



Tribunal canadien du
commerce extérieur

Canadian International
Trade Tribunal

TRIBUNAL CANADIEN
DU COMMERCE
EXTÉRIEUR

Appels

DÉCISION ET MOTIFS

Appel n° AP-2014-012

J. Lamb

c.

Président de l'Agence des services
frontaliers du Canada

*Décision et motifs rendus
le vendredi 6 mars 2015*

TABLE DES MATIÈRES

DÉCISION..... i

EXPOSÉ DES MOTIFS 1

 CONTEXTE 1

 HISTORIQUE DE LA PROCÉDURE 1

 DESCRIPTION DE LA MARCHANDISE EN CAUSE..... 2

 CADRE LÉGISLATIF..... 2

 POSITION DES PARTIES..... 2

 ANALYSE..... 4

 CONCLUSION 6

 DÉCISION 6

EU ÉGARD À un appel entendu le 2 décembre 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 une décision rendue par le président de l'Agence des services frontaliers du Canada le 18 mars 2014 concernant une demande de révision aux termes du paragraphe 60(4) de la *Loi sur les douanes*.

ENTRE

J. LAMB

Appelante

ET

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

Intimé

DÉCISION

L'appel est rejeté.

Daniel Petit

Daniel Petit

Membre président

Lieu de l'audience : Ottawa (Ontario)
Date de l'audience : le 2 décembre 2014

Membre du Tribunal : Daniel Petit, membre président

Conseiller juridique pour le Tribunal : Jidé Afolabi

Agent du greffe : Haley Raynor

PARTICIPANTS :**Appelante**

J. Lamb

Intimé

Président de l'Agence des services frontaliers du
Canada

Conseiller/représentant

Agnieszka Zagorska

Veillez adresser toutes les communications au :

Greffier
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 : tcce-citt@tribunal.gc.ca

EXPOSÉ DES MOTIFS

CONTEXTE

1. Le présent appel est interjeté auprès du Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal), aux termes du paragraphe 67(1) de la *Loi sur les douanes*¹, par M. J. Lamb. M. Lamb fait appel d'une décision du président de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), aux termes du paragraphe 60(1), concernant la révision de la valeur en douane d'une Volvo XC90 2011 qu'il a importé (la Volvo).

2. La seule question en litige dans le présent appel consiste à déterminer si, conformément à la dernière méthode d'appréciation pour déterminer la valeur en douane énoncée à l'article 53 de la *Loi*, la valeur en douane de la Volvo doit être fondée sur l'application souple de la valeur de référence selon le *Canadian Automobile Red Book – Official Used Car Valuations (Red Book)*², comme l'a déterminé l'ASFC, ou sur l'appréciation du véhicule, comme le soutient M. Lamb.

HISTORIQUE DE LA PROCÉDURE

3. Le 22 octobre 2010, M. Lamb a acheté la Volvo en Allemagne au prix de 38 558,09 \$ CA³.

4. Le 21 août 2013, M. Lamb a importé la Volvo au Canada en provenance de l'Allemagne. La Volvo est arrivée à Halifax le 9 septembre 2013⁴.

5. Au moment de l'arrivée de la Volvo à Halifax, l'ASFC a déterminé que son prix de détail était de 34 925,00 \$ selon l'édition du 1^{er} octobre – 31 décembre 2013 du *Red Book*⁵. De ce montant, l'ASFC a déduit 5 % correspondant à la taxe sur les produits et services, 6,1 % de droits, ainsi qu'une exemption personnelle de 10 000 \$ conformément au numéro tarifaire 9805.00.00⁶, pour en arriver à une valeur en douane, en utilisant la dernière méthode d'appréciation énoncée à l'article 53 de la *Loi*, de 21 349,58 \$.

6. Le 26 octobre 2013, M. Lamb a fait apprécier la Volvo chez un concessionnaire de voitures Volvo à Ottawa. Un employé du concessionnaire a déterminé que le prix de détail de la Volvo était de 23 460 \$⁷. Par conséquent, M. Lamb soutient que la valeur en douane de la Volvo est de 13 460 \$, une fois déduite l'exemption personnelle de 10 000 \$ mentionnée ci-dessus⁸.

7. Le 8 novembre 2013, en se fondant sur l'appréciation de la Volvo, M. Lamb a déposé une « demande de remboursement de droits », aux termes de l'alinéa 74(1)e) de la *Loi*. Le 12 novembre 2013, l'ASFC a rejeté la demande de M. Lamb aux termes de l'alinéa 59(1)a)⁹.

8. Par la suite, le 28 novembre 2013, M. Lamb a fait une demande de révision de la valeur en douane de la Volvo, aux termes du paragraphe 60(1) de la *Loi*. L'ASFC a rejeté cette demande le 18 mars 2014¹⁰.

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

2. Mémoire de l'intimé, onglet 5 aux pp. 1-4.

3. Mémoire de l'intimé au par. 4.

4. *Ibid.*

5. Mémoire de l'intimé au par. 6.

6. Mémoire de l'intimé, onglet 4 à la p. 1.

7. Mémoire de l'appelante, onglet 9; mémoire de l'appelante au par. 2.

8. Mémoire de l'intimé, onglet 4 à la p. 1.

9. Mémoire de l'intimé au par. 8.

9. Le 20 mai 2014, M. Lamb a déposé son avis d'appel auprès du Tribunal¹¹.

10. Le 19 septembre 2014, M. Lamb a demandé que l'appel soit instruit sur la foi des pièces versées au dossier. L'ASFC a consenti à la demande de M. Lamb le 24 septembre 2014¹². Par conséquent, le même jour, le Tribunal a avisé les parties que l'appel serait instruit sur la foi des pièces versées au dossier.

DESCRIPTION DE LA MARCHANDISE EN CAUSE

11. La Volvo XC90 2011 est un véhicule automobile destiné principalement au transport de personnes. Elle est équipée d'un moteur de 3,2 litres, c'est-à-dire de 3 200 cm³ de cylindrée¹³.

CADRE LÉGISLATIF

12. L'article 44 de la *Loi* prévoit qu'un taux de droits de douane est applicable à la valeur des marchandises importées conformément aux articles 45 à 55.

13. Sont énumérées dans les articles 48 à 55 de la *Loi* un certain nombre de méthodes pour déterminer la valeur en douane de marchandises importées. Ce n'est que lorsque la valeur en douane de marchandises importées ne peut être déterminée d'après leur valeur transactionnelle qu'une autre méthode d'évaluation peut être utilisée. Lorsqu'il est nécessaire d'avoir recours à une autre méthode d'évaluation, l'ordre de priorité stipulé au paragraphe 47(2) de la *Loi* doit être respecté. L'ordre dans lequel chacune des méthodes doit être appliqué est énoncé à l'article 47 comme suit :

- 1) article 48 – valeur transactionnelle des marchandises
- 2) article 49 – valeur transactionnelle des marchandises identiques
- 3) article 50 – valeur transactionnelle des marchandises semblables
- 4) article 51 – valeur de référence
- 5) article 52 – valeur reconstituée
- 6) article 53 – dernière méthode d'appréciation

POSITION DES PARTIES

14. Selon l'ASFC, les méthodes énoncées aux articles 48 à 52 de la *Loi* ne sont pas applicables en ce qui concerne la détermination de la valeur en douane de la Volvo pour les raisons suivantes :

- 1) la méthode de la valeur transactionnelle ne s'applique pas parce que la Volvo n'a pas été vendue à des fins d'exportation au Canada;
- 2) la méthode de la valeur transactionnelle de marchandises identiques ne s'applique pas parce qu'il est très difficile de trouver des ventes à des fins d'exportation au Canada de voitures d'occasion identiques à la Volvo;
- 3) la méthode de la valeur transactionnelle de marchandises semblables ne s'applique pas parce qu'il est très difficile de trouver des ventes à des fins d'exportation au Canada de voitures d'occasion semblables à la Volvo;

10. *Ibid.*

11. Mémoire de l'appelante.

12. Communication de l'intimé à l'appelante (24 septembre 2014).

13. Mémoire de l'intimé au par. 31.

- 4) la méthode de la valeur de référence ne s'applique pas parce que la Volvo n'a pas été revendue et n'est pas pour la revente au Canada;
- 5) la méthode de la valeur reconstituée ne s'applique pas parce que, selon cette méthode, la valeur de la marchandise est déterminée en fonction du coût de production et la Volvo n'a pas été fabriquée en tant que voiture d'occasion¹⁴.

15. Par conséquent, l'ASFC affirme que l'article 53 de la *Loi*, dans lequel est exposé la dernière méthode d'appréciation, doit s'appliquer et que, de plus, l'application de cet article doit être fondée sur une application souple de la méthode de la valeur de référence. M. Lamb n'est pas en désaccord avec l'ASFC sur l'application de l'article 53 et n'a pas affirmé que autre article devait s'appliquer¹⁵.

16. L'article 53 de la *Loi* prévoit ce qui suit :

53. Lorsqu'elle n'est pas déterminée conformément aux articles 48 à 52, la valeur en douane des marchandises se fonde sur les deux éléments suivants :

- a) une valeur obtenue en utilisant celle des méthodes d'appréciation prévues aux articles 48 à 52 qui, appliquée avec suffisamment de souplesse pour permettre de déterminer une valeur en douane pour les marchandises, comporte plus de règles adaptables au cas que chacune des autres méthodes;
- b) les données accessibles au Canada.

17. L'ASFC soutient que la meilleure application souple de la méthode de la valeur de référence, dans le cadre de la dernière méthode d'appréciation énoncée à l'article 53 de la *Loi*, est obtenue en utilisant le *Red Book*. À l'appui de sa position, l'ASFC affirme que, « [s]elon le gouvernement de l'Ontario, le *Red Book* est une norme acceptée dans l'industrie pour déterminer la valeur d'une voiture d'occasion, qui donne les prix de gros et de détail » [traduction], et, de plus, que « [l]e *Red Book* est une norme acceptée de l'industrie utilisée par les concessionnaires automobiles, les compagnies d'assurance et d'autres gouvernements provinciaux [...] »¹⁶ [traduction].

18. En outre, l'ASFC fait remarquer que le Tribunal a reconnu le bien-fondé de l'utilisation du *Red Book* pour déterminer le prix de détail d'une voiture dans une autre cause ayant trait à la détermination de la valeur en douane¹⁷.

19. De plus, l'ASFC soutient que l'appréciation de la Volvo de M. Lamb n'est pas conforme à la méthode d'appréciation de la valeur de véhicules personnels importés énoncée dans le Mémoire D13-10-2. Il est stipulé dans ce mémoire que l'importateur doit fournir la valeur de la vente au détail dans le pays d'exportation d'un véhicule identique ou semblable, en état satisfaisant, déterminé à partir de sources neutres. Lorsque l'importateur n'est pas en mesure de déclarer une valeur fondée sur une source neutre dans le pays d'exportation, il est stipulé dans le mémoire que l'ASFC peut utiliser le *Red Book*¹⁸. En l'espèce, M. Lamb a fourni une valeur fondée sur une source neutre dans le pays d'importation, le Canada, au lieu du pays d'exportation, l'Allemagne.

14. Mémoire de l'intimé aux par. 19-25.

15. Mémoire de l'appelante au par. 3.

16. Mémoire de l'intimé aux par. 36-37.

17. *Ibid.* à la p. 16; *Peter Kanis Jr. c. Le Sous-ministre du Revenu national pour les douanes et l'accise* (5 mai 1993), AP-92-106 (TCCE).

18. Mémoire D13-10-2, mémoire de l'intimé, onglet 3; « Final Decision, File Number: M0336341 » (18 mars 2014), pièce AP-2014-012-01A.

20. De plus, l'ASFC soutient que, après avoir communiqué avec le concessionnaire où M. Lamb a fait apprécier la Volvo, le directeur général a indiqué que la personne qui avait fait l'appréciation n'était plus à l'emploi du concessionnaire et que, en outre, il ne possédait aucun document à cet égard. L'ASFC soutient de plus que le directeur général a réfuté l'appréciation de l'ex-employé pour lui substituer une valeur générale approximative de 33 000 \$¹⁹.

21. Pour sa part, M. Lamb affirme que l'ASFC a commis une erreur en ayant recours au *Red Book* pour déterminer la valeur en douane de la Volvo étant donné l'existence d'une appréciation de sa valeur fondée sur l'expertise d'une source neutre²⁰.

22. De plus, M. Lamb soutient que l'utilisation du *Red book* par l'ASFC est d'autant plus une erreur que la Volvo, bien qu'achetée en Allemagne, a été fabriquée selon les spécifications américaines, ce qui rend le *Red Book*, une autorité en matière de véhicules canadiens, inapplicable à son véhicule. Dans le même ordre d'idée, M. Lamb soutient que la Volvo XC90 fabriquée selon les spécifications américaines a une valeur considérablement moindre que celle fabriquée selon les spécifications canadiennes pour le marché canadien²¹.

23. M. Lamb soutient également qu'il aurait été déraisonnable de faire apprécier la Volvo avant son exportation au Canada pour deux raisons. La première est qu'il s'attendait à ce que l'ASFC détermine de façon « juste » [traduction] la valeur de la Volvo²². La deuxième est que, selon son raisonnement, il était déraisonnable de s'attendre à ce qu'une personne obtienne « [...] une appréciation juste de la valeur sur le marché canadien d'une voiture fabriquée selon les spécification américaines pendant que la voiture était en sol allemand »²³ [traduction]. Selon son affirmation, l'impossibilité de donner suite à une telle exigence signifiait que l'appréciation du véhicule allait devoir être faite au Canada.

ANALYSE

24. Le Tribunal n'a pas à déterminer si l'article 53 de la *Loi* s'applique à l'appréciation de la valeur de la Volvo importée pour calculer sa valeur en douane, mais plutôt de quelle façon appliquer l'article 53. À cet égard, la seule dissension entre les parties concerne l'utilisation du *Red Book*, d'une part, ou l'appréciation de la Volvo faite au Canada, d'autre part.

25. Il est important en l'espèce de commencer en faisant remarquer que le paragraphe 152(3) de la *Loi* stipule que la charge de la preuve incombe à M. Lamb.²⁴ Par conséquent, c'est M. Lamb qui doit établir que

19. Mémoire de l'intimé aux par. 14-15. Le directeur général a aussi substitué la valeur de 26 000 \$ à celle de 29 000 \$ en ce qui concerne la Volvo dont M. Lamb est propriétaire. Cette appréciation a aussi été obtenue sans inspection du véhicule.

20. Mémoire de l'appelante au par. 3.

21. *Ibid.* au par. 4.

22. *Ibid.* au par. 7.

23. *Ibid.* au par. 8.

24. L'article 152 de la *Loi* prévoit en partie ce qui suit :

152. (1) Dans toute procédure engagée sous le régime de la présente loi en matière d'importation ou d'exportation de marchandises, la charge de prouver l'importation ou l'exportation incombe à Sa Majesté.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), la preuve de l'origine étrangère des marchandises constitue, sauf preuve contraire, celle de leur importation.

(3) Sous réserve du paragraphe (4) [...] la charge de la preuve incombe [...] à l'autre partie à la procédure ou à l'inculpé pour toute question relative, pour ce qui est de marchandises :

a) à leur identité ou origine;

b) au mode, moment ou lieu de leur importation ou exportation;

c) au paiement des droits afférents;

d) à l'observation, à leur égard, de la présente loi ou de ses règlements.

Par conséquent, une fois l'importation des marchandises établie, le paragraphe 152(3) stipule que la charge de la preuve incombe, pour toute question relative, *inter alia*, au paiement de droits sur des marchandises ou au respect des dispositions de la *Loi*, non à Sa Majesté, mais à l'autre partie à la procédure.

la méthode qu'il avance constitue une façon appropriée d'appliquer souplement la méthode de la valeur de référence conformément à l'article 53 et, de plus, qu'elle constitue l'application souple la plus appropriée de cette méthode comparativement à la méthode utilisée par l'ASFC²⁵. Autrement dit, il incombe à M. Lamb d'établir que l'ASFC a commis une erreur dans son application souple de la méthode de la valeur de référence afin d'apprécier la valeur en douane de la Volvo aux termes de l'article 53.

26. La méthode de la valeur de référence concerne l'utilisation d'un « prix unitaire » pour calculer la valeur en douane. À cet égard, le paragraphe 51(3) de la *Loi* prévoit en partie ce qui suit :

(3) [...] le prix unitaire des marchandises à apprécier, de marchandises identiques ou de marchandises semblables désigne le prix unitaire auquel ces marchandises sont vendues, au premier niveau commercial après leur importation, à des personnes qui, à la fois :

a) ne sont pas liées, au moment de la vente, aux vendeurs des marchandises en question;

b) n'ont fourni, directement ou indirectement, sans frais ou à coût réduit, aucune des marchandises ou aucun des services visés au sous-alinéa 48(5a)(iii) pour être utilisés lors de la production et de la vente à l'exportation des marchandises en question.

Le prix unitaire retenu à cet égard est le prix unitaire de vente du plus grand nombre de ces marchandises lorsque, selon le ministre ou son délégué, ce nombre est suffisamment important pour permettre la détermination de ce prix.

27. Ainsi, en soutenant que l'appréciation faite au Canada pour déterminer la valeur en douane de la Volvo importée doit être utilisée, il est important que M. Lamb établisse qu'une telle appréciation représente un prix unitaire plausible, au moyen entre autres d'éléments de preuve démontrant qu'un nombre suffisamment important de ventes sont conclues selon de telles appréciations.

28. Si M. Lamb satisfait à l'énoncé ci-dessus, et également l'ASFC, il est ensuite important pour M. Lamb d'établir que sa méthode représente l'application souple la plus appropriée de la méthode de la valeur de référence comparativement à la méthode utilisée par l'ASFC. Cela peut être fait de diverses façons. Par exemple, le paragraphe 51(3) de la *Loi* fait référence au « prix unitaire de vente du plus grand nombre de ces marchandises ». Une application souple de ce principe pourrait conduire M. Lamb à affirmer, preuve à l'appui, qu'un plus grand nombre de véhicules sont vendus en fonction de leur appréciation qu'en fonction du *Red Book*, ou qu'une de ces méthodes fait davantage autorité en matière d'établissement des prix de véhicules d'occasion.

29. Selon les éléments de preuve documentaire dont dispose le Tribunal, celui-ci ne peut conclure que M. Lamb s'est acquitté du fardeau de la preuve qui lui incombe. Il n'y a aucun élément de preuve ni argument de sa part expliquant en quoi une appréciation faite au Canada représente un prix unitaire plausible de la Volvo importée. Même en assumant que le Tribunal détermine néanmoins qu'il est raisonnable de conclure, selon son propre raisonnement, qu'un nombre suffisant de véhicules d'occasion sont vendus au

25. Il est important qu'il soit clair que les parties ne sont pas en désaccord en ce qui a trait à l'utilisation de la méthode de la valeur de référence en application de l'article 53 de la *Loi*. Il ne s'agit pas d'une situation où une partie préconise l'application souple de la méthode de la valeur de référence et l'autre l'application souple d'une autre méthode d'évaluation, comme par exemple l'application souple de la méthode de la valeur transactionnelle. Ainsi, la question qui se trouve devant le Tribunal n'est pas de savoir laquelle des deux méthodes, tel qu'énoncé à l'article 53, « comporte plus de règles adaptables au cas que chacune des autres méthodes ». Il s'agit plutôt de déterminer si l'une de ces méthodes ne constitue pas une méthode souple appropriée à l'application de la méthode de la valeur de référence, et si ces deux méthodes conviennent, de déterminer si l'utilisation de l'une de ces méthodes est plus appropriée que l'autre.

Canada en fonction de leur appréciation, la position de M. Lamb demeure intenable eu égard à la deuxième condition à satisfaire énoncée ci-dessus.

30. M. Lamb n'a fourni aucune justification à l'appui de l'allégation selon laquelle sa méthode représente la meilleure application souple de la méthode de la valeur de référence comparativement à la méthode utilisée par l'ASFC. En revanche, l'ASFC a déployé des efforts pour souligner l'autorité du *Red Book* en matière de vente de véhicules d'occasion au Canada. Le raisonnement de l'ASFC, selon lequel le *Red Book*, étant donné qu'il est une norme acceptée de l'industrie, soutient avantagement la comparaison par rapport à une appréciation unique, est convaincant. En comparaison, le *Red Book* constitue une méthode plus fiable pour l'établissement du prix de véhicules d'occasion et, par conséquent, une application plus appropriée de la méthode de la valeur de référence.

31. Il convient de noter que le fait que l'appréciation de la Volvo sur laquelle M. Lamb s'appuie ait été réfutée par le directeur général du concessionnaire qui est censé l'avoir effectuée n'a pas aidé sa cause. De plus, le Tribunal conclut que le fait que la Volvo de M. Lamb ait été achetée en Allemagne mais fabriquée selon les spécifications américaines n'est pas pertinent en l'espèce, qui a trait à la détermination de la valeur en douane d'un véhicule d'occasion importé d'Allemagne²⁶.

CONCLUSION

32. Compte tenu de ce qui précède, le Tribunal conclut que, aux termes de l'article 53 de la *Loi*, la valeur en douane de la Volvo doit être déterminée par l'application souple de la méthode de la valeur de référence selon le *Red Book*, comme l'avait déterminé l'ASFC.

DÉCISION

33. L'appel est rejeté.

Daniel Petit

Daniel Petit

Membre président

26. Le Tribunal fait aussi remarquer que l'ASFC a indiqué qu'une appréciation indépendante faite en Allemagne aurait été acceptable et aurait pu constituer une application souple de la méthode de la valeur transactionnelle dans le cadre de l'article 53 de la *Loi* et, ainsi, constituer une méthode valable pour établir la valeur en douane.