du classement. Voir aussi *Royal Telecom Inc. c. Sous-M.R.N.D.A.* (5 avril 1991), AP-90-027 (TCCE) à la p. 7, dans laquelle le Tribunal a conclu que les téléphones sans cordon devaient être classés comme postes téléphoniques d'utilisateurs et non comme appareils d'émission pour la radiotéléphonie, car « [q]uoi que les téléphones sans cordon comportent une composante radioélectrique, il ne s'agit que d'une composante secondaire de l'appareil [...]. Quoique cette composante radioélectrique accroisse le caractère pratique des marchandises en cause, il n'en demeure pas moins que celles-ci sont vendues, essentiellement, pour être utilisées dans le cadre de la téléphonie par fil. »

marchandises en cause comme le propose BMW reviendrait essentiellement à les classer en fonction de certains de leurs composants internes et de certaines fonctions secondaires. Le Tribunal est d'avis qu'un tel raisonnement est contraire au principe de base selon lequel le classement tarifaire requiert un examen des marchandises en cause telles que présentées pour importation au Canada.

65. Par conséquent, le Tribunal conclut que les marchandises en cause ne remplissent pas la première condition de la position n° 84.79 et ne peuvent donc être classées dans cette position.

Les marchandises en cause sont-elles correctement classées dans la position n° 87.08?

66. Ayant conclu que les marchandises en cause ne peuvent être classées dans la position n° 84.79, le Tribunal examinera la question de savoir si l'ASFC les a correctement classées dans la position n° 87.08 à titre de parties et accessoires des véhicules automobiles.

67. Selon les notes de section et les notes explicatives pertinentes, pour être classées dans la position n° 87.08, les marchandises en cause doivent :

- être des « parties » ou des « accessoires »;
- ne pas être des machines de la position n° 84.79⁵⁸;
- être exclusivement ou principalement conçues pour les articles des n° 87.01 à 87.05⁵⁹;
- ne pas être reprises plus spécifiquement ailleurs dans la nomenclature⁶⁰.

68. Puisque le Tribunal a déjà conclu que les marchandises en cause ne peuvent être classées à titre de machines dans la position n° 84.79, il examinera la question de savoir si les marchandises en cause remplissent les trois autres conditions pour être classées dans la position n° 87.08.

69. BMW admet que les marchandises en cause sont exclusivement destinées aux véhicules de marque BMW de série X5, qui sont des véhicules automobiles compris dans la position n° 87.03⁶¹. De plus, outre son argument selon lequel elles sont plus correctement classées dans la position n° 84.79, BMW n'allègue pas que les marchandises en cause sont reprises plus spécifiquement ailleurs dans la nomenclature. Ainsi, BMW reconnaît que deux des autres conditions de la position n° 87.08 sont remplies. Toutefois, à l'audience, BMW a allégué que les marchandises en cause ne sont pas des « parties », car elles ne sont pas « essentielles » à la fonction principale des véhicules auxquels elles sont fixées (c'est-à-dire de transporter des personnes et des marchandises du point A au point B)⁶². À cet égard, BMW a distingué les marchandises en cause des autres « parties » comme le moteur, la transmission et les freins⁶³. Le Tribunal doit donc déterminer si cette dernière condition de la position n° 87.08 s'applique effectivement aux marchandises en cause.

58. Note 2e) de la section XVII; note IIIa) des notes explicatives de la section XVII.

59. Note IIIb) des notes explicatives de la section XVII; termes de la position n° 87.08.

60. Note IIIc) des notes explicatives de la section XVII.

61. *Transcription de l'audience publique*, 29 mai 2014, aux pp. 83-85. La position n° 87.03 prévoit ce qui suit : « Voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes (autres que ceux du n° 87.02 [pour 10 personnes ou plus]), y compris les voitures du type "break" et les voitures de course ».

62. *Transcription de l'audience publique*, 29 mai 2014, aux pp. 146-147.

63. *Ibid.* aux pp. 59-60.

Les marchandises en cause sont-elles des « parties »?

70. Comme indiqué ci-dessus, l'ASFC soutient que les marchandises en cause respectent le critère établi par le Tribunal à l'égard des parties des véhicules automobiles dans *Pièces d'Auto Transit*. Plus particulièrement, l'ASFC allègue que les marchandises en cause sont des « parties », car elles sont 1) essentielles au fonctionnement d'un véhicule automobile, 2) spécifiquement destinées à un véhicule automobile, 3) non conçues pour d'autres applications et 4) couramment considérées comme des parties dans l'usage et la pratique du commerce.

71. Le Tribunal constate que le terme « parties » n'est pas défini dans la nomenclature ni dans les notes relatives à la position n° 87.08. Ainsi, ce terme a été décrit par le Tribunal dans la jurisprudence conformément à son sens ordinaire comme un article destiné à servir avec une autre marchandise et nécessaire au fonctionnement de celle-ci⁶⁴. Le Tribunal accepte également l'argument de l'ASFC selon lequel le critère établi dans *Pièces d'Auto Transit* est pertinent en l'espèce et appliquera donc les quatre conditions de ce critère aux marchandises en cause.

72. À cet égard, les éléments de preuve permettent clairement au Tribunal de conclure que les marchandises en cause sont des « parties » selon les critères de la position n° 87.08.

73. En effet, BMW admet elle-même que les marchandises en cause sont spécifiquement destinées à certains véhicules de marque BMW et ne sont pas conçues pour d'autres usages. En outre, les marchandises en cause sont couramment considérées comme des « parties » dans l'usage et la pratique du commerce et sont vendues comme telles⁶⁵.

74. De plus, les éléments de preuve démontrent que les marchandises en cause sont essentielles à la sécurité du fonctionnement du véhicule, conformément aux exigences de la loi. Le Tribunal est d'avis que cela est suffisant pour qu'elles constituent des « parties » des véhicules automobiles, nonobstant le fait qu'un véhicule puisse se déplacer du point A au point B sans elles. Comme il est expressément indiqué dans la nomenclature, les articles de la position n° 87.08 comprennent des articles tels les coussins gonflables de sécurité de la sous-position n° 8708.99, les silencieux et tuyaux d'échappement de la sous-position n° 8708.92 ou les ceintures de sécurité du numéro tarifaire 8708.21.00, qui sont tous des exemples d'articles qui ne sont pas absolument nécessaires pour permettre au véhicule de se déplacer du point A au point B. Les marchandises en cause sont semblables à ces articles, puisque tous ces articles sont des caractéristiques des véhicules modernes et contribuent à la sécurité et au confort des passagers alors que le véhicule se déplace.

75. Par conséquent, puisque les marchandises en cause respectent le critère établi par le Tribunal dans *Pièces d'Auto Transit*, le Tribunal conclut qu'elles sont correctement classées dans la position n° 87.08 à titre de parties, comme l'a déterminé l'ASFC.

64. Voir par exemple *Hoover Canada, A Division of MH Canadian Holdings Limited c. Sous-M.R.N.* (14 juillet 1994), AP-93-128 (TCCE). Le *Canadian Oxford Dictionary*, 2^e éd., définit le mot « part » (partie) comme « 2. un membre ou constituant essentiel d'une chose [...] 3. un composant d'une machine etc. [...] » [traduction].

65. Cela a été admis par BMW; voir *Transcription de l'audience publique*, 29 mai 2014, à la p. 146. Voir également la documentation sur le produit et le catalogue en ligne de BMW, qui comprennent les marchandises en cause, les désignent expressément comme des « parties » [traduction] et leur attribuent des numéros de pièce BMW : pièce AP-2013-050-08A, onglets 1, 9, vol. 1.

Classement au niveau de la sous-position et du numéro tarifaire

76. Ayant conclu que les marchandises en cause sont correctement classées dans la position n° 87.08, le Tribunal conclut, conformément à la règle 6 des *Règles générales*, que les marchandises en cause sont également correctement classées dans la sous-position n° 8708.99 à titre d'autres parties des véhicules automobiles des positions n^{os} 87.01 à 87.05. De même, conformément à la règle 1 des *Règles canadiennes*, les marchandises en cause sont correctement classées dans le numéro tarifaire 8708.99.99 à titre d'autres parties.

DÉCISION

77. L'appel est rejeté.

Ann Penner

Ann Penner

Membre président