



Tribunal canadien du
commerce extérieur

Canadian International
Trade Tribunal

TRIBUNAL CANADIEN
DU COMMERCE
EXTÉRIEUR

Appels

DÉCISION ET MOTIFS

Appel n° AP-2017-017

Cubex Ltd.

c.

Président de l'Agence des services
frontaliers du Canada

*Décision et motifs rendus
le mercredi 31 janvier 2018*

TABLE DES MATIÈRES

DÉCISION.....	i
EXPOSÉ DES MOTIFS	1
INTRODUCTION	1
HISTORIQUE DE LA PROCÉDURE	1
DESCRIPTION DES MARCHANDISES EN CAUSE.....	2
CADRE LÉGISLATIF.....	2
Étapes du classement tarifaire.....	2
Nomenclature tarifaire et notes pertinentes	3
POSITION DES PARTIES.....	8
ASFC.....	8
CUBEX.....	9
ANALYSE.....	9
Conclusion	13
Classement aux niveaux de la sous-position et du numéro tarifaire	13
DÉCISION	14

EU ÉGARD À un appel entendu le 16 janvier 2018, en vertu 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 25 avril 2017, concernant une demande de révision aux termes du paragraphe 60(4) de la *Loi sur les douanes*.

ENTRE

CUBEX LTD.

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 16 janvier 2018

Membre du Tribunal : Daniel Petit, membre président

Personnel de soutien : Dustin Kenall, conseiller juridique
Michael Carfagnini, stagiaire en droit

PARTICIPANTS :

Appelante	Conseiller/représentant
Cubex Ltd.	Carol Beaul
Intimé	Conseiller/représentant
Président de l'Agence des services frontaliers du Canada	Kevin Palframan

Veillez adresser toutes les communications au :

Greffier
Secrétariat du 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

INTRODUCTION

1. Le 20 juillet 2017, Cubex Ltd. (Cubex) a interjeté appel auprès du Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal), aux termes du paragraphe 67(1) de la *Loi sur les douanes*¹ d'une décision rendue par le président de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) datée du 25 avril 2017.

2. La question en litige dans le présent appel consiste à savoir si deux modèles de balayeuse de rue et de balayeuse de trottoir importés par Cubex (les marchandises en cause) sont correctement classés dans le numéro tarifaire 8705.90.10 de l'annexe du *Tarif des douanes*² à titre de « véhicules automobiles à usages spéciaux, autres que ceux principalement conçus pour le transport de personnes ou de marchandises ([...] voitures balayeuses [...] par exemple) », comme l'a déterminé l'ASFC, ou s'ils doivent être classés dans le numéro tarifaire 8479.10.00 à titre de « machines et appareils pour les travaux publics, le bâtiment ou les travaux analogues », comme le soutient Cubex.

HISTORIQUE DE LA PROCÉDURE

3. Le 20 mars 2012, Cubex a demandé qu'une décision anticipée soit rendue concernant le classement tarifaire des marchandises en cause, conformément à l'alinéa 43.1(1)c) de la *Loi*.

4. Le 13 juillet 2012, l'ASFC a conclu que les marchandises en cause sont correctement classées dans le numéro tarifaire 8705.90.10 à titre de véhicules automobiles à usages spéciaux, autres que ceux principalement conçus pour le transport de personnes ou de marchandises, nommément balayeuses combinées, à aspirateur et à balais³.

5. Le 14 juillet 2016, l'ASFC a publié un *Rapport final de vérification de l'observation des programmes commerciaux* concluant que Cubex avait incorrectement classé certaines importations des marchandises en cause comme étant en franchise de droits dans le numéro tarifaire 8705.90.90 (à titre d'« autres » véhicules automobiles à usages spéciaux) plutôt que dans le numéro tarifaire 8705.90.10⁴.

6. Les 11 et 31 octobre 2016, l'ASFC a réexaminé le classement tarifaire des marchandises en cause, réitérant qu'elles sont correctement classées dans le numéro tarifaire 8705.90.10.

7. Le 28 octobre et le 10 novembre 2016, Cubex a présenté des demandes de réexamen et de révision de la décision anticipée en vertu de l'article 60 de la *Loi*, faisant valoir que les marchandises en cause devraient être classées dans le numéro tarifaire 8479.10.00.

8. Le 25 avril 2017, l'ASFC a révisé le classement tarifaire des marchandises en cause et a confirmé sa décision anticipée, concluant que celles-ci demeurent correctement classées dans le numéro tarifaire 8705.90.10⁵.

9. Le 20 juillet 2017, Cubex a déposé un avis d'appel auprès du Tribunal en vertu du paragraphe 67(1) de la *Loi*⁶.

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

2. L.C. 1997, ch. 36.

3. Pièce AP-2017-017-11A à la p. 18, vol. 1.

4. *Ibid.* à la p. 46.

5. *Ibid.* à la p. 75.

6. *Ibid.* à la p. 77.

10. À la demande de Cubex et avec le consentement de l'intimé, le Tribunal a décidé d'instruire le présent appel sur la foi d'exposés écrits, instruction qui s'est tenue le 16 janvier 2018.

DESCRIPTION DES MARCHANDISES EN CAUSE

11. Les marchandises en cause sont la balayeuse de rue Ravo 540 STH Tier 3 (Ravo) et la balayeuse Aquazura Flex MC210 (Aquazura). Ce sont des balayeuses d'extérieur commandées par conducteur, qui utilisent une brosse tournante et un tuyau à vide. Elles comportent un moteur diesel, un système d'entraînement et des engrenages, des systèmes de direction et de freinage, et sont construites sur châssis⁷. Ces balayeuses sont munies d'un compartiment fermé servant à transporter les déchets ramassés. Les balayeuses Ravo et Aquazura peuvent se déplacer sur les voies publiques à des vitesses pouvant atteindre 80 km/h⁸ et 50 km/h respectivement⁹.

CADRE LÉGISLATIF

Étapes du classement tarifaire

12. La nomenclature tarifaire est énoncée en détail dans l'annexe du *Tarif des douanes*, qui est conforme au Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises (le Système harmonisé) élaboré par l'Organisation mondiale des douanes (OMD)¹⁰. 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.

13. Le paragraphe 10(1) du *Tarif des douanes* prévoit que, conformément au paragraphe 10(2), le classement des marchandises importées est effectué, sauf indication contraire, en conformité avec les *Règles générales pour l'interprétation du Système harmonisé*¹¹ et les *Règles canadiennes*¹² énoncées à l'annexe.

14. 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 contrares aux termes desdites positions et notes, d'après les autres règles.

15. 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*¹³ et des *Notes explicatives du Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises*¹⁴, publiés par l'OMD. Bien que les avis de classement et les notes

7. Pièce AP-2017-017-10 à la p. 2, vol. 1.

8. Pièce AP-2017-017-11A à la p. 166, vol. 1.

9. *Ibid.* à la p. 170.

10. 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.

11. L.C. 1997, ch. 36, annexe [*Règles générales*].

12. L.C. 1997, ch. 36, annexe.

13. Organisation mondiale des douanes, 2^e éd., Bruxelles, 2003.

14. Organisation mondiale des douanes, 5^e éd., Bruxelles, 2012.

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 faire¹⁵.

16. 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 la marchandise en cause ne peut être classée au niveau de la position par application de la règle 1, le Tribunal doit alors examiner les autres règles¹⁶.

17. Après que le Tribunal a utilisé cette méthode pour déterminer la position dans laquelle la marchandise en cause doit être classée, l'étape suivante consiste à utiliser une méthode similaire pour déterminer la sous-position appropriée¹⁷. La dernière étape consiste à déterminer le numéro tarifaire approprié¹⁸.

Nomenclature tarifaire et notes pertinentes

18. La nomenclature tarifaire pertinente pour le numéro tarifaire 8479.10.00, classement appuyé par Cubex, prévoit ce qui suit :

Section XVI MACHINES ET APPAREILS, MATÉRIEL ÉLECTRIQUE ET LEURS PARTIES; APPAREILS D'ENREGISTREMENT OU DE REPRODUCTION DU SON, APPAREILS D'ENREGISTREMENT OU DE REPRODUCTION DES IMAGES ET DU SON EN TÉLÉVISION, ET PARTIES ET ACCESSOIRES DE CES APPAREILS Chapitre 84 RÉACTEURS NUCLÉAIRES, CHAUDIÈRES, MACHINES, APPAREILS ET ENGIN MÉCANIQUES; PARTIES DE CES MACHINES OU APPAREILS	Section XVI MACHINERY AND MECHANICAL APPLIANCES; ELECTRICAL EQUIPMENT; PARTS THEREOF; SOUND RECORDERS AND REPRODUCERS, TELEVISION IMAGE AND SOUND RECORDERS AND REPRODUCERS, AND PARTS AND ACCESSORIES OF SUCH ARTICLES Chapter 84 NUCLEAR REACTORS, BOILERS, MACHINERY AND MECHANICAL APPLIANCES; PARTS THEREOF
84.79 Machines et appareils mécaniques ayant une fonction propre, non dénommés ni compris ailleurs dans le présent Chapitre.	84.79 Machines and mechanical appliances having individual functions, not specified or included elsewhere in this Chapter.
8479.10.00 -Machines et appareils pour les travaux publics, le bâtiment ou les travaux analogues	8479.10.00 -Machinery for public works, building or the like

15. Voir *Canada (Procureur général) c. Suzuki Canada Inc.*, 2004 CAF 131 (CanLII) aux par. 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.

16. *Canada (Procureur général) c. Igloo Vikski Inc.*, 2016 CSC 38 (CanLII) au par. 21.

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

18. 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.

19. La note 1 concernant la section XVI exclut expressément les articles de la section XVII du classement dans la section XVI :

1. La présente Section ne comprend pas :
[...]
 - l) les articles de la Section XVII;[...]

20. Les notes explicatives de la section XVI réitèrent l'exclusion des articles de la section XVII :

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

I. PORTÉE GÉNÉRALE DE LA SECTION

- A) Sous réserve des **exclusions** prévues aux Notes légales de la présente Section et des Chapitres 84 et 85 et de celles relatives à certains articles repris plus spécifiquement dans d'autres Chapitres, la présente Section englobe, dans ses deux Chapitres, l'ensemble des machines, appareils, dispositifs, engins et matériels divers mécaniques ou électriques; elle comprend, en outre, certains appareils qui peuvent n'être ni mécaniques ni électriques, tels que les chaudières et leurs appareils auxiliaires, les appareils pour la filtration ou l'épuration, etc. Y sont également classées, sous les mêmes réserves que ci-dessus, les parties des machines, machines-outils, appareils, dispositifs, engins ou matériel divers qu'elle comprend.

Sont notamment **exclus** de la présente Section :

[...]

- e) Les articles de la Section XVII.

[...]

[Caractères gras dans l'original]

21. Les notes explicatives de la section XVI renvoient également le lecteur aux notes explicatives des chapitres et des positions de la section XVII concernant les « machines autopropulsées et autres machines mobiles » :

VIII. MACHINES (OU APPAREILS) MOBILES

Pour le classement des machines ou appareils de l'espèce, se reporter aux Notes explicatives qui en traitent (n^{os} 84.25 à 84.28, 84.29, 84.30, etc.), ainsi qu'aux Notes explicatives des Chapitres de la Section XVII.

22. Les notes explicatives de la position n^o 84.79 confirment que cette position se limite aux machines qui ne sont pas autrement exclues du chapitre 84 ou de la section XVI et qui ne sont pas reprises plus spécifiquement à d'autres chapitres :

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.

[...]

[Caractères gras dans l'original]

23. La nomenclature tarifaire pertinente pour le numéro tarifaire 8705.90.10, classement appuyé par l'ASFC, prévoit ce qui suit :

SECTION XVII MATÉRIEL DE TRANSPORT	SECTION XVII VEHICLES, AIRCRAFT, VESSELS AND ASSOCIATED TRANSPORT EQUIPMENT
<p style="text-align: center;">Chapitre 87 VOITURES AUTOMOBILES, TRACTEURS, CYCLES ET AUTRES VÉHICULES TERRESTRES, LEURS PARTIES ET ACCESSOIRES</p>	<p style="text-align: center;">Chapter 87 VEHICLES OTHER THAN RAILWAY OR TRAMWAY ROLLING- STOCK, AND PARTS AND ACCESSORIES THEREOF</p>
<p>87.05 Véhicules automobiles à usages spéciaux, autres que ceux principalement conçus pour le transport de personnes ou de marchandises (dépanneuses, camions-grues, voitures de lutte contre l'incendie, camions-bétonnières, voitures balayeuses, voitures épandeuces, voitures-ateliers, voitures radiologiques, par exemple).</p>	<p>87.05 Special purpose motor vehicles, other than those principally designed for the transport of persons or goods (for example, breakdown lorries (wreckers), crane lorries (mobile cranes), fire fighting vehicles, concrete mixer lorries (concrete-mixers), road sweeper lorries (road sweepers), spraying lorries (spraying vehicles), mobile workshops, mobile radiological units).</p>
<p>8705.90 -Autres</p>	<p>8705.90 -Other</p>
<p>8705.90.10 -- balayeuses combinées, à aspirateur et à balais;</p>	<p>8705.90.10 -- combination vacuum and broom type sweepers;</p>
<p>8705.90.90 ---Autres</p>	<p>8705.90.90 ---Other</p>

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

II. MACHINES AUTOPROPULSÉES ET AUTRES MACHINES MOBILES

Un grand nombre de machines ou d'appareils, relevant en particulier de la Section XVI, sont présentés montés sur des châssis de véhicules ou sur des engins flottants de la Section XVII. Le classement de l'ensemble est fonction de divers critères et notamment du caractère du support utilisé.

Relèvent, par exemple du Chapitre 89, les machines mobiles, autopropulsées ou non, qui consistent en une machine montée sur un engin flottant (derricks, grues, élévateurs à grains, etc.). *Pour ce qui concerne le classement des machines ou appareils mobiles constitués par un engin de travail monté sur un châssis de wagon ou autre véhicule roulant, il conviendra de se reporter aux Notes explicatives des n^{os} 86.04, 87.01, 87.05, 87.09 ou 87.16.*

[Nos italiques]

25. Les notes explicatives pertinentes du chapitre 87 prévoient ce qui suit :

À l'exception de certaines machines mobiles relevant de la Section XVI (voir à cet égard les Notes explicatives des n^{os} 87.01, 87.05 et 87.16), le présent Chapitre comprend l'ensemble des véhicules terrestres. On y range donc :

[...]

(2) Les voitures automobiles pour le transport des personnes (n^{os} 87.02 et 87.03), des marchandises (n^o 87.04) ou *pour usages spéciaux (n^o 87.05).*

[...]

[Caractères gras dans l'original, nos italiques]

26. Les notes explicatives pertinentes anglaises de la position n° 87.05 prévoient ce qui suit :

This heading covers a range of motor vehicles, specially constructed or adapted, equipped with various devices that enable them to **perform certain non-transport functions**, i.e., the primary purpose of a vehicle of this heading is **not** the transport of persons or goods.

This heading includes:

[...]

- (4) Lorries (trucks) used for cleansing streets, gutters, airfield runways, etc., (e.g., sweepers, sprinklers, sprinklersweepers and cesspool emptiers).

[...]

[Caractères gras dans l'original]

27. La version française des notes explicatives ci-dessus prévoit ce qui suit :

La présente position comprend un ensemble de véhicules automobiles, spécialement construits ou transformés, équipés de dispositifs ou appareillages divers les rendant propres à **remplir certaines fonctions, distinctes du transport proprement dit**. Il s'agit donc de véhicules **non** essentiellement conçus en vue du transport de personnes ou de marchandises.

On peut citer comme relevant de cette position :

[...]

- 4) Les véhicules utilisés pour le nettoyage des rues, places publiques, caniveaux, pistes d'aérodromes, etc., tels que balayeuses, arroseuses, arroseuses-balayeuses et voitures pour l'aspiration des boues.

[...]

[Caractères gras dans l'original]

28. Il importe de préciser que les notes explicatives anglaises se poursuivent (aux paragraphes 2 et 3 ci-dessous) pour indiquer deux conditions essentielles qui doivent être remplies par une « machine autopropulsée » pour être classée à titre de « véhicule automobile à usage spécial, autre que ceux principalement conçus pour le transport de personnes ou de marchandises » :

MOTOR VEHICLE CHASSIS OR LORRIES (TRUCKS) COMBINED WITH WORKING MACHINES

It should be noted that to be classified in this heading, a vehicle comprising lifting or handling machinery, earth levelling, excavating or boring machinery, etc., **must** form what is in fact an essentially complete motor vehicle chassis or lorry (truck) in that it comprises at least the following mechanical features: propelling engine, gear box and controls for gear-changing, and steering and braking facilities.

On the other hand, self-propelled machines (e.g., cranes, excavators) in which one or more of the propelling or control elements referred to above are located in the cab of a working machine mounted on a wheeled or track-laying chassis, whether or not the whole can be driven on the road under its own power, remain classified in, for example, **heading 84.26, 84.29 or 84.30**.

Similarly, this heading **excludes** self-propelled wheeled machines in which the chassis and the working machine are specially designed for each other and form an integral mechanical unit (e.g., self-propelled motor graders). In this case, the machine is not simply mounted on a **motor vehicle**

chassis, but is completely integrated with a chassis that cannot be used for other purposes and may incorporate the essential automobile features referred to above.

[...]

[Caractères gras dans l'original]

29. La version française des notes explicatives ci-dessus prévoit ce qui suit :

CHÂSSIS DE VÉHICULES AUTOMOBILES OU CAMIONS COMBINÉS AVEC DES ENGINES DE TRAVAIL

Il convient de remarquer que, pour relever de la présente position un véhicule comportant des appareils de levage ou de manutention, des engins de terrassement, d'excavation ou de forage, etc., **doit** consister en un véritable châssis de véhicule automobile ou camion qui réunit donc en lui-même, au minimum, les organes mécaniques suivants : moteur de propulsion, boîte et dispositifs de changement de vitesses, organes de direction et de freinage.

Par contre, restent classés par exemple, sous les n^{os} **84.26, 84.29 et 84.30**, les appareils ou engins simplement autpropulsés (grues, excavateurs, etc.) dans lesquels un ou plusieurs des mécanismes de propulsion ou de commande susvisés se trouvent réunis dans la cabine de l'engin de travail monté sur un châssis à roues ou à chenilles, même si l'ensemble est apte à circuler sur route par ses propres moyens.

De même, seraient **exclus** de cette position les machines autpropulsées à roues dans lesquelles châssis et engins de travail sont spécialement conçus l'un pour l'autre de manière à former un ensemble mécanique homogène (par exemple, certaines niveleuses autpropulsées dites motor-graders). En pareil cas, l'engin de travail n'est pas simplement monté sur un châssis de véhicule **automobile**, mais il est entièrement intégré à un châssis inutilisable à d'autres fins et qui peut comporter les mécanismes automobiles essentiels susvisés.

[...]

[Caractères gras dans l'original]

30. L'avis de classement pertinent pour la sous-position n^o 8705.90 comprend une photo et une description d'un exemple de véhicule automobile classé dans la sous-position n^o 8705.90, qui prévoit ce qui suit :

1. Véhicule automobile assemblé sur un châssis composé de longerons longitudinaux et de quatre traverses tubulaires, en acier. Il est équipé de deux essieux de traction dotés de deux roues pneumatiques chacun, de bogies rétractables et de différentiels, d'un moteur à propulsion diesel, d'une transmission automatique hydrostatique par arbres à cardan entre le moteur et les deux essieux et de trois systèmes de freinage.

Le véhicule possède une cabine de conduite avec commandes, une tête de soudage fixée à une double flèche montée sur une tourelle rotative conçue pour les opérations de soudage électrique des voies ferrées, et un générateur.

On peut le faire circuler sur voies ferrées (à une vitesse maximale de 47 km/h), ainsi que sur route (à une vitesse maximale de 32 km/h).

Application des RGI 1 (Note 4 a) de la Section XVII) et 6.

[Caractères gras dans l'original]

POSITION DES PARTIES

ASFC

31. L'ASFC soutient que, étant donné que les notes de chapitre et les notes explicatives de la section XVI excluent expressément les articles de la section XVII du classement dans la section XVI et que les notes explicatives de la position n° 84.79 la considèrent comme une position résiduelle, le Tribunal doit tout d'abord déterminer dans son analyse si les marchandises en cause peuvent être classées sous la position n° 87.05. Dans sa réponse, Cubex ne s'est pas opposée à cette approche.

32. L'ASFC soutient que les marchandises en cause s'intègrent de prime abord dans la position n° 87.05 à titre de « voitures balayeuses » de la section XVII et qu'elles sont par le fait même exclues de la section XVI, y compris de la position n° 84.79. Elle soutient que les notes explicatives de la position n° 87.05, qui comprend expressément les « véhicules utilisés pour le nettoyage des rues [...] tels que balayeuses [...] », réaffirment cette conclusion.

33. Pour appuyer cette thèse, l'ASFC a fourni des définitions de dictionnaires pour les expressions « *motor vehicle* » (véhicule automobile), « *truck* » et « *lorry* » (camion). Celles-ci indiquent que le mot « *lorry* » est le terme britannique employé pour désigner « camion », qui est un véhicule routier utilisé à différentes fins, notamment pour transporter des marchandises et des matériaux. Les véhicules automobiles sont définis comme étant des véhicules entraînés par un moteur ou un moteur à combustion interne, comme une automobile, un camion ou un autobus¹⁹. L'ASFC a également fourni un extrait du *Firefly French/English Visual Dictionary* qui montre une balayeuse de rue à titre d'exemple de « camion »²⁰. Compte tenu de ces définitions, l'ASFC soutient que les marchandises en cause sont des camions parce qu'elles sont des véhicules automobiles alimentés par un moteur et employés à une fin particulière, notamment faire la collecte, transporter et éliminer des déchets.

34. L'ASFC soutient que les marchandises en cause respectent également les exigences formulées dans les notes explicatives de la position n° 87.05, selon lesquelles les marchandises doivent constituer un « véritable châssis de véhicule automobile ou camion », en ce sens qu'il possède :

- a. un « moteur de propulsion, [une] boîte et [des] dispositifs de changement de vitesses, [des] organes de direction et de freinage », lesquels ne sont pas « réunis dans la cabine de l'engin de travail monté sur un châssis à roues ou à chenilles »;
- b. un engin de travail monté, sans y être complètement intégré, sur un châssis de véhicule automobile pouvant être utilisé à d'autres fins.

35. En appui à cette affirmation, l'ASFC se fonde sur les éléments de preuve suivants : (1) les marchandises en cause sont alimentées par un moteur diesel²¹; (2) les marchandises en cause utilisent une transmission hydrostatique; (3) les marchandises en cause possèdent un volant, ainsi que des freins avant et arrière²²; et (4) les marchandises en cause sont construites sur un cadre ou une base construite par Csaba Métal ZRt., fabricant hongrois de châssis pour autobus, remorques et autres véhicules²³.

19. Pièce AP-2017-017-11A aux pp. 205-7, vol. 1.

20. *Ibid.* à la p. 237.

21. Pièce AP-2017-017-11A à la p. 166, vol. 1.

22. *Ibid.* aux pp. 166, 169.

23. *Ibid.* aux pp. 195-96, 243-59.

36. Pour ce qui est du numéro tarifaire approprié, l'ASFC soutient que puisque les marchandises en cause ne sont pas comprises dans les termes des sous-positions n° 8705.10, 8705.20, 8705.30 ou 8705.40, elles sont correctement classées dans la sous-position résiduelle n° 8705.90, qui porte sur les autres véhicules automobiles à usages spéciaux qui ne sont pas compris dans les termes des sous-positions précédentes. L'ASFC soutient que les termes du numéro tarifaire 8705.90.10 comprennent un certain nombre de véhicules automobiles à usages spéciaux, y compris les « balayeuses combinées, à aspirateur et à balais », et que les marchandises en cause devraient être classées dans ce numéro tarifaire étant donné qu'il s'agit de balayeuses de rue avec tuyau à vide et balais.

CUBEX

37. Cubex affirme que les marchandises en cause peuvent en fait être classées à titre de machines et appareils pour les travaux publics de la position n° 84.79, et non à titre de véhicules automobiles pouvant être classés comme des voitures balayeuses de la position n° 87.05.

38. Cubex fait valoir qu'il y a une distinction entre les balayeuses de rue et les voitures balayeuses. La position n° 87.05 parle de « voitures balayeuses », et dans les notes explicatives s'y rapportant, il est question de « véhicules utilisés pour le nettoyage des rues, places publiques, caniveaux, pistes d'aérodromes, etc. ». Cubex soutient que l'utilisation du terme « *lorries* » dans les notes explicatives anglaises indique que le Tribunal ne peut pas simplement présumer que les marchandises en cause sont de prime abord comprises dans la position n° 87.05, mais qu'il doit plutôt examiner plus attentivement les exigences formulées dans les notes explicatives. Cubex soutient qu'au terme de cet examen il en ressortira clairement que les marchandises en cause sont des balayeuses de rue et non des voitures balayeuses.

39. À propos de la première exigence formulée dans les notes explicatives de la position n° 87.05, Cubex affirme qu'un ou plusieurs éléments de propulsion ou dispositifs existent dans la cabine, mais n'indique pas quels éléments se trouvent dans la cabine ni ne cite aucune preuve à l'appui de cette affirmation.

40. À propos de la deuxième exigence formulée dans les notes explicatives, Cubex fait valoir que la partie « engin de travail » des marchandises en cause n'est pas simplement montée sur le châssis du véhicule automobile inutilisable à d'autres fins, mais qu'elle y est complètement intégrée. Cette affirmation de Cubex est essentiellement fondée sur des distinctions entre la fabrication de ses propres balayeuses de rue et celle de divers concurrents, ce qui, selon elle, démontre que les marchandises en cause sont des engins de travail complètement intégrés et non des véhicules automobiles à usages spéciaux. Cette preuve est examinée plus précisément ci-dessous.

ANALYSE

41. Le Tribunal doit commencer son analyse en déterminant si les marchandises en cause peuvent être classées dans la position n° 87.05. Les notes de chapitre et les notes explicatives de la section XVI (dans laquelle se trouve la position n° 84.79) excluent expressément les articles de la section XVII (dans laquelle se trouve la position n° 87.05). La jurisprudence bien établie²⁴ du Tribunal exige qu'il débute son analyse par le chapitre ou la section exclue lorsqu'un chapitre ou une section en exclut un ou une autre. Dans sa réponse, Cubex ne s'est pas opposée à cette façon de procéder. Par conséquent, le Tribunal déterminera si

24. *LRI Lighting International Inc. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada* (23 mai 2017), AP-2016-007 (TCCE) aux par. 30-35.

les marchandises en cause peuvent être classées dans la position n° 84.79 que s'il conclut qu'elles ne peuvent pas être classées dans la position n° 87.05.

42. Le point de départ de l'analyse du Tribunal est de déterminer si les marchandises en cause respectent les exigences²⁵ précisées dans les notes explicatives de la position n° 87.05, qui exigent que les marchandises incluent :

- a. un « moteur de propulsion, [une] boîte et [des] dispositifs de changement de vitesses, [des] organes de direction et de freinage », lesquels ne sont pas « réunis dans la cabine de l'engin de travail monté sur un châssis à roues ou à chenilles »
- b. un engin de travail monté, sans y être complètement intégré, sur un châssis de véhicule automobile pouvant être utilisé à d'autres fins.

43. Pour ce qui est de la première exigence, les parties s'entendent pour dire que les marchandises en cause contiennent un moteur de propulsion, une direction, des freins et un système de transmission (soit une boîte de vitesses)²⁶. Cubex soutient que les marchandises en cause « ont un ou plusieurs éléments de propulsion ou dispositifs dans la cabine » [traduction], mais n'élabore pas davantage, par exemple, en indiquant quelle pièce ou en citant des preuves à l'appui²⁷.

44. Cette absence de précision porte un coup fatal à sa cause concernant cette exigence. Dans un appel relatif aux douanes, le fardeau de la preuve incombe à l'appelante. Elle doit démontrer que le classement tarifaire de l'ASFC pour les marchandises importées est incorrect²⁸. Dans une instance devant le Tribunal comme la présente, les appelantes ont pleinement l'occasion de présenter tous les faits nécessaires pour s'acquitter de ce fardeau concernant toute question en litige. Lorsque les appelantes ne font que formuler des allégations dénuées de fondement ou demandent au Tribunal de tirer des conclusions quant aux caractéristiques des marchandises sans avancer aucune preuve, elles ne se déchargent pas de leur fardeau de la preuve²⁹. Par conséquent, le Tribunal conclut que Cubex n'a pas réussi à démontrer que les marchandises en cause ne respectent pas la première exigence des notes explicatives relatives à la position n° 87.05.

45. Pour ce qui est de la deuxième exigence, Cubex mentionne des caractéristiques de la Ravo et de l'Aquazura qui supposément les distinguent des autres balayeuses de rue. D'abord, Cubex soutient que les marchandises en cause ne sont pas simplement montées sur un châssis de véhicule générique, mais qu'elles sont plutôt entièrement intégrées sur un cadre à roues conçu exclusivement pour être utilisé avec les marchandises en cause. Pour appuyer cette affirmation, Cubex se fonde sur une vidéo publiée par Ravo Fayat Group (le fabricant) sur youtube.com, qui montre la construction de la Ravo³⁰. Cubex affirme qu'un châssis de véhicule normal devrait être coupé et percé pour accueillir les composantes spéciales des marchandises en cause.

25. Le Tribunal n'a trouvé aucune jurisprudence sur l'interprétation ou l'application de ces exigences.

26. Pièce AP-2017-017-10 au par. 3, vol. 1; pièce AP-2017-017-11A à la p. 190, vol. 1.

27. Pièce AP-2017-017-14A au par. 13, vol. 1A.

28. Paragraphe 152(3) de la *Loi*. Voir aussi *Costco Wholesale Canada Ltd. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada* (23 mai 2014), AP-2011-033 (TCCE) au par. 25; *Canada (Agence des services frontaliers) c. Miner*, 2012 CAF 81 (CanLII); *Jakks Pacific Inc. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada* (30 mars 2016), AP-2015-012 (TCCE) au par. 33; *J. Cheese Inc. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada* (13 septembre 2016), AP-2015-011 (TCCE) [*J. Cheese*] au par. 63.

29. Voir *Canac Marquis Grenier Ltée c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada* (22 février 2017), AP-2016-005 (TCCE) aux par. 27-28.

30. « Street Sweeping Machine – How it's made »; en ligne : www.youtube.com/watch?v=LgHRjivzBeQ.

46. Le Tribunal n'a pas été convaincu par cet argument. Le seul fait qu'un châssis de véhicule générique doit être modifié pour accueillir l'engin de travail d'une balayeuse de rue ne signifie pas qu'il ne s'agit plus d'un véhicule automobile à usage spécial. Comme le fait remarquer l'ASFC, la position n° 87.05 inclut plusieurs véhicules automobiles à usages spéciaux, notamment des dépanneuses, des camions-grues, des voitures de lutte contre l'incendie, des camions-bétonnières, des voitures épanduses, des voitures-ateliers et des voitures radiologiques. Le châssis sur lequel l'engin de travail de chacun de ces véhicules est monté nécessitera certaines modifications uniques durant la fabrication. Cependant, cette seule modification ne rend pas pour autant de tels véhicules inadmissibles à un classement dans la position n° 87.05. Statuer autrement rendrait la nomenclature et les notes explicatives contradictoires en soi.

47. Pour appuyer son argument concernant le caractère unique du châssis, Cubex se fonde également sur une lettre datée du 30 janvier 2017 provenant du directeur de Csaba Métal ZRt. (fabricant du châssis de la Ravo) attestant que le châssis est construit uniquement pour la Ravo, qu'il n'a aucune autre utilisation et qu'il ne pourrait jamais être utilisé pour un châssis de véhicule parce qu'il est conçu pour être une balayeuse Ravo et rien d'autre³¹. Cubex a également présenté à titre de pièce une lettre datée du 8 juillet 2013 du responsable des ventes à l'exportation pour Ravo Fayat Group confirmant que la balayeuse Ravo était « conçue et construite uniquement pour être une balayeuse de rue ne reposant sur aucun châssis de camion ou châssis de type camion. La machine complète est conçue et construite par RAVO à titre de *balayeuse de rue* et ne sert à aucun autre usage que le balayage »³² [traduction, italiques dans l'original].

48. Même si on suppose que ces lettres sont également applicables à l'Aquazura (qui n'est pas mentionnée), elles souffrent du même problème soulevé précédemment. Selon Cubex, l'enjeu consiste à déterminer si un châssis de véhicule est conçu pour un type spécifique de véhicule à usage spécial ou s'il est conçu pour n'importe quel véhicule générique (et modifié par la suite pour une application particulière). En fonction de cette distinction, la première ne serait pas un véhicule automobile à usage spécial, mais la seconde le serait, et cela en dépit du fait qu'au moment de l'importation, elles arrivent toutes deux dans le même état – c'est-à-dire sur un châssis modifié. Cependant, le libellé des notes explicatives n'exprime pas une telle distinction; il exige seulement que le châssis de véhicule automobile soit « utilisable à d'autres fins » [traduction].

49. Cubex ne présente pas suffisamment de preuve pour démontrer que les châssis de la Ravo et de l'Aquazura sont inutilisables à d'autres fins. En fait, la Ravo et l'Aquazura peuvent se déplacer sur des voies publiques à une vitesse pouvant aller jusqu'à 80 km/h³³ et 50 km/h respectivement³⁴. Ces vitesses sont plus élevées que celles de la marchandise classée comme véhicule automobile à usage spécial sous la sous-position n° 8705.90 dans l'avis de classement. De même, la Ravo et l'Aquazura ont des caractéristiques pertinentes en commun avec la marchandise dans l'avis de classement, incluant un moteur diesel, une transmission hydrostatique et un système de freinage.

50. Cubex se fonde sur une chaîne de courriels entre Transports Canada et GHY International (courtier en douanes) dans laquelle ce dernier a demandé si la balayeuse Ravo de série 5 était un « véhicule de travail » [traduction], parce qu'elle « n'est pas construite sur châssis de type camion »³⁵ [traduction]. Le courriel ne mentionne pas l'Aquazura. Transports Canada répond qu'il s'agit d'un véhicule de travail, mais ne fournit aucune raison à cet effet ni ne confirme d'aucune manière la théorie de GHY. Néanmoins, la

31. Pièce AP-2017-017-06A aux pp. 30-31, vol. 1.

32. *Ibid.* à la p. 31.

33. Pièce AP-2017-017-11A à la p. 166, vol. 1.

34. *Ibid.* à la p. 170.

35. Pièce AP-2017-017-06A à la p. 38, vol. 1.

définition de véhicule de travail appliquée par Transports Canada n'a aucune incidence sur l'interprétation des positions tarifaires, qui ne dépend pas de la réglementation fédérale ou provinciale sur les véhicules automobiles³⁶.

51. Cubex s'appuie également sur des distinctions entre les marchandises en cause et d'autres balayeuses de rue pour démontrer que les marchandises en cause sont complètement intégrées au châssis et pas simplement montées sur celui-ci. À cet égard, elle a fourni :

- une image de ce qu'elle affirme être une cabine de balayeuse de rue de marque Schwartz qui montre comment la roue spéciale côté passager est ajoutée à la configuration classique de châssis avec colonne de direction côté conducteur³⁷;
- une image et des spécifications techniques relatives à une balayeuse de rue Mark II fabriquée par Victory Sweepers Inc., montrant qu'elle est construite sur un châssis « de type courant » [traduction] fabriqué par Isuzu/GMC³⁸;
- un communiqué de presse d'Elgin Sweeper mentionnant un châssis Peterbilt « à cabine avancée » [traduction] de modèle 220³⁹;
- un imprimé de la page Web de la Peterbilt Motors Company décrivant le châssis Peterbilt de modèle 220 comme étant « polyvalent [...]. Le modèle 220 est idéal pour les services de ramassage et livraison, ainsi que dans le domaine du breuvage alimentaire et de la collecte des déchets, et est maintenant disponible avec son volant à droite pour les balayeuses de rue et les travaux de peinture de signalisation »⁴⁰ [traduction];
- une photo publicitaire d'une balayeuse de rue V Range de Johnston, que Johnston décrit comme étant « montée sur un camion »⁴¹ [traduction].

52. Ces éléments de preuve peuvent être pertinents pour le classement de ces autres marchandises, mais sont peu utiles pour déterminer comment la Ravo et l'Aquazura en particulier sont construites. La seule preuve présentée sur la fabrication des marchandises en cause est une courte vidéo sur YouTube, qui n'indique pas de façon détaillée si l'engin de travail est monté sur le châssis ou intégré à celui-ci, ni ne présente de lien quelconque direct avec le modèle Aquazura.

53. La bonne façon pour Cubex de se décharger du fardeau de la preuve en montrant que le châssis est complètement intégré à l'engin de travail aurait été de présenter un témoin qui aurait livré un témoignage sur la conception et la fabrication des deux marchandises en cause.

54. Cubex avance néanmoins divers autres faits en rapport direct avec l'exigence en cause, mais ne cite pas de sources à l'appui. Elle soutient que le châssis destiné aux marchandises en cause est conçu pour accueillir des essieux spéciaux qui sont distincts pour chaque roue et qui ne pourraient pas, par conséquent, accueillir des essieux pleine longueur utilisés sur les châssis de véhicule classiques⁴². Aucune preuve n'a été présentée pour appuyer cette affirmation.

36. *J. Cheese* au par. 73.

37. Pièce AP-2017-017-06A à la p. 32, vol. 1.

38. *Ibid.* à la p. 34.

39. *Ibid.* à la p. 35.

40. *Ibid.* à la p. 36.

41. *Ibid.* à la p. 37.

42. *Ibid.* au par. 27.

55. En outre, Cubex affirme que les marchandises en cause «sont conçues pour accueillir un mécanisme de direction du type chariot élévateur à fourche, contrairement à celui utilisé avec un châssis de véhicule ordinaire»⁴³ [traduction]. Aucune preuve n'est fournie pour appuyer cette affirmation. Quoiqu'il en soit, les «chariots-gerbeurs; autres chariots de manutention munis d'un dispositif de levage» se trouvent dans la position n° 84.27, et non dans le chapitre 87.

56. Cubex soutient également que les balayeuses sont conçues pour accueillir un système de transmission différent (hydrostatique) de celui d'un véhicule ordinaire. Toutefois, la marchandise mentionnée dans l'avis de classement pour la position n° 87.05 est un véhicule muni d'une transmission hydrostatique.

57. Cubex affirme qu'il serait impossible de monter les moyeux hydrauliques d'engrenage de roue arrière des marchandises en cause sur un châssis de véhicule ordinaire, mais ne présente aucune preuve appuyant cette affirmation⁴⁴.

58. Cubex fait également valoir qu'un châssis de véhicule normal serait trop léger pour soutenir le poids de l'engin de travail des marchandises en cause⁴⁵. Cependant, cette affirmation n'est appuyée par aucun élément de preuve. Par conséquent, le Tribunal conclut que Cubex ne s'est pas acquittée du fardeau de la preuve qui lui incombait à cet égard.

59. Enfin, Cubex indique que la transmission, les essieux et les «prises de force» (terme non défini) sont ceux utilisés dans les machines de types agricoles ou employés en construction classés dans le chapitre 84, pas dans les véhicules classés dans le chapitre 87⁴⁶. Mais, encore une fois, elle ne fournit aucune preuve confirmant que les marchandises en cause possèdent de telles composantes ni appuyant son affirmation selon laquelle on ne trouve pas de telles composantes sur d'autres véhicules.

60. Tous les éléments de preuve qui précèdent auraient pu être fournis de manière efficace, en temps opportun et de manière rentable, par un témoin bien informé et connaissant ces questions.

Conclusion

61. Pour ces motifs, le Tribunal conclut que les marchandises en cause sont correctement classées dans la position n° 87.05. À ce titre, le Tribunal n'a pas à déterminer si les marchandises en cause pourraient également être classées dans le chapitre 84 soit à titre de machines autopropulsées ou mobiles ou de camions de voirie, comme le soutient Cubex.

Classement aux niveaux de la sous-position et du numéro tarifaire

62. Étant donné qu'il a constaté que les marchandises en cause sont correctement classées dans la position n° 87.05, le Tribunal conclut qu'elles sont comprises dans la sous-position résiduelle n° 8705.90 à titre de véhicules automobiles à usages spéciaux, autres que ceux principalement conçus pour le transport de personnes ou de marchandises, puisqu'elles ne sont pas comprises dans les termes des autres sous-positions de la position n° 87.05.

43. *Ibid.* au par. 28.

44. Pièce AP-2017-017-06A au par. 29, vol. 1.

45. *Ibid.* au par. 22.

46. *Ibid.* au par. 30.

63. Étant donné que le numéro tarifaire 8705.90.10 de la sous-position n° 8705.90 décrit exactement les marchandises en cause, le Tribunal conclut que celles-ci sont correctement classées dans le numéro tarifaire 8705.90.10 à titre de balayeuses combinées, à aspirateur et à balais.

DÉCISION

64. L'appel est rejeté.

Daniel Petit

Daniel Petit

Membre président