

**OBJET**

**AUTOMOBILES, VÉHICULES À MOTEUR,  
BATEAUX ET AUTRES EMBARCATIONS  
D'OCCASION (LOI SUR LES DOUANES,  
ARTICLES 48 À 53)**

Ce mémorandum indique comment déterminer la valeur en douane des automobiles et véhicules à moteur (ci-après appelés « véhicules ») ainsi que des bateaux et autres embarcations d'occasion. Toute mention d'une disposition législative renvoie à la *Loi sur les douanes*.

**TABLE DES MATIÈRES**

	<b>Page</b>
<b>Lignes directrices et renseignements généraux</b>	2
<i>Tarif des douanes</i> – Automobiles et véhicules à moteur d'occasion	2
Application de l'article 48	3
Application des articles 49 ou 50	3
Application de l'article 51	4
Application de l'article 52	4
Application de l'article 53	4
Sources neutres – Pays d'exportation	5
<i>Le Canadian Automobile Red Book – Official Used Car Valuations</i>	7
Dépréciation	8
Reprises	10
Documents exigés	11

---

**LIGNES DIRECTRICES ET  
RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX**

***Tarif des douanes* – Automobiles et véhicules à moteur d'occasion**

1. Le *Tarif des douanes*, son annexe et certaines mesures d'exonération tarifaire précisent quels automobiles et véhicules à moteur neufs et d'occasion peuvent être importés au Canada, et quel est leur traitement tarifaire lorsqu'ils sont importés par des immigrants ou des résidents revenant s'établir au pays. L'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC) a publié plusieurs directives et brochures renfermant des conseils sur l'importation de tels véhicules. Il faut aussi consulter les dispositions législatives applicables. Le mémorandum D2-2-1, *Effets d'immigrants, n° tarifaire 9807.00.00*, porte sur

les véhicules importés par les immigrants, et le memorandum D2-3-2, *Anciens résidents du Canada*, n° tarifaire 9805.00.00, sur les véhicules importés par les résidents revenant s'établir au pays. Le memorandum D9-1-11, *Importation de véhicules à moteur usagés ou d'occasion*, fournit des renseignements sur les véhicules pouvant être importés. Le memorandum D19-12-1, *Importation de véhicules automobiles*, explique les conditions auxquelles les véhicules automobiles peuvent être importés. De plus, le pamphlet intitulé *L'importation d'un véhicule automobile au Canada* renferme des renseignements généraux concernant les véhicules dont l'importation est interdite, les normes fédérales concernant la sécurité et les émissions, les taxes et les droits fédéraux, les taxes provinciales et les contrôles provinciaux de la sécurité des véhicules.

2. Il faut établir une valeur en douane pour chaque article importé, sans tenir compte du traitement accordé à certains produits ou particuliers par le *Tarif des douanes* ou les mesures d'exonération tarifaire. Autrement dit, qu'un particulier, en raison des circonstances, ait à payer ou non des droits et des taxes sur une partie ou la totalité de la valeur d'un véhicule est une question de classement ou d'exonération tarifaire; cela n'a rien à voir avec la façon dont on détermine la valeur en douane.

### **Application de l'article 48**

3. Lorsqu'un véhicule ou un bateau neuf ou d'occasion est « vendu pour exportation au Canada » — voir le memorandum D13-4-2, *Valeur en douane : « vendues pour exportation au Canada » (Loi sur les douanes, article 48)* — et que la vente répond à toutes les exigences énoncées à l'article 48, on doit utiliser le prix payé ou à payer — voir le memorandum D13-4-3, *Valeur en douane : prix payé ou à payer (Loi sur les douanes, article 48)* — pour déterminer sa valeur en douane — voir le memorandum D13-1-3, *Valeur en douane – Règlement sur l'acheteur au Canada (Loi sur les douanes, article 48)*, le memorandum D13-4-1, *Méthode de la « valeur transactionnelle » (Loi sur les douanes, article 48)* et le memorandum D13-4-4, *Limitations à l'utilisation de la valeur transactionnelle (Loi sur les douanes, article 48)*.

4. Lorsqu'un véhicule ou un bateau neuf ou d'occasion est importé dans les 30 jours suivant la date de sa livraison à l'acheteur, on doit déterminer sa valeur en douane à l'aide du prix d'achat, pour établir la valeur transactionnelle. Nous considérons alors qu'une vente valide pour exportation au Canada a eu lieu et que toute utilisation du véhicule ou du bateau avant son importation est liée à sa livraison au Canada.

5. Si les exigences de l'article 48 ne sont pas respectées, on doit déterminer la valeur en douane en appliquant, dans l'ordre, l'une des méthodes que prévoit les articles 49 à 53 de la *Loi* (voir les paragraphes 6 à 11).

### **Application des articles 49 ou 50**

6. Pour que l'article 49 ou 50 s'applique, il faut que l'on importe plusieurs véhicules ou bateaux d'occasion qui sont identiques ou semblables, dont la valeur a été dûment établie en vertu de l'article 48 et qui respectent toutes les exigences de l'article 49 ou 50. Si tel est le cas, on doit appliquer une des méthodes décrites dans ces articles. Toutefois, il est douteux que les conditions nécessaires à l'application de ces méthodes d'appréciation puissent être réunies. De fait, il sera difficile de trouver des ventes, au Canada, de véhicules ou de bateaux d'occasion pouvant être considérés comme des marchandises identiques ou semblables, comme le prévoient les articles 49 et 50 (voir le memorandum D13-5-1, *Application des articles 49 et 50 de la Loi sur les douanes*).

### **Application de l'article 51**

7. Selon la méthode de la valeur de référence, la valeur en douane des marchandises importées est fondée sur le prix de revente, au Canada, des marchandises à apprécier ou de marchandises importées identiques ou semblables. C'est la méthode de rechange qu'on risque le plus d'utiliser pour les importations commerciales de véhicules et de bateaux d'occasion, et on devrait l'appliquer lorsque les marchandises à

apprécier sont destinées à la revente. Toutefois, si ce n'est pas le cas (par exemple lorsque les marchandises à apprécier sont pour le propre usage de l'importateur), cette façon d'établir la valeur en douane n'est pas appropriée (voir les mémorandums D13-7-1, *Détermination du prix unitaire (Loi sur les douanes, article 51)* et D13-7-3, *Déductions du prix unitaire (Loi sur les douanes, article 51)*).

### **Application de l'article 52**

8. La méthode de la valeur reconstituée de l'article 52 détermine la valeur en douane sur le coût de production des marchandises importées. Puisque l'état des véhicules ou des bateaux d'occasion n'est pas le même que lorsqu'ils ont été produits ou fabriqués, on ne peut pas appliquer cette méthode.

### **Application de l'article 53**

9. Lorsqu'on ne peut pas appliquer l'article 48, on détermine le plus souvent la valeur en douane des véhicules et des bateaux d'occasion importés au moyen de l'article 53, qui prévoit la dernière méthode d'appréciation. On utilise habituellement cette méthode lorsqu'il s'agit d'importations non commerciales. L'article 53 permet aux douanes d'appliquer, avec la souplesse et dans la mesure voulues, une des cinq méthodes qui précèdent afin d'obtenir une valeur en douane qui correspond à l'objet des dispositions législatives concernant la valeur en douane. Essentiellement, il s'agit de déterminer une valeur qui est juste, neutre et objective et qui reflète la réalité commerciale (voir le mémorandum D13-9-1, *Méthode de la « Dernière base de l'appréciation » (Loi sur les douanes, article 53)*).

10. Il arrive qu'un véhicule ou un bateau d'occasion est vendu pour exportation au Canada contre un prix payé ou à payer et qu'il est réparé, amélioré ou modifié avant l'importation. Il convient alors souvent d'appliquer avec souplesse, en vertu de l'article 53, la notion de « vente pour exportation au Canada » prévue à l'article 48, en ajoutant au montant payé pour les marchandises le montant payé pour les réparations, les améliorations ou les modifications. On peut ainsi déterminer une valeur en douane — une valeur transactionnelle résiduelle. Par exemple, un importateur paie 1 000 \$ pour un véhicule d'occasion, puis achète 200 \$ de pièces et paie 300 \$ pour les faire installer et faire apporter d'autres réparations avant l'importation du véhicule. L'importateur doit fournir aux douanes des documents qui justifient le prix payé pour le véhicule et le coût des pièces et des réparations. On invoque alors l'article 53 afin d'appliquer avec souplesse la dernière méthode d'appréciation, et il en résulte une valeur en douane de 1 500 \$. Il est à noter que, dans certaines circonstances, un véhicule remis à une entreprise pour une réparation ou une adaptation aux besoins du client peut être considéré comme une « aide » fournie sans frais au fournisseur de ces services. Dans ce cas, on pourrait établir la valeur en douane en vertu de l'article 48, en déterminant le prix des services et de la main-d'œuvre et en ajoutant le prix du véhicule à titre d'une aide, en vertu du sous-alinéa 48(5)a)(iii).

11. Lorsqu'il n'y a pas de vente ou de prix payé ou à payer pour des véhicules ou des bateaux d'occasion importés, on doit appliquer l'article 49 ou 50 avec souplesse, conformément à l'article 53. Cela nous permet d'accepter, comme valeur en douane, la valeur de la vente au détail, dans le pays d'exportation, d'un véhicule ou d'un bateau identique ou semblable, en état satisfaisant, déterminée à partir de « sources neutres », suivant les explications ci-dessous.

### **Sources neutres – Pays d'exportation**

12. Pour déclarer la valeur en douane des véhicules d'occasion importés qui n'ont pas été vendus « pour exportation au Canada », les importateurs peuvent se référer aux guides d'évaluation des véhicules d'occasion qui sont publiés dans le pays d'exportation et qui donnent la valeur de vente au détail de véhicules en état satisfaisant. C'est le montant que tout acheteur peut s'attendre à payer pour le véhicule, qu'il l'achète pour l'utiliser dans le pays d'exportation ou pour l'exporter au Canada. Le *U.S. Automobile Red Book – Official Used Car Valuations* et le *Parker's Used, New and Trade, Car Price Guide*, publié au Royaume-Uni, sont des exemples de telles publications. Pour déterminer la valeur en douane, on doit

ajouter la valeur de tout équipement facultatif qui est compris dans le véhicule à apprécier mais qui n'est pas inclus dans le prix de base du véhicule selon le guide.

13. La valeur des bateaux tend à se maintenir, sinon à augmenter. Lorsqu'il n'y a pas eu de changement important dans la valeur marchande d'un bateau entre le moment de l'achat et celui de l'importation, d'après les données généralement disponibles dans l'industrie, l'importateur peut déclarer une valeur en douane fondée sur le prix d'achat au moyen de la dernière méthode d'appréciation, prévue à l'article 53, en appliquant avec souplesse l'article 49 ou 50. Les douanes acceptent normalement le prix d'achat d'un bateau neuf ou d'occasion comme valeur de ce bateau pour la première année qui suit l'achat, sauf si des renseignements indiquent que sa valeur marchande a évolué sensiblement.

14. Si la valeur du bateau augmente ou diminue entre le moment de l'achat et celui de l'importation, l'importateur peut déclarer une valeur obtenue en appliquant avec souplesse l'article 49 ou 50, c.-à-d. en se référant à des guides indépendants publiés dans le pays d'exportation. Cette valeur correspond au prix qu'un acheteur devrait s'attendre à payer pour un bateau d'occasion s'il l'achetait pour l'utiliser dans le pays d'exportation ou pour l'exporter au Canada. Le *BUC Used Boats Price Guide* et le *N.A.D.A. Marine Appraisal Guide*, deux publications américaines, en fournissent des exemples. Lorsque l'importateur n'est pas en mesure de déclarer une valeur fondée sur une source neutre dans le pays d'exportation, les douanes peuvent utiliser le *Boat Value Book* qui est publié au Canada une fois par année. Il faut alors déduire de la valeur publiée un montant pour les taxes et droits canadiens aux taux en vigueur au moment de l'importation des marchandises à apprécier, pour appliquer avec souplesse, en vertu de l'article 53, la méthode de la valeur de référence prévue à l'article 51 (voir un exemple de calcul tenant compte d'une source neutre nationale pour les véhicules, au paragraphe 18).

15. Dans le cas de bateaux autres que ceux visés au paragraphe 17 et en l'absence d'une déclaration reposant sur des valeurs publiées indépendantes, nous pouvons accepter, comme solution de rechange, une appréciation courante, faite par écrit et signée par un évaluateur de navires ou un expert en navires qui n'a aucun lien de dépendance avec l'importateur ou le vendeur (voir le mémorandum D13-3-2, *Personnes liées* (Loi sur les douanes, articles 45 à 53)).

16. Conformément aux articles 49 et 50, les douanes peuvent accepter la plus basse valeur publiée, objective et neutre pour un véhicule ou un bateau, à la condition qu'elle reflète la valeur d'un véhicule ou d'un bateau dans le même état que celui qui est importé.

17. Pour établir la valeur en douane de navires commerciaux de gros tonnage, tels que les navires-citernes et les navires de charge, il est nécessaire d'obtenir une évaluation faite par écrit et signée, normalement auprès du service des ventes d'une firme de courtage maritime connue dans l'industrie et dans le monde.

### ***Le Canadian Automobile Red Book – Official Used Car Valuations***

18. Lorsqu'un importateur ne peut pas fournir une valeur provenant d'une source neutre dans le pays d'exportation, les douanes utilisent, comme principale référence, la valeur de vente au détail figurant dans le *Canadian Automobile Red Book – Official Used Car Valuations*. On **déduit** alors de la valeur publiée un montant pour **les droits et les taxes** aux taux en vigueur au moment de l'importation des marchandises à apprécier, pour appliquer avec souplesse, en vertu de l'article 53, la méthode de la valeur de référence prévue à l'article 51.

Par exemple, supposons le cas d'un véhicule d'origine européenne dont la valeur est de 10 000 \$ selon le *Canadian Automobile Red Book* au moment où il est importé. Le taux de la taxe sur les produits et les services (TPS) est de 7 % et le taux des droits en vigueur à ce moment est de 6,1 % (taux NPF). La valeur en douane, abstraction faite de tout équipement facultatif ou de tout rajustement pour l'état du véhicule, serait alors calculée comme suit :

Valeur selon le <i>Canadian Automobile Red Book</i>	10 000,00 \$
Valeur à l'acquitté, compte tenu de la TPS (10 000 ÷ 1,07)	9 345,79 \$

Valeur en douane, compte tenu du  
taux NPF (9 345,79 ÷ 1,061) 8 808,47 \$

**Remarque :** Les taux des droits et de la TPS sont ceux en vigueur au moment de la publication de ce mémorandum. Les importateurs éventuels devraient communiquer avec le bureau de douane local pour connaître les taux et les prohibitions en vigueur.

19. On peut rajuster à la baisse la valeur de vente au détail publiée dans une source neutre pour tenir compte de l'état du véhicule, à la condition que l'importateur puisse démontrer que le véhicule est en moins bon état que la moyenne. L'importateur doit alors prendre soin de joindre aux documents douaniers, au moment de l'importation, une note indiquant que « le véhicule est en moins bon état que la moyenne » et décrivant les déficiences du véhicule. Les douanes sont disposées à tenir compte, dans le calcul de ce rajustement, de tout renseignement pertinent, comme le coût réel ou estimatif, d'après un tiers, de la remise en état du véhicule après l'importation. Avant d'accepter un coût estimatif, les douanes pourraient exiger une estimation par plus d'une personne. Si le coût estimatif est raisonnable, on peut alors le déduire de la valeur publiée. Il est à noter qu'on tient compte seulement des réparations requises pour remettre le véhicule dans un état satisfaisant : il n'y a aucun rajustement pour les réparations ou les améliorations visant, par exemple, à le remettre en parfait état. Par exemple, les réparations nécessaires pour que le véhicule respecte les normes de sécurité d'une province seront considérées comme étant admissibles.

### Dépréciation

20. Il arrive que les valeurs publiées ne permettent pas de tenir compte de circonstances particulières et exceptionnelles. Le cas de ce genre le plus souvent rencontré par les douanes est celui d'un résident canadien qui achète, pour son propre usage, un véhicule neuf pendant qu'il réside à l'étranger, qui l'utilise de façon normale du moment de l'achat jusqu'à son retour au Canada, mais qui revient au pays moins d'un an après l'achat. La difficulté réside alors dans le fait que des sources neutres telles que le *Canadian Automobile Red Book* ne fournissent habituellement pas de valeurs pour les automobiles pendant la première année de production, étant donné que le nombre de ventes n'est pas suffisant pour qu'on puisse établir des valeurs. Par conséquent, dans le cas des véhicules neufs importés de 30 jours à un an après la date de leur achat, une autre façon de faire s'impose (voir le paragraphe 4 pour savoir comment établir la valeur de véhicules importés jusqu'à 30 jours après leur achat).

21. On calcule une déduction pour dépréciation pour tout véhicule acheté à l'état neuf et importé 31 jours ou plus après la date de sa livraison à l'acheteur, mais dans l'année qui suit son achat. Aucune déduction de ce genre n'est prévue lorsqu'il s'agit de l'achat d'un véhicule d'occasion par l'importateur, car les douanes utilisent alors les renseignements habituels sur la valeur marchande provenant de sources neutres ou du *Canadian Automobile Red Book*.

22. L'ADRC a établi que la dépréciation moyenne d'un véhicule neuf est inférieure à 20 % la première année. Par conséquent, nous acceptons une déduction du prix d'achat original pour tenir compte de la dépréciation, sans dépasser ce pourcentage. Le taux de cette déduction est de 1/335 de 20 % (ou 0,0597 %) pour chaque jour, après les 30 jours suivant la date de livraison, où le véhicule a été à l'extérieur du Canada. Par exemple, un Canadien résidant à l'étranger achète un véhicule neuf qui lui est livré le 1<sup>er</sup> janvier 2000. Le prix d'achat du véhicule est de 30 000 \$. À son retour au Canada, le 20 juin, le résident canadien nous avise que le véhicule arrivera au Canada le 15 juillet 2000. Conformément à la méthode de dépréciation décrite ci-dessus, on fait les calculs suivants pour obtenir une valeur en douane :

Nombre de jours de dépréciation « admissibles », du 1 <sup>er</sup> janvier au 15 juillet:	
195 moins 30 =	165
Prix du véhicule neuf	30 000 \$
Déduction pour la dépréciation =	
30 000 \$ × 165 × 0,0597 % =	2 955 \$
Valeur en douane	27 045 \$

23. Il peut arriver qu'un résident canadien achète une automobile neuve à l'extérieur du pays pour son propre usage et ne l'importe pas au Canada dans l'année qui suit l'achat. Normalement, au moment de l'importation, le résident canadien utiliserait une source neutre, telle que le *Canadian Automobile Red Book*, pour établir la valeur du véhicule, étant donné que la période requise pour la dépréciation (un an) est écoulée. Comme on l'a déjà mentionné, dans certains cas, cela peut créer une situation anormale : le résident qui importe un véhicule peu après le délai d'un an et qui applique les valeurs tirées de sources neutres peut constater une valeur supérieure à celle qu'il aurait obtenue s'il avait utilisé le prix d'achat moins un taux de dépréciation de 20 %. C'est peut-être que les sources neutres manquent de données sur les ventes du véhicule en cause s'il n'a été sur le marché que pendant un an. Pour corriger cette anomalie, nous pouvons accepter comme valeur en douane le prix d'achat diminué de 20 %, pour la période en question, lorsqu'il est inférieur à la valeur établie selon des sources neutres.

### Reprises

24. Pour déterminer la valeur en douane d'un véhicule ou d'un bateau neuf ou d'occasion, un importateur peut faire valoir qu'une reprise a diminué le montant qu'il a versé pour le véhicule ou le bateau. En réalité, une reprise n'est qu'une condition d'achat ou une contrepartie pour l'achat de la marchandise et ne peut servir à déterminer la valeur en douane (alinéa 48(1)c)). La valeur attribuée à la reprise est purement théorique et peut être supérieure ou inférieure à la valeur réelle du véhicule. Par exemple, un concessionnaire d'automobiles peut offrir 1 000 \$ de reprise pour tout véhicule usagé, quel que soit son état. En fait, il s'agit là d'une stratégie de vente pour attirer des acheteurs, et il est possible que le concessionnaire envoie simplement la reprise à la casse. Comme il est impossible de déterminer une valeur pour la reprise, nous ne pouvons pas utiliser la valeur transactionnelle; nous appliquerons donc les lignes directrices décrites aux paragraphes 6 à 11. La plupart du temps, c'est l'article 53 qui s'appliquera (la dernière méthode d'appréciation, qui prévoit une application souple de l'article 49 ou 50), et l'on consultera des sources neutres, comme cela est décrit aux paragraphes 9 à 11.

Par exemple :

Prix brut du véhicule ou du bateau (prix obtenu de la facture de vente du concessionnaire ou d'une source neutre)	10 000 \$
Déduction pour reprise	3 000 \$
Débours	7 000 \$

La valeur en douane du véhicule ou du bateau est normalement de 10 000 \$.

### Documents exigés

25. Lorsqu'une vente pour exportation a eu lieu, selon les paragraphes 3 et 4, ou lorsque le prix de vente sert de base pour établir la valeur en douane après une déduction pour dépréciation, conformément aux paragraphes 22 et 23, nous exigeons des documents justificatifs du prix d'achat. Que le véhicule ou le bateau ait été acheté d'un commerçant ou d'un particulier, nous exigeons, au minimum, une facture commerciale ou un contrat de vente. Nous pouvons aussi demander d'autres documents à l'appui du contrat de vente ou de la facture, tels une preuve de paiement ou des chèques encaissés.

## **RÉFÉRENCES**

### **BUREAU DE DIFFUSION –**

Division de la politique de l'origine et de l'établissement de la valeur  
Direction de la politique commerciale et de l'interprétation

### **RÉFÉRENCES LÉGALES –**

*Loi sur les douanes*, articles 48 à 53

### **DOSSIER DE L'ADMINISTRATION CENTRALE –**

7365-1, 7365-2, 7445-1, 7445-2, 7445-3, 7445-4, 7445-5, 7445-6

### **CECI ANNULE LES MÉMORANDUMS « D » –**

D13-10-2, du 10 août 1990

### **AUTRES RÉFÉRENCES –**

D2-2-1, D2-3-2, D9-1-11, D13-1-3, D13-3-2, D13-4-1, D13-4-2, D13-4-3, D13-4-4, D13-5-1,  
D13-7-1, D13-7-3, D13-9-1, D13-10-2, D19-12-1

**Les services fournis par l'Agence des douanes et du revenu du Canada sont offerts dans les deux langues officielles.**

**Ce mémorandum a l'approbation du commissaire des douanes et du revenu.**