



Mémorandum D19-12-1

Ottawa, le 19 septembre 2018

Importation de véhicules

En résumé

Le présent mémorandum a été mis à jour afin :

- a) de clarifier de quelle façon les véhicules sont traités dans le cadre de l'utilisation de la Déclaration intégrée des importations (DII) de l'Initiative du guichet unique (IGU) (option de service (OS) 911);
- b) d'apporter des corrections d'ordre administratif.

Le présent mémorandum énonce et explique les lois, les règlements et les lignes directrices générales qui s'appliquent à l'importation de véhicules.

Législation

[Loi sur les douanes](#) – article 101

[Loi sur la sécurité automobile](#) – articles 5, 6, 7, 10 et 15

[Loi sur la protection des végétaux](#) – paragraphe 7(1)

[Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles](#) – article 11 et alinéa 12(3)f)

[Règlement sur la sécurité des pneus de véhicule automobile](#)

Lignes directrices et renseignements généraux

Abréviations et définitions

Abréviations

ACIA : Agence canadienne d'inspection des aliments

AM : Autres ministères

ASFC : Agence des services frontaliers du Canada

CPC : Cas par cas

CT : Certificat de titre

DC : Déclaration de conformité

DII : Déclaration intégrée des importations

É.-U. : États-Unis

ECCC : Environnement et Changement climatique Canada

FEO : Fabricant d'équipement d'origine

FMVSS : Federal Motor Vehicle Safety Standards

IGU : Initiative du guichet unique

Liste de CIV : Liste de compatibilité à l'importation de véhicules

LPCAD : Licences, permis, certificats et autres documents

LSA : Loi sur la sécurité automobile

NIV : Numéro d'identification du véhicule

NSVAC : Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada

OS : Option de service

RSVA : Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles

RVI : Registraire des véhicules importés

TC : Transports Canada

TPS : Taxe sur les produits et services

VTT : Véhicule tout terrain

VUS : Véhicule utilitaire sport

VUT : Véhicule utilitaire tout terrain

Définitions

1. Aux fins de l'application de la Loi sur la sécurité automobile ([LSA](#)), du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles ([RSVA](#)) et du contrôle frontalier des véhicules importés, les définitions suivantes s'appliqueront :

annexe VII – Autorisation de Transports Canada (TC) requise pour les importateurs canadiens cherchant à importer temporairement des véhicules non conformes à des fins d'exposition, de démonstration, d'évaluation, d'essai, de fabrication supplémentaire, de travaux ou d'exploitation nécessitant des véhicules spécialement conçus à cet effet. L'importation est pour une durée limitée et ne permet pas de conserver le véhicule de façon permanente au Canada.

bureau désigné de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) – [Bureaux désignés de l'ASFC](#) où les importateurs **commerciaux** doivent déclarer l'importation commerciale de véhicules entrant au Canada (c'est-à-dire les véhicules importés à des fins de vente ou à des fins commerciales, industrielles, professionnelles, institutionnelles ou autres utilisations semblables au Canada) au moyen d'un mode de transport autre que le transport ferroviaire, maritime ou aérien.

catégorie réglementaire – Catégorie de véhicules présentée à l'annexe III du RSVA ou véhicule incomplet, qui est visé au paragraphe 4(1.1) du RSVA.

étiquette de déclaration de conformité (DC) – Étiquette apposée sur le véhicule au moment du montage principal qui contient la déclaration de certification du fabricant.

formulaire électronique du RVI – Équivalent en ligne du Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 et du Formulaire d'importation de véhicule pour pièces – Formulaire 3 de Transports Canada. Peut être consulté sur le site Web du RVI à l'adresse www.riv.ca.

importation « cas par cas » (CPC) – Processus d'importation habituel de TC ne s'inscrivant pas dans les programmes d'Autorisation préalable des annexes F ou G. L'importateur canadien de véhicules neufs conformes aux Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC) et ayant un Numéro d'identification du véhicule (NIV) précis, après avoir montré qu'il satisfait aux exigences de TC pour l'importation CPC, recevra une lettre de TC qui contiendra le numéro d'autorisation CPC qui doit être

présenté à la frontière ou, dans le cas de l'Initiative du guichet unique (IGU), consigné dans la Déclaration intégrée des importations (DII) (option de service (OS) 911) pour permettre l'importation de ces véhicules.

importation de véhicules commerciaux – Importation de véhicules commerciaux dans le but de les vendre sur le marché canadien (par exemple, en vue de la vente ou à des fins commerciales, industrielles, professionnelles, institutionnelles ou autres utilisations semblables au Canada). Il peut s'agir de véhicules neufs conformes aux NSVAC achetés directement d'un fabricant étranger ou de véhicules usagés achetés au détail aux États-Unis (É.-U.).

importation d'un véhicule à titre privé – Importation d'un véhicule qui sera utilisé par l'importateur au Canada (**non** vendu sur le marché canadien ou en vue de la vente ou à des fins commerciales, industrielles, professionnelles, institutionnelles ou autres utilisations semblables au Canada). Il peut s'agir d'un véhicule neuf ou usagé. Les entreprises qui importent des véhicules pour leur propre utilisation commerciale, industrielle, professionnelle ou organisationnelle au Canada peuvent déclarer leurs biens en tant qu'importation privée, mais elles doivent tout de même les déclarer au bureau désigné de l'ASFC à titre d'importateur commercial.

liste de compatibilité à l'importation de véhicules – Liste de véhicules compatibles avec les NSVAC qui, une fois achetés (ou vendus initialement) au détail aux É.-U., sont admissibles à être importés dans le cadre du programme du RVI (appelée [Liste de CIV](#) dans le présent document).

programme d'Autorisation préalable de l'annexe F – [Liste de TC des entreprises canadiennes préalablement autorisées](#) important des véhicules neufs conformes aux NSVAC.

programme d'Autorisation préalable de l'annexe G – [Liste de TC des constructeurs étrangers préalablement autorisés](#) fabriquant des véhicules neufs conformes aux NSVAC.

Registraire des véhicules importés (RVI) – Programme national de certification établi par Transports Canada qui veille à ce que les véhicules admissibles aux Federal Motor Vehicle Safety Standards (FMVSS) achetés au détail aux É.-U. soient modifiés, inspectés et certifiés pour être conformes aux NSVAC.

résident temporaire –

- 1) Personne qui n'est pas un résident et qui réside temporairement au Canada pour, selon le cas :
 - (i) y étudier dans un établissement d'enseignement;
 - (ii) y travailler pendant une période maximale de 36 mois;
 - (iii) y exercer des fonctions de précontrôle pour le compte du gouvernement des États-Unis, aux termes de l'Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis d'Amérique relatif au précontrôle dans le domaine du transport aérien, signé le 8 mai 1974, et qui produit à son arrivée au Canada une carte ou un permis de travail valide du gouvernement du Canada attestant qu'elle est un employé du gouvernement des États-Unis exerçant de telles fonctions au Canada;
- 2) le conjoint ou une personne à la charge de la personne visée aux sous-alinéas (1)(i) ou (ii);
- 3) le conjoint ou une personne à la charge de la personne visée au sous-alinéa (1)(iii), qui produit à son arrivée au Canada une carte ou un permis de travail valide du gouvernement du Canada attestant de ce statut de conjoint ou de personne à charge.

véhicule – Tout véhicule (monté ou démonté) qui, lorsqu'il est monté, peut être conduit ou tiré sur la route par un autre moyen que la seule force musculaire, à l'exclusion de ceux qui circulent exclusivement sur rails. Les catégories réglementaires de véhicules en vertu du RSVa sont les suivantes :

- voiture de tourisme (y compris les limousines);
- véhicule de tourisme à usages multiples (y compris les fourgonnettes, mini-fourgonnettes, VUS, autocaravanes et quatre-quatres);
- camion (y compris les châssis-cabines et les camions de service);
- autobus (y compris les autobus scolaires);
- véhicule à basse vitesse;
- motocyclette à habitacle fermé et sans habitacle fermé, tricycle à moteur et motocyclette à vitesse limitée (scooters);
- motocyclette à usage restreint (y compris les VTT et les motocyclettes hors route);

- remorque de tout type (y compris les remorques utilitaires, de cargaison, avec équipement monté, pour chevaux ou bateaux, de tourisme, roues porteuses, etc.);
- chariot de conversion;
- motoneige et traîneau de motoneige;
- véhicule à trois roues.

véhicule conforme aux NSVAC ou véhicule construit suivant les normes canadiennes ou véhicule certifié au Canada – Véhicule construit et certifié conformément aux NSVAC au moment du montage principal et marqué d'une étiquette de Déclaration de conformité (DC) à cet effet.

véhicule conforme aux FMVSS ou véhicule construit suivant les normes des É.-U. ou véhicule certifié aux É.-U. – Véhicule construit et certifié conformément aux FMVSS des É.-U. au moment du montage principal et marqué d'une étiquette de DC à cet effet.

véhicule de récupération – Expression utilisée par les autorités d'immatriculation et les sociétés d'assurances des É.-U. et du Canada pour désigner les véhicules ayant été endommagés par une collision, un incendie, une inondation, un accident ou par tout autre événement nécessitant une réparation dont le coût dépasserait celui qui est considéré comme raisonnable. Quand le titre ou le certificat de récupération du véhicule indique « récupération », « récupération-réparable » ou « récupération-réparé », sans autre désignation supplémentaire, il n'est pas interdit de réparer le véhicule. Lorsqu'il est inscrit « irréparable », « rebut », « ferraille », « inondation » ou une expression équivalente, le véhicule ne peut pas être réparé en toute sécurité.

véhicule électrique – Véhicule alimenté par une source électrique. Les véhicules électriques sont également réglementés à l'importation selon la catégorie à laquelle ils appartiennent (par exemple, les camions électriques sont réglementés en tant que camions, les voitures électriques sont réglementées en tant que voitures de tourisme, etc.).

véhicule neuf – Véhicule qui n'a jamais été mis en service, enregistré ou immatriculé ou, dans le cas d'un véhicule incomplet, qui doit faire l'objet d'autres processus de fabrication avant de pouvoir être mis en service (par exemple, châssis-cabine).

véhicule usagé – Véhicule qui est (ou a été) enregistré et immatriculé et pour lequel un titre ou un document de propriété est (ou a été) délivré.

visiteur – Personne qui n'est ni un résident ni un résident temporaire et qui entre au Canada pour une période ne dépassant pas douze mois.

Introduction

2. L'ASFC aide TC dans le cadre de la LSA et du RSVA en procédant à l'application des conditions d'importation de véhicules neufs et usagés aux points d'entrée de l'ASFC. La LSA réglemente l'importation de véhicules dans le but de réduire les risques de perte de vie, de blessure et de dommage aux biens et à l'environnement.

3. L'ASFC aide également d'autres organismes gouvernementaux à cet égard, notamment les suivants :

- a) L'[Agence canadienne d'inspection des aliments](#) (ACIA) pour l'application de la [Loi sur la protection des végétaux](#) en procédant à l'application des conditions d'importation de véhicules usagés quant aux ennemis des végétaux qui peuvent être transportés dans la terre et les autres matières semblables.
- b) [Environnement et Changement climatique Canada](#) (ECCC) pour l'application de la [Loi canadienne sur la protection de l'environnement](#) en ce qui concerne les normes d'émissions à partir desquelles les véhicules neufs et usagés peuvent être importés.

Processus à suivre avant, pendant et après le passage à la frontière

Avant l'importation

4. Avant d'importer des véhicules, nous conseillons aux importateurs de communiquer avec leur fournisseur d'assurance, ainsi qu'avec l'autorité d'immatriculation provinciale ou territoriale pour déterminer les exigences

provinciales (s'il en est) qu'ils devront respecter pour importer et immatriculer un véhicule dans leur province ou territoire.

5. Avant de déclarer un véhicule à la frontière, **l'importateur doit s'assurer d'avoir fait des recherches sur tous les aspects de l'importation du véhicule au Canada** afin de respecter l'ensemble des dispositions législatives.

6. L'importateur est chargé de faire une déclaration en remplissant, selon le cas, soit : le Formulaire d'importation de véhicule de TC – Formulaire 1 ou le Formulaire électronique 1 du RVI, ou le Formulaire d'importation de véhicule pour pièces de TC – Formulaire 3 ou le Formulaire électronique 3 du Registraire des véhicules importés (RVI). Pour obtenir de l'aide, l'importateur peut communiquer avec TC ou avec le RVI, selon le cas (voir la section « [Renseignements supplémentaires](#) » du présent document pour connaître les coordonnées).

À la frontière

7. Avant le dédouanement d'un véhicule à la frontière, les agents des services frontaliers de l'ASFC s'assureront que la déclaration de l'importateur respecte toutes les dispositions législatives applicables.

Après l'importation du véhicule

8. Une fois qu'un véhicule est dédouané à la frontière, il incombe à l'importateur de respecter les conditions de sa déclaration d'importation, laquelle peut comprendre des exigences supplémentaires établies aux termes des dispositions législatives applicables.

Exigences de TC

9. Les importateurs consultant le présent mémorandum doivent savoir qu'il contient des lignes directrices et des renseignements généraux ayant trait à l'application des exigences d'importation de TC par l'ASFC et qu'il ne remplace aucunement la LSA et le RSVA. Les exigences d'importation de la LSA s'appliquent à toutes les catégories réglementaires de véhicules âgés de moins de 15 ans et aux autobus fabriqués le 1^{er} janvier 1971 ou après cette date.

10. Pour être admissibles à l'importation, les véhicules doivent respecter l'un ou l'autre des principes suivants :

- a) véhicules qui **doivent être inscrits** au programme du RVI, ce qui s'applique seulement aux véhicules construits suivant les normes des É.-U. ou initialement vendus au détail aux É.-U.;
- b) véhicules qui **n'ont pas à être inscrits** au programme du RVI, ce qui s'applique à tous les autres véhicules importés, notamment les véhicules conformes aux NSVAC, les véhicules exemptés en raison de l'âge, les véhicules non réglementés et les véhicules importés temporairement.

11. Les véhicules non admissibles à l'importation en vertu de l'une ou l'autre des deux options précédentes sont considérés comme non admissibles et ne peuvent être importés au Canada.

12. Une fois que l'importation d'un véhicule a été traitée à la frontière, toute demande d'un importateur ou d'un propriétaire cherchant à modifier la déclaration faite à l'égard du véhicule au moment de l'importation donnera lieu à une réévaluation de celle-ci. Le véhicule devra remplir toutes les exigences d'importation de véhicules de TC applicables, relativement aux nouvelles circonstances déclarées. Dans de tels cas, l'importateur doit communiquer avec l'ASFC pour savoir où il peut aller pour faire une autre déclaration d'importation et obtenir un nouveau Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou un Formulaire d'importation de véhicule pour pièces – Formulaire 3 (selon le cas).

Véhicules devant être inscrits au programme du RVI – Exigences d'importation

13. L'objectif du programme du RVI consiste à protéger les usagers de la route canadiens en veillant à ce que les véhicules importés des É.-U. présentent un degré de sécurité comparable à celui des véhicules fabriqués pour la vente au Canada. Le processus permet d'assurer ce qui suit : les véhicules ont été initialement conçus et ont été certifiés, au moment du montage principal, comme étant conformes aux FMVSS; les véhicules ne sont visés par aucun rappel de sécurité en cours du fabricant; et les importateurs ont apporté aux véhicules les modifications nécessaires pour respecter les NSVAC. Les importateurs doivent faire inspecter les véhicules par un centre d'inspection officiel autorisé du RVI pour s'assurer qu'ils sont conformes aux NSVAC, dans le délai requis et

avant d'être enregistrés par une autorité d'immatriculation provinciale ou territoriale. Le programme est financé par les frais d'utilisation imposés aux importateurs qui ont acheté des véhicules aux É.-U.

14. **L'importateur est chargé de déterminer si les véhicules sont admissibles à l'importation avant l'arrivée à la frontière**, étant donné que ce ne sont pas tous les véhicules achetés ou acquis aux É.-U. qui sont admissibles et qu'ils ne peuvent pas tous être modifiés afin de satisfaire aux NSVAC. Afin de déterminer l'admissibilité des véhicules au programme du RVI, TC diffuse la liste de CIV pour les véhicules achetés (ou initialement vendus) aux É.-U.

15. Les importateurs qui inscrivent leur véhicule au programme du RVI reconnaissent, en apposant leur signature à la section 17 du Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou de l'annexe 16 du Formulaire électronique 1 du RVI, que l'admission de leur véhicule au Canada est conditionnelle à la réussite d'une inspection du RVI. Il **n'est pas garanti** que le véhicule pourra être importé en permanence ou modifié en vue d'être conforme aux lois applicables.

16. Si un véhicule échoue à l'inspection du RVI, il ne peut être conservé en permanence au Canada, et le RVI avisera l'importateur que le véhicule doit être exporté. Voici des exemples courants de refus : incapacité de modifier le véhicule afin qu'il soit conforme aux NSVAC, absence d'éléments de preuve satisfaisants montrant qu'un véhicule visé par un rappel de sécurité en cours a été corrigé, preuve de modifications non conformes relevée pendant l'inspection ou omission de présenter le véhicule pour une inspection obligatoire du RVI dans les délais réglementaires.

Exigences d'admissibilité pour l'inscription au programme du RVI

17. Pour être considéré comme admissible à l'inscription au programme du RVI, un véhicule doit remplir toutes les conditions suivantes :

- a) appartenir à une catégorie réglementaire de véhicules (voir la section Définitions);
- b) avoir moins de 15 ans ou, dans le cas d'un autobus, avoir été fabriqué le 1^{er} janvier 1971 ou après cette date;
- c) avoir été acheté ou initialement vendu aux É.-U. (à moins d'autorisation contraire de TC);
- d) être énoncé comme admissible dans la liste de CIV;
- e) être certifié par le fabricant initial comme étant conforme à l'ensemble des FMVSS des États-Unis, ce qui est montré par une étiquette de DC apposée à l'unité ou en l'absence d'une étiquette de DC des FMVSS, par une lettre du fabricant (et non d'un détaillant) contenant les renseignements présents en règle générale sur l'étiquette de DC, qui comprend, entre autres, l'un des énoncés qui suivent :
 - i) **(en anglais seulement)** This vehicle conforms to the applicable federal motor vehicle safety, bumper and theft prevention standards in effect on the date of manufacture shown above.
 - ou
 - ii) **(en anglais seulement)** This vehicle conforms to all applicable US Federal Motor Vehicle Safety Standards in effect on the date of manufacture shown above.
- f) dans le cas d'un véhicule fabriqué par étape, avoir une preuve de la certification de conformité avec les FMVSS par le fabricant final (étape finale), comme il est décrit ci-dessus;
- g) dans le cas d'une motoneige, être certifié par le fabricant initial comme étant conforme (au moyen d'une étiquette de déclaration de conformité apposée à l'unité) aux normes du Snowmobile Safety Certification Committee ou aux NSVAC;
- h) présenter un NIV comportant 17 caractères alphanumériques délivré par le fabricant d'équipement d'origine. En ce qui concerne les motocyclettes à usage restreint fabriquées avant le 1^{er} décembre 2004, le NIV peut comporter de 14 à 17 caractères;
- i) ne pas avoir été modifié de quelque manière que ce soit qui peut compromettre la certification du FEO.

Exigences concernant la preuve de propriété pour l'inscription au programme du RVI

18. Un certificat de titre (CT) (ou un certificat d'immatriculation de véhicule équivalent délivré par un État) original valide délivré par un État des É.-U. ou, dans le cas d'un véhicule neuf conforme aux FMVSS, une déclaration (ou certificat) d'origine du fabricant et un acte de vente valide doivent être présentés au moment de l'importation des véhicules inscrits au programme du RVI.

Exigences de déclaration pour l'inscription au programme du RVI

19. Les personnes qui importent des véhicules pour leur usage personnel (importation non commerciale) devant être inscrits au programme du RVI peuvent le faire à un bureau désigné ou non désigné de l'ASFC.

20. Les personnes qui importent des véhicules à des fins de vente ou à des fins commerciales, industrielles, professionnelles, institutionnelles ou autres utilisations semblables au Canada (importation commerciale) par l'entremise du programme du RVI sont tenues de se présenter aux bureaux désignés de l'ASFC. Les entreprises qui en font l'importation pour leur propre utilisation commerciale, industrielle, professionnelle ou organisationnelle au Canada peuvent déclarer leurs biens en tant qu'importation privée, mais elles doivent tout de même les déclarer au bureau désigné de l'ASFC (y compris les véhicules déclarés en utilisant l'Initiative de guichet unique, Déclaration d'importation intégrée (OS911)).

Remarque : Lorsqu'une expédition de véhicules est importée à des fins de vente ou à des fins commerciales, industrielles, professionnelles, institutionnelles ou autres utilisations semblables au Canada et qu'elle est déclarée à un bureau non désigné de l'ASFC, elle sera réacheminée au bureau désigné de l'ASFC le plus près (à moins que l'expédition se fasse par voie ferroviaire, maritime ou aérienne, auquel cas l'importateur peut se présenter à un bureau non désigné de l'ASFC pour inscrire le véhicule au programme du RVI).

Déclaration de l'importation de véhicules loués et financés aux É.-U.

21. Pour TC, les véhicules loués et financés aux É.-U. sont considérés comme achetés et doivent donc satisfaire aux exigences en matière d'importation et d'admissibilité de TC pour l'inscription au programme du RVI.

22. Si l'importateur d'un véhicule loué ou financé aux É.-U. ne peut obtenir le CT original ou une copie certifiée conforme de celui-ci, il doit présenter une copie du CT ainsi qu'une lettre ou une déclaration originale de la société de financement ou de location autorisant l'exportation du véhicule hors des É.-U. et son importation permanente au Canada. La lettre ou la déclaration doit comprendre l'identification du véhicule et son NIV.

Véhicules (neufs ou usagés) construits suivant les FMVSS et acquis dans un pays étranger

23. Les véhicules (neufs ou usagés) acquis dans des pays étrangers autres que les É.-U. qui ont été conçus, fabriqués, testés et certifiés conformes aux FMVSS des É.-U. et qui portent l'étiquette de DC des É.-U. apposée par le fabricant initial, **peuvent** être importés au Canada à condition qu'ils n'aient pas été modifiés, que la certification du fabricant initial soit encore apposée sur les véhicules et que des preuves puissent être fournies qu'ils ont été **initialement** achetés au détail aux É.-U. ou obtenus par l'entremise d'un programme de livraison d'un fabricant étranger de véhicules certifiés conformes aux FMVSS. Dans de tels cas, TC traite ces véhicules comme s'ils étaient importés des États-Unis, **et, s'ils sont admissibles** conformément à la liste de CIV, ils doivent être inscrits au programme du RVI.

24. Bien que les véhicules puissent satisfaire aux exigences d'importation en vertu de la législation de TC, l'importation peut être interdite en vertu du numéro tarifaire 9897.00.00.00 du Tarif des douanes. Les exceptions à cette interdiction sont les véhicules qui ne figurent pas dans le texte du Tarif 9897.00.00.00 ou en application du Règlement sur les véhicules automobiles usagés ou d'occasion. Les importateurs qui souhaitent importer un véhicule usagé ou d'occasion doivent consulter le [Mémorandum D9-1-11, Importation de véhicules automobiles usagés ou d'occasion](#).

Véhicules portant des étiquettes de DC certifiant la conformité avec les FMVSS et les NSVAC et ayant été achetés aux É.-U.

25. Certains véhicules en vente aux É.-U. portent une étiquette de DC, apposée par le fabricant, certifiant la conformité avec les FMVSS et les NSVAC. Il incombe à l'importateur de déclarer le véhicule en sélectionnant l'entrée appropriée dans le Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou le Formulaire électronique 1 du

RVI. Ces véhicules doivent être importés par l'entremise du programme du RVI et doivent être évalués en conformité avec les procédures établies du programme du RVI, à moins que l'importateur ne fournisse un numéro d'autorisation CPC en vertu des NSVAC de TC, auquel cas leur entrée n'a pas besoin d'être traitée par l'intermédiaire du programme du RVI.

Véhicules de récupération (véhicules certifiés conformes aux FMVSS seulement)

26. Pour importer des véhicules de récupération en tant que véhicules (plutôt que seulement pour les pièces), seuls les véhicules certifiés conformes aux FMVSS achetés ou initialement vendus aux É.-U. et âgés de moins de 15 ans et les autobus fabriqués le 1^{er} janvier 1971 ou après cette date peuvent être inscrits au programme du RVI en tant que véhicules à importer, à condition qu'ils soient admissibles aux termes de la liste de CIV. Les véhicules de récupération qui proviennent de pays autres que les É.-U. et qui ont moins de 15 ans et les autobus fabriqués le 1^{er} janvier 1971 ou après cette date ne peuvent être importés au Canada par l'entremise du programme du RVI.

27. « Récupération » est le terme utilisé par une autorité d'immatriculation d'État ou une société d'assurances agréée pour désigner un véhicule ayant été endommagé par une collision, un incendie, une inondation, un accident ou par tout autre incident nécessitant une réparation dont le coût dépasserait celui qui est considéré comme raisonnable. Même si le véhicule est considéré comme une perte totale quant à la valeur monétaire assurée, il peut être réparé s'il n'a pas été déterminé qu'il s'agit d'un rebut ou de ferraille, qu'il est irréparable ou qu'il a été endommagé par une inondation ou de l'eau (ou une désignation irréparable équivalente).

28. Les véhicules de récupération remplissant les critères ci-dessus qui ont été réparés avant l'importation peuvent être inscrits au programme du RVI s'il n'a pas été déterminé qu'il s'agit d'un rebut ou de ferraille, qu'ils sont irréparables ou qu'ils ont été endommagés par une inondation ou de l'eau (ou une désignation irréparable équivalente). Le dossier de désignation est associé au NIV et fait partie de l'historique permanent. Le statut d'un véhicule peut passer de « libre » à « récupération » à « reconstruit » tout au long de son historique, mais chaque statut figurera dans son dossier permanent.

Déclarer un véhicule de récupération aux fins d'importation (véhicules certifiés conformes aux FMVSS seulement)

29. Les importateurs de véhicules de récupération peuvent les importer dans l'intention de les reconstruire ou, s'ils ont déjà été reconstruits, les déclarer comme véhicules « de récupération reconstruits » (ou une désignation équivalente).

30. Un importateur peut déclarer à la frontière les véhicules de récupération en utilisant le Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou le Formulaire électronique 1 du RVI, si les conditions suivantes sont respectées :

- a) le statut du véhicule inscrit sur le CT n'indique pas qu'il s'agit d'un rebut ou de ferraille, qu'il est irréparable ou qu'il a été endommagé par une inondation ou de l'eau (ou toute autre désignation semblable), et le véhicule est admissible aux termes de la liste de CIV;
- b) le NIV doit être lisible à travers la vitre (pare-brise) du véhicule, comme il est habituellement apposé par le fabricant initial; si le NIV est endommagé au point de n'être plus lisible ou s'il a été enlevé, le véhicule n'est plus entièrement conforme aux exigences des É.-U., il ne peut être rendu conforme et il ne peut donc pas être importé au Canada. Si le NIV sur l'étiquette de conformité a été endommagé, mais que le NIV sur le tableau de bord est intact, le véhicule peut être admissible;
- c) seul l'original du titre ou du certificat de récupération, ou une copie certifiée conforme de l'original, sera accepté. Les agents des services frontaliers ne conservent pas les copies originales ou certifiées conformes. Ils doivent envoyer les photocopies des documents au RVI, qui communiquera ensuite le NIV aux autorités d'immatriculation provinciales et territoriales par l'entremise de l'Échange interprovincial des dossiers au moment de l'entrée du véhicule.

Une fois les conditions ci-dessus remplies, un importateur peut importer des véhicules de récupération par l'entremise du programme du RVI en faisant ce qui suit :

d) remplir un Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou un Formulaire électronique 1 du RVI et présenter un titre de récupération d'une autorité d'immatriculation d'État ou d'une société d'assurances agréée à un agent des services frontaliers. Ce dernier inscrira l'état du véhicule et le statut du titre figurant sur le formulaire au moment de l'importation.

e) Veiller à ce que le véhicule soit reconstruit dans l'année suivant l'importation au Canada. Le véhicule doit être entièrement fonctionnel et être conforme aux NSVAC avant de subir l'inspection finale du RVI. L'importateur initial doit s'assurer que le véhicule est conforme aux NSVAC et qu'il est soumis à une inspection du RVI avant de présenter une demande à une autorité d'immatriculation provinciale ou territoriale.

Remarque : Certaines provinces et certains territoires ont des programmes de récupération/reconstruction pouvant limiter la capacité de l'importateur d'inscrire le véhicule même si les formalités d'importation ont été remplies.

Véhicules endommagés par une inondation ou de l'eau

31. Les véhicules endommagés par une inondation ou de l'eau en provenance des É.-U. sont considérés comme des rebuts/véhicules irréparables par toutes les administrations d'immatriculation du Canada et ne peuvent être importés au Canada que s'ils sont admissibles dans le cadre du programme de véhicules importés pour pièces seulement.

Programme de véhicules importés pour pièces seulement (véhicules certifiés conformes aux FMVSS des É.-U. seulement)

32. Les véhicules conformes aux FMVSS (de récupération, libres, endommagés ou non) qui peuvent normalement être inscrits au programme du RVI et qui sont admissibles en vertu de la liste de CIV peuvent être volontairement déclarés à des fins d'importation pour « pièces seulement » au moyen de la déclaration de leur importation dans le cadre du programme de véhicules importés pour pièces seulement administré par le RVI.

33. En ce qui concerne les véhicules conformes aux FMVSS jugés non admissibles dans la liste de CIV, ils peuvent être importés pour pièces **seulement s'ils sont accompagnés d'un titre de récupération** délivré par une autorité d'immatriculation d'État ou une société d'assurances agréée. Ces véhicules peuvent être inscrits au programme de véhicules importés pour pièces seulement.

34. Les véhicules importés par l'entremise de ce programme seront considérés comme des véhicules irréparables qui ne pourront jamais être immatriculés ou enregistrés, et leur NIV sera communiqué aux autorités d'immatriculation provinciales et territoriales. Quand un véhicule est déclaré dans le cadre du programme de véhicules importés pour pièces seulement, **le statut ne peut être modifié, et le véhicule ne pourra jamais être immatriculé au Canada.**

Remarque : Les véhicules de récupération qui proviennent de pays autres que les É.-U. et qui ont moins de 15 ans et les autobus fabriqués le 1^{er} janvier 1971 ou après cette date **ne peuvent être importés** au Canada par l'entremise du programme de véhicules importés pour pièces seulement.

Déclaration d'un véhicule dans le cadre du programme de véhicules importés pour pièces seulement (véhicules certifiés conformes aux FMVSS seulement)

35. Pour importer un véhicule **admissible** dans le cadre du Programme de véhicules importés pour pièces seulement, l'importateur doit remplir le Formulaire d'importation de véhicule pour pièces – Formulaire 3, ou le Formulaire électronique 3 du RVI, et le présenter à un agent des services frontaliers au moment de l'importation, en plus de soumettre les documents originaux de propriété (CT ou titre de récupération), et inscrire le véhicule au Programme de véhicules importés pour pièces seulement du RVI.

Remarque : Si un **importateur commercial (ou son courtier)** soumet l'information par voie électronique à l'ASFC au moyen de la DII de l'IGU, option de service de mainlevée (SO911), le Formulaire d'importation de véhicule pour pièces – Formulaire 3 ou le Formulaire électronique 3 du RVI n'est pas requis et il **ne sera ni accepté ni traité** (voir la section [Mise en œuvre de l'Initiative du guichet unique \(IGU\) de l'ASFC](#) pour avoir de plus amples renseignements).

36. Le véhicule doit avoir été acheté ou initialement vendu aux É.-U., porter au minimum une étiquette de DC avec les FMVSS des É.-U. ou être accompagné d'une lettre indiquant le NIV du fabricant au lieu d'une étiquette de DC, et afficher sur son tableau de bord un NIV lisible.

Véhicules qui ne peuvent être inscrits au programme du RVI – Exigences d'importation

Véhicules neufs construits suivant les NSVAC

37. Les véhicules provenant de n'importe quel pays, y compris les É.-U., doivent remplir les critères suivants pour être admissibles en tant que véhicules neufs construits suivant les NSVAC :

- a) le véhicule doit être acheté directement d'un fabricant, et non pas d'un détaillant/concessionnaire. Les documents d'acquisition doivent clairement indiquer que l'achat a été effectué auprès d'un fabricant;
- b) le véhicule doit être construit suivant les NSVAC et porter une DC bilingue canadienne à cet égard.

Remarque : Qu'il s'agisse d'une importation commerciale ou privée, les véhicules neufs conformes aux NSVAC ne sont pas admissibles à l'inscription au programme du RVI.

Annexe F : Importateurs autorisés – Véhicules neufs conformes aux NSVAC

38. Le programme d'Autorisation préalable de l'[annexe F](#) permet aux **importateurs commerciaux canadiens (ou leur courtier)** de profiter de formalités douanières simplifiées au moment d'importer des **véhicules neufs pleinement conformes aux normes canadiennes** provenant directement de fabricants étrangers. Ces véhicules n'ont pas encore été vendus au détail, n'ont jamais eu de propriétaire ni porté de titre et n'ont jamais été immatriculés.

39. L'annexe F dresse la liste des entreprises qui sont autorisées par TC à importer des véhicules neufs construits suivant les normes canadiennes destinés au marché canadien sans avoir à soumettre un Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou un Formulaire électronique 1 du RVI au moment de l'importation.

40. L'annexe F renferme les importateurs autorisés par nom d'entreprise, lequel doit correspondre au nom de l'importateur inscrit au dossier dans les documents d'importation de l'ASFC. Les importations de véhicules sont documentées en conformité avec les protocoles d'importation commerciale établis de l'ASFC et d'AM

Remarque : Si un **importateur commercial (ou son courtier)** soumet l'information par voie électronique à l'ASFC au moyen de la DII de l'IGU, option de service de mainlevée (OS911), le Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou le Formulaire électronique 1 du RVI n'est pas requis et il **ne sera ni accepté ni traité** (voir la section [Mise en œuvre de l'Initiative du guichet unique \(IGU\) de l'ASFC](#) pour avoir de plus amples renseignements).

Annexe G : Fabricants étrangers autorisés – Véhicules neufs conformes aux NSVAC

41. Le programme d'Autorisation préalable de l'[annexe G](#) permet aux **importateurs commerciaux canadiens (ou leur courtier)** de profiter de formalités douanières simplifiées au moment d'importer des **véhicules neufs pleinement conformes aux normes canadiennes** provenant directement de fabricants étrangers. Ces véhicules n'ont pas encore été vendus au détail, n'ont jamais eu de propriétaire ni porté de titre et n'ont jamais été immatriculés.

42. L'annexe G répertorie les fabricants étrangers reconnus par TC pour exporter des véhicules neufs construits suivant les normes canadiennes destinés au marché canadien. Pour être admissible en application de l'annexe G, le fabricant de véhicules étranger doit figurer à l'annexe G et être associé aux catégories de véhicules précises reconnues par TC.

43. Les documents d'importation de l'ASFC doivent refléter clairement les deux éléments ci-dessus (fabricant de véhicules et catégorie de véhicules) pour qu'il y ait contrôle à la frontière dans le cadre du programme d'Autorisation préalable de l'annexe G. Les importateurs **doivent soumettre** un Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou un Formulaire électronique 1 du RVI pour obtenir la mainlevée. Il est possible de soumettre un seul formulaire, accompagné d'une pièce jointe énumérant plusieurs véhicules, au lieu de soumettre un formulaire par véhicule. Pour chaque véhicule importé, la feuille de décomposition doit comprendre le NIV, la

marque et le modèle, la date de fabrication et la catégorie du véhicule. L'ASFC estampillera la date sur la feuille de décomposition et prendra note du numéro de transaction.

Remarque : Si un **importateur commercial (ou son courtier)** soumet l'information par voie électronique à l'ASFC au moyen de la DII de l'IGU, option de service de mainlevée (OS911), le Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou le Formulaire électronique 1 du RVI n'est pas requis et il **ne sera ni accepté ni traité** (voir la section [Mise en œuvre de l'Initiative du guichet unique \(IGU\) de l'ASFC](#) pour avoir de plus amples renseignements).

Les **importateurs commerciaux canadiens (ou leur courtier)** doivent avoir un numéro d'importateur commercial valide (numéro RM) enregistré auprès de l'[Agence de revenu du Canada](#) (ARC) pour pouvoir procéder à l'importation dans le cadre du programme d'Autorisation préalable de l'annexe G. Les importateurs commerciaux qui n'ont pas un numéro d'importateur valide enregistré auprès de l'ARC doivent recourir au processus d'importation CPC de TC.

Lettre et numéro d'autorisation CPC de TC – Importateurs de véhicules neufs conformes aux NSVAC

44. La procédure CPC permet aux importateurs qui ne figurent pas à l'annexe F et aux importateurs **qui achètent des véhicules neufs construits suivant les normes canadiennes directement auprès de fabricants étrangers** qui ne figurent pas à l'annexe G d'obtenir un numéro d'autorisation préalable lié au NIV et une lettre de TC. Les importateurs commerciaux n'ayant pas de numéro d'importateur valide enregistré auprès de l'ARC peuvent également utiliser ce processus. Seuls les véhicules ayant un NIV associé à la lettre et au numéro d'autorisation peuvent être dédouanés à la suite de la présentation de la lettre et du numéro d'autorisation de TC à un agent des services frontaliers de l'ASFC. Les importateurs autorisés en vertu de la procédure CPC **doivent soumettre** un Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou un Formulaire électronique 1 du RVI pour obtenir la mainlevée.

Remarque : Si un **importateur commercial (ou son courtier)** soumet l'information par voie électronique à l'ASFC au moyen de la DII de l'IGU, option de service de mainlevée (OS911), le Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou le Formulaire électronique 1 du RVI n'est pas requis et il **ne sera ni accepté ni traité** (voir la section [Mise en œuvre de l'Initiative du guichet unique \(IGU\) de l'ASFC](#) pour avoir de plus amples renseignements).

Il incombe à l'importateur d'obtenir l'autorisation de TC avant de présenter le véhicule pour importation à la frontière.

Lettre et numéro d'autorisation CBC de TC – Importations de véhicules construits suivant les NSVAC qui reviennent au Canada par l'entremise d'un nouveau propriétaire

45. Les véhicules construits suivant les normes canadiennes qui ont été exportés en permanence aux É.-U., notamment en cas d'échange ou de vente où il y a eu changement de propriétaire, et qui sont par la suite présentés pour importation par un nouveau propriétaire ne sont pas considérés par TC comme des véhicules canadiens qui reviennent au pays; ils doivent être importés par l'entremise du processus CPC de TC.

Véhicules neufs conformes aux NSVAC – Programme de livraison d'un fabricant étranger (NSVAC)

46. Les personnes voyageant à l'étranger peuvent prendre des dispositions pour acheter un véhicule neuf conforme aux NSVAC qu'ils iront chercher eux-mêmes auprès d'un fabricant étranger et importeront au Canada. Ce véhicule peut être importé en tant que véhicule neuf construit suivant les NSVAC si les conditions suivantes sont remplies :

- a) le fabricant initial a certifié qu'il est conforme aux NSVAC en y apposant une étiquette bilingue de DC sur le véhicule ou en fournissant une lettre;
- b) le véhicule a été acheté neuf (c.-à-d. que l'importateur est le premier propriétaire).

47. Les importateurs qui déclarent l'importation d'un véhicule par l'entremise du Programme de livraison d'un fabricant étranger ne peuvent utiliser le programme du RVI et ils doivent soumettre le Formulaire d'importation de véhicule - Formulaire 1 ou le Formulaire électronique 1 du RVI pour obtenir la mainlevée.

Remarque : Si un **importateur commercial (ou son courtier)** soumet l'information par voie électronique à l'ASFC au moyen de la DII de l'IGU, option de service de mainlevée (OS911), le Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou le Formulaire électronique 1 du RVI n'est pas requis et il **ne sera ni accepté ni traité** (voir la section [Mise en œuvre de l'Initiative du guichet unique \(IGU\) de l'ASFC](#) pour avoir de plus amples renseignements).

Remorques pour bateaux neuves conformes aux NSVAC vendues avec un bateau neuf en tant qu'« ensemble bateau/remorque » aux É.-U.

48. Les importateurs de remorques pour bateaux neuves conformes aux NSVAC qui ont été achetées directement d'un fabricant de bateaux en tant qu'ensemble neuf bateau/remorque (ou lot) doivent importer les remorques à l'extérieur du programme du RVI lorsque le fabricant de la remorque pour bateaux figure à l'annexe G de TC et est inscrit comme le fabricant (et non le vendeur) du véhicule sur le Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou le Formulaire électronique 1 du RVI et que la remorque porte une étiquette de DC valide certifiant la conformité avec les NSVAC. Si le fabricant de remorques pour bateaux ne figure pas à l'annexe G, l'importateur doit obtenir une lettre d'autorisation CPC de TC.

Remarque : Si un **importateur commercial (ou son courtier)** soumet l'information par voie électronique à l'ASFC au moyen de la DII de l'IGU, option de service de mainlevée (OS911), le Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou le Formulaire électronique 1 du RVI n'est pas requis et il **ne sera ni accepté ni traité** (voir la section [Mise en œuvre de l'Initiative du guichet unique \(IGU\) de l'ASFC](#) pour avoir de plus amples renseignements).

Véhicules portant des étiquettes de DC certifiant la conformité avec les NSVAC et les FMVSS

49. Certains véhicules vendus par des fabricants aux É.-U. ou obtenus directement auprès d'eux portent une étiquette bilingue de DC certifiant la conformité avec les NSVAC et les FMVSS. Il incombe à l'importateur de déclarer le véhicule en sélectionnant l'entrée adéquate sur le Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou le Formulaire électronique 1 du RVI. Pour le contrôle à la frontière, ces véhicules doivent être importés à l'**extérieur** du programme du RVI si l'importateur fournit une lettre d'autorisation CPC de TC.

Véhicules conformes aux NSVAC qui reviennent au pays par l'entremise du propriétaire initial

50. Les véhicules construits suivant les normes canadiennes qui reviennent au pays n'ont pas à être inscrits au programme du RVI lorsque ce sont d'anciens résidents du Canada qui rapportent les **mêmes** véhicules qu'ils ont exportés, à condition que le fabricant initial certifie que les véhicules sont conformes aux NSVAC, que les importateurs puissent confirmer que les véhicules ont été achetés et immatriculés par eux au Canada avant leur exportation du Canada, et que les véhicules n'aient pas été grandement modifiés (sauf pour des réparations ou des entretiens courants/sous garantie) à l'étranger.

Véhicules canadiens modifiés à l'étranger

51. Lorsqu'une personne exporte temporairement un véhicule construit suivant les normes canadiennes afin que des modifications lui soient apportées, il se peut que le véhicule ne puisse conserver sa certification initiale selon laquelle il est conforme aux NSVAC. Selon la nature et l'ampleur des modifications et l'âge du véhicule, l'entreprise ayant apporté les modifications pourrait devoir certifier qu'il est encore en conformité avec les NSVAC. Quand les modifications sont jugées suffisantes pour justifier une nouvelle certification de conformité avec les NSVAC, le véhicule ne sera plus considéré comme un véhicule construit suivant les NSVAC et il devra respecter les lignes directrices d'importation de véhicules établies pour être importé à nouveau au Canada. Voici une liste non exhaustive d'exemples de véhicules :

- a) une fourgonnette transformée en autocaravane (souvent appelée autocaravane de catégorie B);
- b) une fourgonnette à pavillon surélevé ou dont l'intérieur a été modifié;
- c) une camionnette ou une voiture de tourisme munie d'un kit de levage;
- d) une motocyclette convertie en tricycle à moteur;
- e) un véhicule rallongé;

- f) un véhicule construit ou monté par plusieurs fabricants doit satisfaire à des exigences supplémentaires (p. ex. camion spécialisé, conversion de fourgonnette, autocaravane, autobus, limousine ou autre).

Remarque : Quand un agent des services frontaliers examine un véhicule déclaré pour importation et qu'il relève de vastes modifications allant au-delà de la portée des réparations ou des entretiens généraux pour lesquels la certification de conformité avec les NSVAC ne peut être confirmée, l'importation peut être refusée ou le véhicule peut être retenu jusqu'à ce que TC autorise sa mainlevée.

Véhicules non réglementés

52. Les véhicules non réglementés sont des véhicules qui ne font pas partie d'une catégorie réglementaire de véhicules aux termes de la LSA. Ces véhicules ne sont pas visés par des exigences d'importation de TC. Au nombre des exemples courants, mentionnons les véhicules conçus spécialement pour les opérations agricoles (tracteur, chariot à foin, etc.), les travaux de construction ou d'aménagement paysager (chariot élévateur à fourche, rétrocaveuse, niveleuse, grue mobile surdimensionnée, etc.), la compétition en circuit fermé (course) et les loisirs (motodune, voiturette de golf [à l'exclusion des véhicules tout terrain et des motocyclettes], etc.).

53. Les véhicules non réglementés doivent tout de même satisfaire à toutes les autres exigences applicables de l'ASFC et d'AM au moment de l'importation. Même s'il n'est pas officiellement obligatoire d'inscrire ces véhicules sur un Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou un Formulaire électronique 1 du RVI, il peut y avoir des situations dans lesquelles l'importateur devra soumettre un formulaire dûment rempli aux autorités d'immatriculation provinciales et territoriales du Canada aux fins d'enregistrement. Dans ce cas, l'importateur **peut présenter** un Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou un Formulaire électronique 1 du RVI rempli, indiquer que le véhicule **n'a pas** à être inscrit au programme du RVI et cocher la case « véhicule non réglementé ou véhicule de travail ».

Remarque : Si un **importateur commercial (ou son courtier)** soumet l'information par voie électronique à l'ASFC au moyen de la DII de l'IGU, option de service de mainlevée (OS911), le Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou le Formulaire électronique 1 du RVI n'est pas requis et il **ne sera ni accepté ni traité** (voir la section [Mise en œuvre de l'Initiative du guichet unique \(IGU\) de l'ASFC](#) pour avoir de plus amples renseignements).

L'intention du concept initial du fabricant (c.-à-d. la catégorie et les caractéristiques du véhicule au moment du montage principal), et **non pas la façon dont l'importateur entend utiliser le véhicule au Canada**, détermine le statut non réglementé du véhicule.

Véhicules de travail

54. L'expression « véhicule de travail » désigne un véhicule conçu principalement pour accomplir des travaux de génie civil et d'entretien et qui **n'est monté** ni sur un châssis de camion ni sur un châssis type camion.

55. Les camions conçus pour fonctionner exclusivement dans un environnement hors route sont également considérés comme des véhicules non réglementés à l'importation (p. ex. grues mobiles surdimensionnées, gros camions à benne hors route articulés, tracteurs de manœuvre, etc.).

Remarque : Les véhicules appartenant à une catégorie réglementée utilisés pour le travail ou des fonctions professionnelles **ne sont pas admissibles** à l'importation en tant que véhicules de travail non réglementés. L'intention du concept initial du fabricant (c.-à-d. la catégorie et les caractéristiques du véhicule au moment du montage principal), et **non pas la façon dont l'importateur entend utiliser le véhicule au Canada**, détermine le statut non réglementé du véhicule.

Remorques en tant que véhicules de travail

56. Dans certaines circonstances, les remorques peuvent être considérées comme non réglementées en vertu de la LSA quand elles ont plus de 2,59 m (102 pouces) de largeur et/ou sont conçues pour le travail. Lorsqu'une remorque est admissible à l'importation en tant que véhicule de travail, son importation doit être enregistrée selon le processus de contrôle frontalier des véhicules non réglementés.

Remarque : Les remorques de taille réglementaire utilisées pour le travail ou des fonctions professionnelles **ne sont pas admissibles** à l'importation en tant que véhicules de travail non réglementés. L'intention du concept

initial du fabricant (c.-à-d. la catégorie et les caractéristiques du véhicule au moment du montage principal), et **non pas la façon dont l'importateur entend utiliser le véhicule au Canada**, détermine le statut non réglementé du véhicule.

Véhicules agricoles (instruments aratoires)

57. Les véhicules agricoles, également appelés instruments aratoires, sont des véhicules conçus exclusivement pour les travaux agricoles (p. ex. chariots à foin, épandeurs de fumier, tracteurs, presses-ramasseuses, etc.).

58. Les camions et les remorques utilisés pour les travaux agricoles, mais conçus pour aller sur les routes (p. ex. camions d'ensilage, remorques pour bétail, etc.), ne sont pas considérés comme des véhicules agricoles et doivent être admissibles à l'importation en tant que véhicules de catégorie réglementaire en vertu des procédures de contrôle frontalier établies.

Remarque : L'intention du concept initial du fabricant (c.-à-d. la catégorie et les caractéristiques du véhicule au moment du montage principal), et **non pas la façon dont l'importateur entend utiliser le véhicule au Canada**, détermine le statut non réglementé du véhicule.

Maisons mobiles

59. Une maison mobile est un véhicule qui a une largeur de plus de 2,59 m (102 pouces) et qui est conçu pour être remorqué par un autre véhicule et qui sert d'habitation ou de lieu de travail. Son importation doit être enregistrée selon le processus de contrôle frontalier des véhicules non réglementés.

Remarque : Les remorques fabriquées et vendues en tant que « modèles de parc » qui ressemblent à des maisons mobiles, mais qui ont une largeur de moins de 2,59 m (102 pouces) et qui sont munies de toutes les caractéristiques nécessaires pour les déplacements routiers, sont considérées comme des remorques et doivent être admissibles à l'importation en tant que remorques en vertu des procédures de contrôle frontalier établies.

Véhicules utilitaires tout terrain (VUTT) côte à côte

60. Les VUTT, habituellement appelés VUTT côte à côte, ne sont pas réglementés par la LSA en tant que véhicules tout terrain (ou VTT) et motocyclettes à usage restreint, car ils ne sont pas munis d'un guidon de direction et leurs passagers sont assis côte à côte plutôt qu'un derrière l'autre, à califourchon.

61. Les VUTT ne sont pas considérés comme réglementés à l'importation quand ils sont clairement conçus pour l'usage hors route seulement. Si le véhicule semble ne pas être exclusivement conçu pour l'usage hors route parce qu'il comporte suffisamment de caractéristiques pour un usage routier pratique, l'agent des services frontaliers peut interpréter l'importation du véhicule comme se faisant dans le cadre d'une catégorie réglementaire de véhicules routiers et il peut demander des clarifications auprès de TC avant d'autoriser sa mainlevée.

Véhicules de compétition

62. Un véhicule de compétition est défini par TC comme étant un véhicule conçu pour être utilisé exclusivement dans les courses en circuit fermé qui, selon le cas, porte une étiquette dans les deux langues officielles, apposée par le fabricant, indiquant qu'il s'agit d'un véhicule de compétition destiné à être utilisé exclusivement dans les courses en circuit fermé ou est accompagné d'une déclaration signée d'un organisme d'accréditation de course indiquant clairement qu'il s'agit d'un véhicule de compétition destiné à être utilisé exclusivement dans les courses en circuit fermé. Les véhicules de compétition peuvent être des motocyclettes, des motocyclettes hors route, des minimotos, des motoneiges, des voitures, des camions, etc. Ils sont considérés comme non réglementés aux termes de la LSA quand ils remplissent les critères d'un véhicule de compétition.

63. En ce qui concerne les véhicules qui ont été adaptés pour la compétition et qui portent des marques évidentes de leurs modifications aux fins de la compétition en circuit fermé, les importateurs doivent fournir une déclaration signée indiquant clairement qu'il s'agit d'un véhicule de compétition destiné à être utilisé exclusivement dans les courses en circuit fermé. Un importateur peut également fournir en tant que preuve une déclaration écrite d'un organisme de réglementation de la compétition automobile indiquant que le véhicule appartient à la catégorie des véhicules de compétition.

64. Les véhicules de compétition doivent tout de même satisfaire à toutes les autres exigences applicables de l'ASFC et d'AM au moment de l'importation. Même s'il n'est pas officiellement obligatoire d'inscrire ces véhicules sur un Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou un Formulaire électronique 1 du RVI, il peut y avoir des situations dans lesquelles l'importateur devra soumettre un Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou un Formulaire électronique 1 du RVI dûment rempli aux autorités d'immatriculation provinciales et territoriales du Canada pour enregistrer le véhicule en tant que véhicule de compétition. Dans ce cas, l'importateur **peut** remplir un Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou un Formulaire électronique 1 du RVI, indiquer que le véhicule **n'a pas** à être inscrit au programme du RVI et cocher la case « véhicule non réglementé ou véhicule de travail ».

Remarque : TC ne considère pas un environnement hors route comme un environnement de compétition en circuit fermé; par conséquent, les motocyclettes à usage restreint (minimotos, motocyclettes hors route ou VTT) ne sont pas considérées comme des véhicules de compétition à moins que le fabricant ne les ait explicitement désignées ainsi. Par ailleurs, un véhicule réglementé ordinaire qui a été modifié afin de servir pour la course et les déplacements routiers n'est pas considéré comme un véhicule de compétition et doit être admissible à l'importation au titre de la catégorie initiale à laquelle le véhicule appartient (p. ex. voiture, camion ou motocyclette).

Véhicules exemptés en raison de l'âge

65. Les véhicules, peu importe leur catégorie réglementaire, dont la date de fabrication remonte à 15 ans ou plus à partir de la date d'importation et les autobus fabriqués avant le 1^{er} janvier 1971 ne sont pas réglementés en vertu de la LSA. Ces véhicules doivent tout de même remplir toutes les exigences applicables de l'ASFC et d'AM au moment de l'importation. On doit enregistrer l'importation sur un Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou un Formulaire électronique 1 du RVI en tant que véhicule qui n'a pas à être inscrit au programme du RVI en cochant la bonne case d'importation de véhicule.

Remarque : Si un **importateur commercial (ou son courtier)** soumet l'information par voie électronique à l'ASFC au moyen de la DII de l'IGU, option de service de mainlevée (OS911), le Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou le Formulaire électronique 1 du RVI n'est pas requis et il **ne sera ni accepté ni traité** (voir la section [Mise en œuvre de l'Initiative du guichet unique \(IGU\) de l'ASFC](#) pour avoir de plus amples renseignements).

Lorsqu'il n'y a aucune marque d'identification sur un véhicule permettant à un agent des services frontaliers de confirmer le statut d'exemption en raison de l'âge au regard des documents fournis par l'importateur, **le véhicule (y compris les remorques) n'est pas admissible à l'importation** au Canada en tant que véhicule exempté en raison de l'âge.

Véhicules exemptés en raison de l'âge ayant été modifiés

66. Les types suivants de véhicules exemptés en raison de l'âge qui ont été modifiés sont encore **considérés comme admissibles à l'importation** en tant que véhicules « exemptés en raison de l'âge »;

- a) véhicules ayant subi des travaux d'entretien réguliers, étant munis de pièces de remplacement ou nouvellement peints, etc.;
- b) véhicules reconstruits/restaurés maintenant les caractéristiques d'origine;
- c) véhicules munis d'un kit de levage, si le véhicule a plus de 15 ans au moment de l'importation;
- d) véhicules qu'on a modifiés en autos de course extra-rapides ou en autos de course de rue dont on a utilisé pour le montage la carrosserie et du châssis de voitures exemptées en raison de l'âge;
- e) répliques d'anciens modèles, y compris les véhicules prêts à monter ayant plus de 15 ans (ou les autobus construits avant le 1^{er} janvier 1971), dont l'âge est évalué au moyen de la date d'achèvement finale de la réplique ou de l'ensemble de départ, et **non de l'année du modèle de la réplique**.

Véhicules importés temporairement

67. Les circonstances présentées ci-dessous permettent l'importation temporaire d'un véhicule au Canada sans qu'il satisfasse aux exigences d'importation de TC au point d'entrée du Canada. Pour ces véhicules, il n'est

généralement pas nécessaire de remplir un Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou un Formulaire électronique 1 du RVI à moins qu'ils ne doivent être immatriculés dans la province ou le territoire pendant leur importation temporaire. Dans ce cas, l'importateur **peut** présenter un Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou un Formulaire électronique 1 du RVI dûment rempli, indiquer que le véhicule **n'a pas** à être inscrit au programme du RVI et cocher la case « visiteur ou résident temporaire ».

Remarque : Les véhicules automobiles documentés au moyen d'un permis d'admission temporaire, formulaire E99 – Déclaration de l'ASFC, ou formulaire [E29B – Permis d'admission temporaire](#), se verront délivrer un formulaire 1 seulement lorsque l'importateur confirmera qu'il satisfait, ou qu'il fera en sorte de satisfaire, aux exigences provinciales ou territoriales d'immatriculation.

68. Un véhicule importé temporairement **ne peut être vendu, donné en cadeau ou autrement aliéné pendant qu'il est au Canada, n'est pas admissible à l'importation permanente et ne peut rester au Canada plus longtemps que la période établie sur le permis de travail ou le visa d'étudiant d'une personne ou d'autres documents d'importation de l'ASFC**. Une fois cette période expirée, le véhicule n'est plus admissible à l'importation temporaire et il doit être exporté. Si le statut temporaire d'une personne change pendant qu'elle est au Canada, le véhicule devra être exporté et il sera assujéti aux exigences d'importation normales de la catégorie de véhicules à laquelle il appartient afin de déterminer s'il est admissible aux termes des dispositions applicables du présent mémorandum.

Visiteurs

69. Véhicules importés par des visiteurs, pour une période n'excédant pas 12 mois; véhicules importés par des résidents temporaires, comme des étudiants inscrits à un établissement d'enseignement, pour la durée de leurs études au Canada; ou véhicules importés par des personnes titulaires d'un permis de travail/d'une autorisation d'emploi en règle, pour une période d'au plus 36 mois.

70. Les résidents temporaires et les titulaires de visa dont le véhicule doit être immatriculé pendant le séjour temporaire au Canada peuvent présenter à la frontière un Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou un Formulaire électronique 1 du RVI.

Véhicules en transit

71. Les véhicules en transit passent par le Canada en direction d'un autre pays et ils ne sont pas destinés à être utilisés au Canada. Ces véhicules ne sont pas visés par les formalités d'importation de TC.

Véhicules appartenant à un étranger importés au Canada pour réparations ou modifications

72. Véhicules appartenant à un étranger qui entrent au Canada temporairement pour réparations ou modifications, sous garantie ou non.

Remarque : L'importation d'un véhicule appartenant à un étranger pour réparations ou modifications par un résident canadien ou une entreprise canadienne **ne requiert pas** la soumission d'un Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1, d'un Formulaire électronique 1 du RVI ni d'une déclaration en vertu de l'annexe VII de TC, **mais** le véhicule doit porter une preuve d'immatriculation ou de propriété par un étranger. Dans le cas où le conducteur canadien travaille pour l'entreprise qui effectuera la réparation, l'entretien sous garantie ou les modifications en tant que service offert au propriétaire étranger, le conducteur doit être en mesure d'indiquer la destination du véhicule et le nom de l'entreprise fournissant ce service. Le véhicule peut rester au Canada au plus 12 mois.

Véhicules de location des É.-U. conduits par des Canadiens

73. Les véhicules qui ont été loués aux É.-U. par des résidents canadiens auprès d'une entreprise de location de véhicules des É.-U. peuvent être importés au Canada à des fins non commerciales et ils doivent être exportés du Canada dans un délai de 30 jours, ou toute autre période prescrite, à compter de la journée où ils sont importés.

74. Si, pendant la période de 30 jours ou toute autre période prescrite à compter de la journée où le véhicule est importé, le résident du Canada livre le véhicule à une entreprise de location de véhicules au Canada avec le consentement de l'entreprise, cette dernière sera responsable d'exporter le véhicule du Canada avant la fin de la période.

Diplomates

75. Les véhicules importés par des diplomates, si Affaires mondiales Canada leur a remis une autorisation écrite, pour la durée de leur affectation au Canada, ne sont pas inscrits au programme du RVI. De plus amples renseignements sont offerts dans le [Mémorandum D21-1-1, Privilèges douaniers accordés aux missions diplomatiques, aux postes consulaires et aux organisations internationales \(numéro tarifaire 9808.00.00\)](#).

Personnel de forces étrangères

76. Les véhicules importés par le personnel de forces étrangères ne sont pas inscrits au programme du RVI pendant la durée de son affectation au Canada. Les membres du personnel de forces étrangères dont le véhicule doit être immatriculé pendant le séjour temporaire au Canada peuvent présenter à la frontière un Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou un Formulaire électronique 1 du RVI pour que le véhicule soit traité en vertu des lignes directrices établies sur le contrôle des importations non liées au RVI.

Personnel chargé du précontrôle aux É.-U.

77. Les véhicules qui sont importés par le personnel chargé du précontrôle aux É.-U. et ses personnes à charge ne sont pas inscrits au programme du RVI pendant toute la durée de son affectation au Canada. Les membres du personnel chargé du précontrôle aux É.-U. dont le véhicule doit être immatriculé pendant le séjour temporaire au Canada peuvent présenter à la frontière un Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou un Formulaire électronique 1 du RVI pour que le véhicule soit traité en vertu des lignes directrices établies sur le contrôle des importations non liées au RVI.

Programme des services aux congrès

78. Pour importer un véhicule dans le cadre du Programme des services aux événements internationaux et aux congrès, voir le [Mémorandum D8-1-2. Programme des services aux événements internationaux et aux congrès](#).

Disposition visant les voyageurs en difficulté

79. Dans des circonstances spéciales et seulement pour l'importation (non commerciale) occasionnelle, les résidents canadiens peuvent, à la discrétion de l'ASFC, importer temporairement des véhicules non conformes (véhicules non certifiés conformes aux NSVAC) en cas d'urgence ou de circonstances imprévues sans avoir à subir l'évaluation frontalière officielle pour l'importation de véhicule.

Annexe VII de Transports Canada – Importation temporaire de véhicules non conformes

80. Une Déclaration en vertu de l'annexe VII permet l'importation temporaire de véhicules non conformes (véhicules non certifiés conformes aux NSVAC) au Canada pour une période maximale d'un an aux fins suivantes :

- a) « exposition » – événements où les véhicules de divers fabricants ou producteurs sont exposés (p. ex. expositions pour salons de l'auto) et où le véhicule fait l'objet de l'exposition;
- b) « démonstration » – pour présenter des modèles ou types particuliers de véhicules à des clients potentiels, ou pour utiliser le véhicule dans un événement promotionnel relié au véhicule (p. ex. prototypes, modèles de préproduction);
- c) « évaluation ou essai » – véhicules importés par des entreprises pour effectuer des tests de conformité ou évaluer l'intégrité du véhicule dans des circonstances ou des environnements particuliers (p. ex. essai par temps froid);
- d) autres travaux de fabrication sur un véhicule incomplet avant l'exportation;
- e) travaux ou opérations qui exigent un véhicule spécialement conçu pour des productions de l'industrie du spectacle, des projets de génie civil ou en vue de travaux ou d'opérations semblables.

81. Même si les véhicules importés aux termes de l'annexe VII ne sont pas tenus d'être conformes aux NSVAC, ils doivent tout de même satisfaire aux exigences applicables de l'ASFC et d'AM au moment de l'importation.

82. Pour importer un véhicule non conforme aux fins décrites ci-dessus, il faut présenter une déclaration en vertu de l'annexe VII à TC, **qui doit l'approuver, avant que le véhicule puisse passer la frontière canadienne.**

83. Les importateurs présentant une Déclaration en vertu de l'annexe VII qui doivent immatriculer le véhicule pendant leur séjour temporaire au Canada peuvent soumettre à la frontière un Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou un Formulaire électronique 1 du RVI, indiquer que le véhicule **n'a pas** à être inscrit au programme du RVI, et cocher « Annexe VII (obligatoire) – Véhicule mis en service en vue d'une utilisation particulière » ou « Véhicule mis en service en vue d'une utilisation particulière – Annexe VII (obligatoire) » (selon la version du formulaire) dans la case d'exemption à l'importation.

Véhicules non admissibles

84. Les véhicules non admissibles sont ceux qui **ne peuvent être importés en vertu des lignes directrices établies sur le contrôle frontalier des importations liées au RVI ou non, mentionnées ci-dessus.** Les sections qui suivent fournissent des renseignements supplémentaires sur les circonstances connues entraînant l'inadmissibilité de véhicules à l'importation au Canada.

Véhicules modifiés (y compris les véhicules conformes aux NSVAC qui reviennent au pays)

85. Une fois modifié, sauf dans le cas de réparations générales ou d'un entretien courant, un véhicule ne conserve pas sa certification initiale délivrée à l'usine. Cette certification est nécessaire pour l'importation au Canada. Lorsque des véhicules modifiés sont importés au Canada, l'importateur doit fournir la preuve du responsable de la modification du véhicule ou du fabricant à l'étape finale que le véhicule est conforme à toutes les normes applicables. **Les véhicules non accompagnés d'une telle preuve ne pourront être importés au Canada.** Par exemple :

- a) une motocyclette convertie en tricycle;
- b) une fourgonnette convertie en fourgonnette de camping;
- c) ajout d'un kit de levage ou de suspension à un véhicule;
- d) adaptation d'un véhicule pour qu'il soit accessible aux personnes handicapées;
- e) un véhicule rallongé;
- f) restauration d'un véhicule avec un kit de carrosserie différent.

86. Cela s'applique également aux véhicules certifiés au Canada qui ont été modifiés aux É.-U. et qui reviennent au pays. Lorsqu'une personne exporte temporairement un véhicule construit suivant les normes canadiennes afin que des modifications lui soient apportées, il se peut que le véhicule ne puisse conserver sa certification initiale selon laquelle il est conforme aux NSVAC. Selon la nature et l'ampleur des modifications, l'entreprise ayant apporté les modifications pourrait devoir certifier le véhicule afin de confirmer qu'il est encore en conformité avec les NSVAC. Lorsque les modifications ne sont pas certifiées et que le véhicule n'est plus conforme aux NSVAC, celui-ci ne sera plus considéré comme un véhicule construit suivant les normes canadiennes et ne sera pas admissible à la réimportation au Canada.

Véhicules dont la suspension a été modifiée (kits de levage, systèmes pneumatiques, etc.)

87. Les véhicules appartenant à une catégorie réglementaire et ayant **moins de 15 ans** et les autobus fabriqués le 1^{er} janvier 1971 ou après cette date, dont la suspension a été modifiée, notamment au moyen de kits de levage ou d'abaissement ou de systèmes de suspension pneumatiques, **ne sont pas admissibles à l'importation** au Canada, car la certification du fabricant initial n'est pas conservée. Cette inadmissibilité s'applique également aux véhicules appartenant à des Canadiens qui reviennent au pays après avoir été exportés temporairement afin d'être modifiés.

Véhicules fabriqués pour un marché étranger

88. Les véhicules appartenant à une catégorie réglementaire et ayant **moins de 15 ans** et les autobus fabriqués **le 1^{er} janvier 1971 ou après cette date** qui sont destinés à un marché étranger (autre que les É.-U.) et qui ne sont pas conformes aux NSVAC **ne sont pas admissibles à l'importation.** La [LSA](#) et le [RSVA](#) ne permettent pas que

des véhicules non conformes soient modifiés afin d'être conformes aux NSVAC, à l'exception des véhicules achetés ou initialement vendus sur le marché des É.-U.

Véhicules du marché gris

89. Les véhicules du marché gris sont des véhicules qui ont été initialement fabriqués pour le marché intérieur d'un pays étranger et qui ont ensuite été importés aux É.-U., où ils ont été modifiés afin d'être conformes aux normes de sécurité et d'émissions des É.-U. On peut les reconnaître grâce à l'étiquette apposée par la société aux É.-U. qui a fait les modifications, laquelle indique qu'ils ont été « importés » ou « modifiés » pour les rendre conformes aux normes des É.-U. Il se peut que ces véhicules ne soient pas munis d'une étiquette de certification. Ceux qui ont moins de 15 ans (ou qui sont des autobus fabriqués le 1^{er} janvier 1971 ou après cette date) **ne peuvent être importés** au Canada.

Camions neufs montés à partir de châssis-cabine de remplacement

90. TC considère que les camions **fabriqués à partir de « châssis-cabine de remplacement » ne sont pas admissibles** à l'importation au Canada en raison de l'absence de certification montrant que ces véhicules sont conformes à l'ensemble des NSVAC ou FMVSS applicables. Les camions montés à partir de châssis-cabine de remplacement il y a au moins 15 ans peuvent être admissibles en vertu du statut d'exemption en raison de l'âge si l'importateur peut soumettre des documents à l'appui (p. ex. document d'immatriculation).

Remarque : Quand il n'y a aucune marque d'identification sur un véhicule pour confirmer son statut d'exemption en raison de l'âge, le véhicule n'est pas admissible à l'importation en vertu de l'exemption de « non-réglementation en raison de l'âge ».

Répliques

91. Les répliques sont traitées comme des véhicules au moment de l'importation. Comme elles ne sont pas visées par la certification nécessaire pour être conformes aux NSVAC, elles **ne sont pas admissibles à l'importation** à moins d'avoir été montées il y a au moins 15 ans (tout comme les autobus fabriqués avant le 1^{er} janvier 1971) à moins que l'importateur ne puisse présenter une preuve d'âge (p. ex. un document d'immatriculation).

Remarque : L'âge de la réplique est évalué au moyen de la date finale de montage, et non de l'année du modèle de la réplique.

92. Quand il n'y a aucune marque d'identification sur un véhicule pour confirmer son statut d'exemption en raison de l'âge, le véhicule n'est pas admissible à l'importation en vertu de l'exemption de « non-réglementation en raison de l'âge ».

93. Voici les exemples les plus courants de répliques non admissibles :

- a) véhicules qu'on a modifiés en autos de course extra-rapides ou en autos de course de rue dont on a utilisé pour le montage la carrosserie et du châssis de voitures, quand il n'y a aucune marque d'identification sur les voitures pour confirmer leur statut d'exemption en raison de l'âge avec les documents fournis par l'importateur;
- b) répliques d'anciens modèles, y compris les véhicules prêts à monter, quand il n'y a aucune marque d'identification sur les véhicules pour confirmer leur statut d'exemption en raison de l'âge avec les documents fournis par l'importateur.

Voitures prêtes à monter

94. Les voitures prêtes à monter qui sont entièrement montées ou démontées sont traitées comme des véhicules au moment de l'importation. Comme elles ne sont pas visées par la certification nécessaire pour être conformes aux NSVAC, elles **ne sont pas admissibles à l'importation** à moins d'avoir été montées il y a au moins 15 ans et à moins que l'importateur ne puisse présenter une preuve d'âge (p. ex. un document d'immatriculation). Il importe de mentionner que l'âge de la voiture prête à monter est évalué au moyen de la date finale de montage, et non de l'année du modèle de la réplique.

Véhicules qui sont un rebut ou de la ferraille, qui sont irréparables ou qui ont été endommagés par une inondation ou de l'eau

95. Tous les véhicules qui sont un rebut ou de la ferraille ou qui sont irréparables (ou l'équivalent) selon tout document d'une autorité d'immatriculation de véhicules ou d'une société d'assurances **ne sont pas admissibles à l'importation en tant que « véhicules »**.

96. En outre, les véhicules endommagés par une inondation ou de l'eau sont considérés comme des rebus/véhicules irréparables par toutes les administrations d'immatriculation du Canada et ne peuvent être importés au pays que s'ils sont admissibles en vertu du programme de véhicules importés pour pièces seulement. Reportez-vous au [paragraphe 30](#) pour connaître les exigences d'admissibilité au moment de déclarer des véhicules importés pour pièces seulement.

Importation de pièces individuelles de véhicules

97. La [LSA](#) ne réglemente pas l'importation de pièces individuelles, sauf les pneus, les sièges pour enfants et les sièges rehausseurs.

98. Quand un agent des services frontaliers examine une importation de pièces (ou un ensemble de pièces connexes), il doit évaluer si l'importation comporte un assez grand nombre de pièces pour correspondre à la définition de véhicule aux termes de la LSA ou de véhicule incomplet aux termes du RSVA. S'il n'est pas clair ou s'il devient évident que l'importation peut concerner un assez grand nombre de pièces pour correspondre à la définition de véhicule ou de véhicule incomplet, elle doit être refusée ou les pièces doivent être retenues jusqu'à ce que TC autorise leur mainlevée.

Ensembles de départ

99. Les ensembles de départ sont un assemblage de pièces (ensemble) utilisé pour la construction artisanale de véhicules et ils ne comprennent pas certains systèmes importants, comme ceux liés au carburant, aux freins, au groupe motopropulseur et à la suspension. Ces ensembles en soi ne doivent pas (et ne peuvent pas) être considérés comme un véhicule.

100. Les ensembles de départ peuvent être importés en conformité avec les procédures établies dans le [feuillet de renseignements](#) de TC concernant l'importation de pièces d'automobiles prêtes à monter. Les importateurs doivent présenter une demande d'approbation préalable à TC, et, si l'ensemble satisfait aux exigences énoncées dans les lignes directrices de TC, le ministère délivrera une lettre et un numéro d'autorisation à l'importateur, qu'il devra présenter à l'ASFC au moment de l'importation.

Châssis-cabines de remplacement pour camions (non complétés)

101. Un « châssis-cabine de remplacement » est un assemblage de pièces (ensemble) qui constituerait un camion, sans le groupe motopropulseur (par exemple, moteur, transmission et essieu moteur). Les châssis-cabines de remplacement peuvent être importés en tant que pièces au Canada, car ils ne correspondent pas à la définition de véhicule de la [LSA](#) ou à la définition de véhicule incomplet du [RSVA](#) et ne relèvent donc pas de la compétence de TC.

Pneus

102. Les Canadiens qui souhaitent importer des pneus doivent satisfaire aux exigences du [Règlement sur la sécurité des pneus de véhicule automobile](#). Pour plus amples information, consulter le [Mémoire D19-12-2, Importation des pneus](#).

Sièges pour enfants et sièges rehausseurs

103. Les Canadiens qui souhaitent importer des sièges pour enfants ou des sièges rehausseurs doivent communiquer avec TC (voir la section « Renseignements supplémentaires » du présent document pour connaître les coordonnées).

Restrictions visant l'élimination de véhicules importés aux fins de douanes

104. Le Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou le Formulaire électronique 1 du RVI comporte une section intitulée « Avis aux autorités provinciales/territoriales d'immatriculation K -22 ». Cette partie du formulaire sert à indiquer si le véhicule a fait ou non l'objet d'une restriction d'élimination par l'ASFC. Une date timbrée dans cette section du formulaire confirme aux autorités d'immatriculation provinciales ou territoriales que

le véhicule désigné sur le Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou le Formulaire électronique 1 du RVI a été déclaré en détail par l'ASFC.

105. Il existe trois possibilités de restrictions visant l'élimination :

- a) Ce moyen de transport ne peut **en aucun temps** être vendu ou éliminé au Canada sans l'autorisation de l'ASFC. Selon cette restriction, le véhicule ne peut pas être vendu sans l'autorisation de l'ASFC. Cette restriction sera imposée dans les cas suivants :
 - i) les étudiants étrangers qui résident habituellement au Canada pendant l'année scolaire;
 - ii) les particuliers qui occupent un poste temporaire au Canada, pour une période allant jusqu'à 36 mois;
 - iii) les diplomates et le personnel de précontrôle des É.-U., tant que dure leur affectation au Canada;
 - iv) les visiteurs et les résidents temporaires qui demeurent légalement au Canada et dont les véhicules demeurent au Canada pour des périodes excédant les limites prescrites par les provinces doivent faire immatriculer et enregistrer leur véhicule.

Remarque : Les véhicules automobiles documentés aux fins de douanes au moyen d'un permis d'admission temporaire, formulaire E99 – Déclaration de l'ASFC, ou formulaire [E29B – Permis d'admission temporaire](#), se verront délivrer un Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou un Formulaire électronique 1 du RVI seulement lorsque l'importateur confirmera qu'il satisfait, ou qu'il fera en sorte de satisfaire, aux exigences provinciales ou territoriales d'immatriculation.

- b) Ce moyen de transport ne peut être vendu ou éliminé au Canada **avant le (date)**. Cette option indique que le véhicule ne doit pas être vendu ou éliminé au Canada à la date ou avant la date prescrite par l'ASFC.

Remarque : En règle générale, cela s'applique aux immigrants et aux anciens résidents dont le véhicule est importé en vertu des numéros tarifaires 9807.00.00.00 ou 9805.00.00.00 et ne peut être vendu pour une période allant jusqu'à 12 mois après leur arrivée au Canada, sans quoi il sera assujéti aux droits et taxes autrement payables.

- c) Ce moyen de transport n'est pas touché par une restriction visant l'**élimination**. Cette option indique que le véhicule peut être vendu ou éliminé au Canada en tout temps, sans autorisation de l'ASFC.

106. Il faut rappeler aux personnes qui importent des véhicules assujétiés à des restrictions visant leur **élimination** qu'elles doivent s'y conformer en tout temps.

107. Dans tous les cas où un Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou un Formulaire électronique 1 du RVI est délivré, l'ASFC s'assurera que la section du formulaire contenant les renseignements sur l'importateur et sur le véhicule a été remplie, qu'un choix de restriction en matière d'élimination est indiqué, qu'un numéro de transaction est enregistré et que le timbre dateur apparaît dans l'encadré situé à droite de cette section.

Tableaux de procédures relatives au formulaire 1 – Voir l'annexe

108. Les tableaux A (1) et A (2) en annexe fournissent un aperçu des étapes à suivre pour remplir une copie papier du Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou du Formulaire électronique 1 du RVI, tandis que le tableau A (3) présente la marche à suivre pour le remplacement d'une copie papier du formulaire 1 (voir [l'annexe](#)).

109. Il existe des différences entre le Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 et le Formulaire électronique 1 du RVI et, à ce titre, les importateurs doivent lire attentivement le titre et le nom du formulaire pour veiller à utiliser le bon formulaire pour assurer le traitement du bien à la frontière.

Mise en œuvre de l'Initiative du guichet unique (IGU) de l'ASFC

110. Des demandes de mainlevée électroniques peuvent également être présentées à l'ASFC au moyen de la DII de l'IGU (OS911).

111. Pour les importations commerciales de véhicules soumises par voie électronique à l'ASFC au moyen de la DII de l'IGU (OS911), l'ASFC ne pourra accepter, traiter ou délivrer un Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1, un Formulaire électronique 1 du RVI, un Formulaire d'importation de véhicule pour pièces –

Formulaire 3 ou un Formulaire électronique 3 du RVI, étant donné que ces formulaires ne sont pas requis pour les demandes de mainlevée soumises au moyen de la DII de l'IGU (OS 911).

112. Pour les importations commerciales de véhicules soumises par voie électronique à l'ASFC au moyen de la DII de l'IGU (OS911), les véhicules importés dans le cadre du processus CPC de TC ne seront plus tenus de **présenter** une lettre CPC pour les véhicules construits suivant les normes canadiennes et américaines. Toutefois, les importateurs devront continuer de présenter une demande à TC de **quatre à six semaines à l'avance** pour obtenir l'approbation et recevoir un numéro d'autorisation CPC qui peut être soumis électroniquement dans le cadre du processus de DII de l'IGU (OS911).

113. Les courtiers/importateurs peuvent maintenant soumettre des données par voie électronique, y compris la DC. En outre, les images requises [p. ex. licences, permis, certificats et autres documents (LPCD)] peuvent être soumises électroniquement au moyen de la nouvelle fonctionnalité d'imagerie de documents (FID), OS927.

114. Les documents de titre sont **obligatoires** pour les véhicules qui doivent être inscrits au programme du RVI et doivent être soumis par voie électronique au moyen de la FID de la DII de l'IGU (OS927). Si un document de titre n'est pas présenté, l'importation sera refusée.

115. Les titres de propriété **ne sont pas obligatoires** pour les véhicules qui ne sont pas tenus d'être inscrits au programme du RVI. L'ASFC vérifiera que les détails du véhicule, de l'importateur et du vendeur correspondent aux documents justificatifs pour démontrer la propriété (p. ex. document d'immatriculation, contrat de vente ou description du véhicule neuf pour les véhicules neufs du Canada qui sont conformes, etc.).

116. Les types d'importations qui suivent **ne peuvent pas être soumises au moyen de la DII de l'IGU (OS911)** : les importations en vertu de l'annexe VII et les importations personnelles de véhicules.

117. Le [Document sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique \(DECCE\)](#) de la DII de l'IGU (OS911) fournit des renseignements sur les exigences techniques et les exigences relatives aux systèmes, tandis que l'annexe B du DECCE contient une liste des éléments de données et décrit les exigences relatives aux images des LPCD pour chacun des processus d'importation de véhicules.

118. Pour obtenir de plus amples renseignements sur l'IGU, veuillez consulter le [site Web de l'ASFC](#).

Autres exigences éventuelles en matière d'importation de véhicules

Conditions imposées par ECCC

119. Les véhicules routiers peuvent être assujettis au [Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs](#), aux termes de la [Loi canadienne sur la protection de l'environnement \(1999\)](#), appliquée par ECCC.

120. Les véhicules hors route peuvent être assujettis au [Règlement sur les émissions des moteurs marins à allumage commandé, des bâtiments et des véhicules récréatifs hors route](#), aux termes de la [Loi canadienne sur la protection de l'environnement \(1999\)](#), appliquée par ECCC.

121. Pour toute question, l'importateur peut communiquer avec ECCC. Les coordonnées et les adresses du site Web sont fournies dans la section « [Renseignements supplémentaires](#) » du présent document.

Exigences de l'ACIA

122. Les articles ci-dessous sont assujettis à des conditions d'importation, ainsi qu'à des procédures et des frais d'inspection dont le but est de prévenir l'importation et la propagation au Canada de parasites susceptibles de nuire aux végétaux :

- a) les véhicules et matériels agricoles usagés, y compris les instruments aratoires, les conteneurs et les transporteurs;
- b) les véhicules et matériels de terrassement usagés, y compris les instruments, les outils, les conteneurs et les transporteurs;
- c) les véhicules de tourisme et de plaisance usagés;
- d) le matériel militaire usagé.

123. Les véhicules, les matériels agricoles et les véhicules et matériels de terrassement connexes de toute provenance qui sont usagés doivent être libres de terre, de sable, de résidus végétaux, de fumier et d'autres débris semblables au moment de l'importation. Un grand nombre d'organismes nuisibles aux plantes exotiques qui sont susceptibles de faire subir à la production agricole canadienne des pertes financières peuvent être transportés dans la terre et les autres matières de ce genre. Pour de plus amples renseignements, voir le [Mémorandum D19-1-1, Aliments, végétaux et animaux et produits connexes](#).

Tarif des douanes, taxes et droits

124. Les véhicules admissibles à l'importation au Canada seront évalués en ce qui a trait aux droits, à la taxe d'accise et à la taxe sur les produits et services (TPS). L'ASFC évaluera les droits liés à un véhicule fabriqué dans un pays autre que les États-Unis et le Mexique.

125. Si un véhicule est importé de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve-et-Labrador, de l'Ontario ou de la Colombie-Britannique, l'importateur devra acquitter la TPS, ainsi que la partie provinciale de la taxe de vente harmonisée au moment de l'immatriculation du véhicule. Pour les autres provinces, des taxes de vente peuvent être appliquées au moment de l'immatriculation des véhicules.

Écoprélèvement et taxe sur les systèmes de climatisation

126. Les véhicules importés qui disposent d'un système de climatisation sont assujettis à une taxe d'accise de 100 \$ CAN. Les importateurs devront acquitter des taxes d'accise supplémentaires (Green Levy) seulement si le véhicule a un taux de consommation d'essence de 13 litres ou plus par 100 km, et a été mis en service après le 19 mars 2007.

127. L'écoprélèvement vise les automobiles (y compris les voitures familiales, les fourgonnettes et les véhicules utilitaires sport) principalement destinées à être utilisées pour le transport de passager, à l'exception des camionnettes, des fourgonnettes conçues pour accueillir au moins 10 passagers, les ambulances et les corbillards.

Retenue

128. L'ASFC a le pouvoir de retenir les véhicules inadmissibles qui ne satisfont pas aux conditions d'importation de TC, en vertu de l'article 101 de la Loi sur les douanes.

129. Les véhicules présentés par des entités non commerciales et retenus seront consignés sur un formulaire BSF241, Reçu global pour éléments non monétaires. Les véhicules retenus présentés par des importateurs commerciaux seront consignés sur un formulaire K26, Avis de retenue, et les documents de déclaration en détail devant servir à la mainlevée seront rejetés. Il faut préciser sur ces formulaires que le véhicule est retenu pour inobservation de la LSA ou du RSVA et **devra être réexporté, abandonné à l'État ou détruit**. Un exemplaire du formulaire BSF241 ou K26 est ensuite transmis à TC pour l'aviser de la retenue. Les importateurs qui souhaitent faire appel d'une décision de retenue de l'ASFC doivent communiquer avec TC pour obtenir des précisions sur la marche à suivre.

Entreposage

130. Les lignes directrices et les procédures décrites dans le [Mémorandum D4-1-5, Entreposage des marchandises](#) s'appliquent à tous les véhicules retenus qui n'ont pas encore été éliminés. Le délai d'entreposage précisé dans le Règlement sur l'entreposage des marchandises doit être respecté à moins que TC n'autorise une prolongation de ce délai. C'est à l'importateur qu'il incombe de payer les frais associés à l'entreposage.

Élimination

131. Les véhicules qui sont saisis, abandonnés ou confisqués en vertu de la Loi sur les douanes et qui ne sont pas admissibles à l'importation aux termes de la LSA peuvent être vendus en vertu des règles d'élimination de la Couronne à la condition qu'ils le soient à des fins « d'exportation seulement » et qu'un suivi soit effectué par l'ASFC pour valider que les véhicules ont été exportés. À défaut, le véhicule sera détruit par compression sous la surveillance de l'ASFC.

Renseignements sur les sanctions

132. Toute société qui contrevient à une disposition de la LSA commet une infraction et encourt :
- a) sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de 100 000 \$ CAN;
 - b) sur déclaration de culpabilité par mise en accusation, une amende maximale de 1 000 000 \$ CAN.
133. Tout particulier qui contrevient à une disposition de la LSA commet une infraction et encourt :
- a) sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de 2 000 \$ CAN ou une peine d'emprisonnement d'une durée maximale de six mois, ou les deux;
 - b) sur déclaration de culpabilité par mise en accusation, une amende maximale de 10 000 \$ CAN ou une peine d'emprisonnement d'une durée maximale de deux ans, ou les deux.

Renseignements supplémentaires

134. Pour obtenir de l'information sur les exigences d'importation de véhicules achetés ou initialement vendus aux É.-U. et sur le programme du RVI, veuillez communiquer avec l'entité suivante :

Registraire des véhicules importés
405, The West Mall, bureau 500
Toronto, ON M9C 5K7

Téléphone : **1-888-848-8240** (sans frais au Canada et aux États-Unis) ou 416-626-6812 (tous les autres pays)
Télécopieur : 416-626-0366
Courriel : support@support.riv.ca
Site Web : www.riv.ca

135. Pour obtenir des renseignements supplémentaires sur l'importation de véhicules ou des clarifications sur le contenu du mémorandum, veuillez communiquer avec l'entité suivante :

Transport Canada
Direction de la Sécurité des véhicules automobiles
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, ON K1A 0N5

Téléphone : **1-800-333-0371** (sans frais au Canada et aux États-Unis) ou 613-998-8616
Télécopieur : 613-998-8541
Courriel : mvs-sa@tc.gc.ca
Site Web : www.tc.gc.ca

136. Pour obtenir des renseignements sur les exigences de l'ACIA en matière de véhicules, veuillez communiquer avec le Centre de service national à l'importation :

CSNI

Téléphone : **1-800-835-4486** (sans frais au Canada et aux États-Unis) ou 416-661-3039 (autres pays)
Télécopieur : 416-661-5767

137. Pour obtenir de l'information sur les exigences d'ECCE, veuillez communiquer avec ECCE:

Informatique
10, rue Wellington, 23e étage
Gatineau, QC K1A 0H3

Téléphone : 819-997-2800
Numéro sans frais : **1-800-668-6767** (au Canada seulement)
Télécopieur : 819-994-1412
ATS : 819-994-0736
Courriel : enviroinfo@ec.gc.ca

138. Pour plus d'information, si vous êtes au Canada, communiquez avec le Service d'information sur la frontière au **1-800-461-9999**. De l'extérieur du Canada, composez le 204-983-3500 ou le 506-636-5064. Des frais d'interurbain seront facturés. Les agents sont disponibles durant les heures normales d'ouverture des bureaux (de 8 h à 16 h, heure locale), du lundi au vendredi (sauf les jours fériés). Un ATS est aussi disponible pour les appels provenant du Canada : **1-866-335-3237**.

Annexe

Tableau A-1 : Traitement des véhicules à inscrire au programme du RVI

Pour les importations commerciales utilisant la DII de l'IGU (OS911), se reporter au [tableau C-1](#) pour les procédures

Étape	Mesure	I/C	ASFC
1	Se présenter au bureau de l'ASFC.	X	
2	Vérifier que le véhicule est inscrit comme véhicule admissible sur la liste de CIV de TC ou communiquer avec le RVI au 1-800-575-0465 ou au 1-800-691-5911 (Québec seulement).		X
3	Vérifier que les importations commerciales de véhicules à inscrire au programme du RVI sont traitées à un bureau désigné de l'ASFC.		X
4	Remplir les sections 1 à 15 et signer et dater au bas du Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou du Formulaire électronique 1 du RVI.	X	
5	Vérifier que les sections 1 à 15 du Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou du Formulaire électronique 1 du RVI sont dûment remplies.		X
6	Titres de documents obligatoires. Vérifier le CT, le titre de récupération ou la déclaration d'origine du fabricant pour les véhicules neufs des É.-U. qui sont conformes. Le titre doit être l'original. Si le titre n'est pas présenté, refuser l'entrée du véhicule. Cette mesure s'applique aux importations occasionnelles (non commerciales) et aux importations commerciales. Dans les rares cas où les renseignements sur la propriété diffèrent des exigences obligatoires, l'importateur doit être en mesure de démontrer à l'agent des services frontaliers que le statut de propriété actuel est valide conformément aux lois de l'État où le véhicule a été immatriculé pour la dernière fois.		X
7	Dans le cas d'un véhicule loué ou financé , si l'établissement financier ne fournit pas au client le CT original ou une copie conforme de celui-ci, une copie du CT accompagnée d'une lettre d'autorisation ou d'une déclaration originale de cet établissement, indiquant que le véhicule en question peut être exporté, peut être acceptée. La déclaration doit comprendre une description du véhicule et son NIV.		X
8	Vérifier que les renseignements concernant le véhicule, l'importateur et le vendeur correspondent à ceux qui figurent sur les documents présentés à l'appui (titre, preuve d'exportation des É.-U. [si fournie], document d'immatriculation, contrat de vente, facture, etc.).		X
9	S'assurer que l'importateur ou son courtier a signé et daté la déclaration au bas du Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou du Formulaire électronique 1 du RVI.		X
10	Examiner le véhicule pour s'assurer qu'il porte l'étiquette de DC requise et que le NIV correspond à celui qui figure sur le formulaire et les documents à l'appui. Pour ces véhicules, l'agent des services frontaliers doit faire de son mieux pour veiller à ce que la description du véhicule et le NIV sont conformes aux renseignements inscrits sur le Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou le Formulaire électronique 1 du RVI. Remarque : Les VTT et les motocyclettes à usage restreint peuvent porter un NIV de 14 à 17 caractères.		X
11	Rayer toutes les catégories d'importation exemptées du RVI sur les copies carbone du Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1. Remarque : Ces instructions ne s'appliquent pas au Formulaire électronique 1 du RVI, étant donné qu'il existe deux formulaires en ligne du RVI distincts (un pour les véhicules non exemptés et un pour les véhicules exemptés).		X
12	Faciliter le paiement des frais du RVI : a) Le paiement par carte de crédit peut être traité en ligne par l'agent des services frontaliers ou par l'importateur après l'importation, à partir du site Web suivant : www.riv.ca ; b) Le paiement par carte de crédit peut aussi être traité par téléphone en communiquant avec le RVI au 1-800-575-0465 ou le 1-800-691-5911 (Québec seulement) pour obtenir un numéro d'autorisation de carte de crédit. Inscrire le numéro de confirmation du paiement sur le Formulaire 1; c) Si le paiement doit être effectué par chèque, fournir une enveloppe du paiement du RVI à l'importateur. S'assurer que l'option « enveloppe » est sélectionnée. Signaler à l'importateur que		X

	le paiement doit être fait au RVI et doit être envoyé par la poste une fois à l'intérieur du pays et qu'il devra y inscrire le numéro de contrôle du Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou du Formulaire électronique 1 du RVI (dans le coin supérieur droit).		
13	Remplir la section K22 : a) choisir la restriction appropriée quant à l'élimination du véhicule; b) inscrire S.O. pour les options qui ne sont pas utilisées; c) consigner le numéro de transaction de l'ASFC; d) estampiller la section K22 sur toutes les copies. Remarque : Ne pas estampiller la section 16 du Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1. Remarque : Ces instructions ne s'appliquent pas au Formulaire électronique 1 du RVI, étant donné qu'il existe deux formulaires en ligne du RVI distincts (un pour les véhicules non exemptés et un pour les véhicules exemptés).		X
14	Envoyer par télécopieur le Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou le Formulaire électronique 1 du RVI ainsi qu'une copie du titre au RVI au 1-888-346-8235 dans les 24 heures qui suivent l'inscription.		X
15	Distribuer les copies du formulaire de la façon suivante : <ul style="list-style-type: none"> • La copie blanche (originale) du Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 et la copie papier carbonisé à l'importateur ou pour ce qui est du Formulaire électronique 1 du RVI la copie du formulaire portant un filigrane indiquant province/territoire et importateur; • La copie papier carbonisé de couleur canari/jaune du Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 à l'ASFC ou pour ce qui est du Formulaire électronique 1 du RVI, le formulaire portant un filigrane indiquant « ASFC »; • La copie papier carbonisé rose du Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 au RVI ou pour ce qui est du Formulaire électronique 1 du RVI, le formulaire portant le filigrane « RVI » au RVI à l'adresse ci-dessous dans les 24 heures suivant l'inscription. Registre des véhicules importés 405, the West Mall, bureau 500 Toronto (Ontario) M9C 5K7		X
16	Accorder la mainlevée selon les procédures de l'ASFC habituelles.		X
17	L'importateur doit soumettre l'attestation d'absence de rappel au RVI le plus tôt possible afin d'obtenir la feuille d'inspection du véhicule du RVI.	X	
18	Procéder aux modifications requises sur le véhicule pour satisfaire aux NSVAC et faire inspecter le véhicule dans un centre d'inspection du RVI dans les 45 jours suivant l'importation.	X	

Tableau A-2 : Traitement des véhicules à ne pas inscrire au programme du RVI

Pour les importations commerciales utilisant la DII de l'IGU (OS911), se reporter au [tableau C-2](#) pour les procédures

Étape	Mesure	I/C	ASFC
1	Se présenter à un bureau de l'ASFC.	X	
2	Remplir les sections 1 à 16 et signer et dater au bas du Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1, ou les sections 1 à 15 du Formulaire électronique 1 du RVI.	X	
3	Vérifier que les sections 1 à 16 du Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou les sections 1 à 15 du Formulaire électronique 1 du RVI sont dûment remplies.		X
4	Vérifier que les données concernant le véhicule, l'importateur et le vendeur correspondent à celles des documents démontrant une propriété valide (CT non obligatoire étant donné que certains véhicules peuvent ne pas provenir des États-Unis, document d'immatriculation, contrat de vente ou description du véhicule neuf pour les véhicules neufs du Canada qui sont conformes, etc.), s'il y a lieu.		X
5	Inscrire « S.O. » dans la section 2 du Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou du Formulaire électronique 1 du RVI.		X
6	Vérifier si l'option d'importation indiquée dans la section 16 du Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou du Formulaire électronique 1 du RVI s'applique.		X

7	Apposer le timbre de l'agent de l'ASFC dans la section 16 du Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou du Formulaire électronique 1 du RVI.		X
8	Rayer la section 17 du RVI sur les copies papier carbonisé du Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1. Remarque : Ces instructions ne s'appliquent pas au Formulaire électronique 1 du RVI, étant donné qu'il existe deux formulaires en ligne du RVI distincts (un pour les véhicules non exemptés et un pour les véhicules exemptés).		X
9	Remplir la section K22 : a) choisir la restriction appropriée quant à l'élimination du véhicule; b) consigner le numéro de transaction de l'ASFC; c) estampiller la section K22 sur toutes les copies.		X
10	Distribuer les copies du formulaire de la façon suivante : <ul style="list-style-type: none"> • La copie blanche (originale) du Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 et la copie papier carbonisé à l'importateur ou pour ce qui est du Formulaire électronique 1 du RVI la copie du formulaire portant un filigrane indiquant province/territoire et importateur; • La copie papier carbonisé de couleur canari/jaune du Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 à l'ASFC ou pour ce qui est du Formulaire électronique 1 du RVI, le formulaire portant un filigrane indiquant « ASFC »; • La copie papier carbonisé rose du Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 au RVI ou pour ce qui est du Formulaire électronique 1 du RVI, le formulaire portant le filigrane « RVI » au RVI à l'adresse ci-dessous dans les 24 heures suivant l'inscription. <p>Registraire des véhicules importés 405, The West Mall, bureau 500 Toronto (Ontario) M9C 5K7</p>		X
11	Les véhicules importés temporairement doivent sortir du Canada à la date indiquée sur les documents de l'ASFC.	X	

Tableau A-3 : Marche à suivre pour le remplacement d'un Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 (dans tous les cas)

Étape	Mesure	I/C	ASFC
1	Se présenter à un bureau de l'ASFC.	X	
2	Informar l'agent des services frontaliers que votre Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 a été perdu/volé et qu'il faut un formulaire de remplacement.	X	
3	Si l'original du Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 a été rempli au même bureau de l'ASFC, une copie du document original sera récupérée. Si l'original du Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 a été soumis à un autre bureau, l'agent des services frontaliers communiquera avec le RVI, au 1-800-575-0465 , et demandera une copie du formulaire. Les renseignements contenus dans le Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 original seront ensuite transcrits sur le nouveau formulaire.		X
4	Si l'importateur change la catégorie d'importation du Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 original, alors l'importateur modifie ou annule sa déclaration originale au lieu de demander un remplacement. Dans ces circonstances, le traitement à la frontière doit être réévalué en fonction de la nouvelle catégorie d'importation. Les documents appropriés seront nécessaires pour confirmer l'admissibilité selon la nouvelle déclaration, conformément aux procédures normales décrites dans le présent memorandum. Remarque : Il est très important de s'assurer qu'une importation de véhicules qui est modifiée ou annulée soit soigneusement réévaluée lorsqu'il s'agit d'une nouvelle importation non soumise au programme du RVI.		X
5	Dans les cas où le NIV doit être modifié sur un formulaire, le véhicule doit être examiné pour confirmer que le nouveau NIV est réellement le NIV qui est inscrit sur le véhicule.		X

6	En ce qui concerne les véhicules à inscrire au RVI, aller à l'étape 2 du tableau A-1 (inscription au RVI) et remplir le Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 en suivant les directives. Remarque : L'importateur n'est pas tenu de payer les frais de RVI de nouveau s'il les a déjà payés.		X
7	En ce qui concerne les véhicules qui n'ont pas besoin d'être inscrits au RVI, aller à l'étape 2 du tableau A-2 (exemption du RVI) et remplir le Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 en suivant les directives.		X
8	Faire un renvoi entre le Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 original et le Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 de remplacement en inscrivant le numéro de contrôle du formulaire original dans le haut du formulaire de remplacement et vice-versa.		X
9	Distribuer les copies du Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 en suivant les directives indiquées dans le tableau A-1 ou A-2, selon le cas.		X
10	S'il y a lieu, informer l'importateur des nouvelles responsabilités qui s'appliquent en raison du type d'inscription déclarée sur le Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 de remplacement (p. ex. nouveau véhicule à inscrire au RVI ou aucune inscription au RVI).		X

Tableau B (1) : Marche à suivre pour la délivrance d'un formulaire Importation de véhicules pour pièces – Formulaire 3 (véhicules certifiés aux É.-U. seulement)
Pour les importations commerciales utilisant la DII de l'IGU (SO911), se reporter au [tableau C-3](#) pour les procédures

Étape	Mesure	I/C	ASFC
1	Se présenter au bureau de l'ASFC.	X	
2	Vérifier que le véhicule est admissible à l'importation : a) Un véhicule ayant plus de 15 ans (ou un autobus fabriqué avant le 1 ^{er} janvier 1971); b) Un véhicule inscrit comme véhicule admissible ou non admissible sur la liste de CIV.		X
3	Si le véhicule est inscrit comme étant admissible sur la liste de CIV, s'assurer que le CT ou le titre de récupération est présenté.		X
4	Si le véhicule est inscrit comme étant non admissible sur la liste de CIV, s'assurer qu'un titre de récupération délivré par un État des É.-U. est présenté. Un CT libre n'est pas acceptable pour un véhicule non admissible.		X
5	Vérifier que les importations commerciales de véhicules déclarés pour pièces à inscrire au programme du RVI sont traitées à un bureau désigné de l'ASFC.		X
6	Remplir les sections 1 à 12 du Formulaire d'importation de véhicule pour pièces – Formulaire 3 ou du Formulaire électronique 3 du RVI et signer et dater la déclaration dans la section 13.	X	
7	Vérifier que les sections 1 à 12 du Formulaire d'importation de véhicule pour pièces – Formulaire 3 ou du Formulaire électronique 3 du RVI sont dûment remplies.		X
8	Vérifier et s'assurer que la déclaration dans la section 13 Formulaire d'importation de véhicule pour pièces – Formulaire 3 ou du Formulaire électronique 3 du RVI a été signée par l'importateur ou son courtier.		X
9	Les véhicules importés pour leurs pièces inscrits sur le formulaire 3 n'ont pas à être inspectés à moins que les agents des services frontaliers en fassent la demande.		X
10	Faciliter le paiement des frais du RVI : a) Le paiement par carte de crédit peut être traité en ligne par l'agent des services frontaliers ou par l'importateur après l'importation, à partir du site Web suivant : www.riv.ca ; b) Le paiement par carte de crédit peut aussi être traité par téléphone en communiquant avec le RVI au 1-800-575-0465 ou le 1-800-691-5911 (Québec seulement) pour obtenir un numéro d'autorisation de carte de crédit. Inscrire le numéro de confirmation du paiement sur le Formulaire 1; c) Si le paiement doit être effectué par chèque, fournir une enveloppe du paiement du RVI à l'importateur. S'assurer que l'option « enveloppe » est sélectionnée. Signaler à l'importateur que le paiement doit être fait au RVI et doit être envoyé par la poste une fois à l'intérieur du pays et qu'il devra y inscrire le numéro de contrôle du Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 (dans le coin supérieur droit).		X
11	Remplir le Formulaire 3 :		X

	a) Inscrire le numéro de transaction dans l'espace réservé; b) Apposer le timbre dans la section « Réservé à l'usage de l'ASFC » de toutes les copies.		
12	Envoyer par télécopieur au RVI le Formulaire d'importation de véhicule pour pièces – Formulaire 3 ou le Formulaire électronique 3 du RVI ainsi qu'une copie du titre, au numéro 1-888-346-8235 dans les 24 heures suivant l'inscription.		X
13	Distribuer les copies du formulaire de la façon suivante : <ul style="list-style-type: none"> • La copie blanche (originale) du Formulaire d'importation de véhicule pour pièces – Formulaire 3 et la copie papier carbonisé à l'importateur ou pour ce qui est du Formulaire électronique 3 du RVI la copie du formulaire portant un filigrane indiquant province/territoire et importateur; • La copie papier carbonisé de couleur canari/jaune du Formulaire d'importation de véhicule pour pièces – Formulaire 3 à l'ASFC ou pour ce qui est du Formulaire électronique 3 du RVI, le formulaire portant un filigrane indiquant « ASFC »; • La copie papier carbonisé rose du Formulaire d'importation de véhicule pour pièces – Formulaire 3 au RVI ou pour ce qui est du Formulaire électronique 3 du RVI, le formulaire portant le filigrane « RVI » au RVI à l'adresse ci-dessous dans les 24 heures suivant l'inscription. <p>Registraire des véhicules importés 405, The West Mall, bureau 500 Toronto (Ontario) M9C 5K7</p>		X
14	Traiter le véhicule et en accorder la mainlevée selon les procédures de l'ASFC habituelles.		X
15	Si le paiement est transmis dans une enveloppe de paiement du RVI, l'envoyer par la poste. Si le paiement doit être traité en ligne après l'importation, le traiter en ligne.	X	

Tableau C-1 : Participants à l'IGU – Traitement des véhicules commerciaux devant être inscrits au programme du RVI

(Norme FMVSS et processus CPC des FMVSS)

Étape	Mesure	I/C	RVI	ASFC
1	Soumettre une DII de l'IGU (OS911).	X		
2	Formuler <i>soit</i> une recommandation automatique, <i>soit</i> une recommandation manuelle.		X	
3	Se présenter à un bureau de l'ASFC.	X		
4	Récupérer les demandes connexes dans le SSMAEC afin de déterminer si une LPCAD a été fourni.			X
5	Visionner une image de la LPCAD, qui est accessible à partir du menu du SID (si fourni et/ou applicable).			X
6	Titres : Les titres de documents sont obligatoires. Vérifier le titre du véhicule, le CT, les données de la lettre de conformité du fabricant dans l'IGU par rapport à l'image qui a été fournie. Si un titre de document n'a pas été fourni, refuser l'entrée.			X
7	Examiner le véhicule pour s'assurer qu'il porte l'étiquette de DC requise et que le NIV correspond à celui qui figure sur la DII de l'IGU (SO911) et les documents à l'appui. Pour ces véhicules, l'agent des services frontaliers doit faire de son mieux pour s'assurer que la description du véhicule et son NIV sont conformes aux renseignements inscrits sur la DII de l'IGU (OS911). Remarque : Les VTT et les motocyclettes à usage restreint peuvent porter un NIV de 14 à 17 caractères.			X
8	Faciliter le paiement des frais au RVI (s'il y a lieu) :			X

	<p>a) Le paiement par carte de crédit peut être traité en ligne par l'agent des services frontaliers ou par l'importateur après l'importation, un utilisant le site Web suivant : www.riv.ca ;</p> <p>b) Le paiement par carte de crédit peut également être traité par téléphone en communiquant avec le RVI au 1-800-575-0465 ou au 1-800-691-5911 (Québec seulement) pour obtenir un numéro d'autorisation de carte de crédit, et inscrire le numéro d'autorisation dans la section 17;</p> <p>c) Si le paiement est effectué par chèque ou autrement, fournir une enveloppe de paiement du RVI à l'importateur et l'informer que le paiement doit être fait à l'ordre du RVI et qu'il devra inscrire le numéro de transaction et envoyer le tout par la poste une fois à l'intérieur du pays.</p>			
9	Accorder la mainlevée finale, renvoyer ou rejeter la décision de la DII.			X
10	Si le paiement doit être envoyé par la poste dans une enveloppe de paiement du RVI, poster celui-ci. Si le paiement doit être traité en ligne après l'importation, le traiter en ligne.	X		
11	Fournir à la province et au territoire concerné les données électroniques au moyen du système interprovincial d'échange de dossiers.		X	
12	Procéder aux modifications qui doivent être apportées au véhicule afin de le rendre conforme aux NSVAC et faire vérifier le véhicule dans un centre d'inspection du RVI dans les 45 jours.	X		

Tableau C-2 : Participants à l'IGU – Traitement des véhicules commerciaux qui ne sont pas tenus d'être inscrits au programme du RVI

(Annexe F des NSVAC, annexe G des NSVAC, CPC des NSVAC), exemption liée à l'âge (plus de 15 ans), véhicules de retour (propriétaire original) et véhicules non réglementés

Étape	Mesure	I/C	RVI	ASFC
1	Soumettre une DII de l'IGU (OS911).	X		
2	Formuler soit une recommandation automatique, soit une recommandation manuelle.		X	
3	Se présenter à un bureau de l'ASFC.	X		
4	Récupérer les demandes connexes dans le SSMAEC afin de déterminer si une licence, LPCAD a été fourni.			X
5	Visionner une image des LPCAD, qui est accessible à parti du menu du SID.			X
6	Vérifier que les données concernant le véhicule, l'importateur et le vendeur correspondent à celles des documents démontrant une propriété valide (certificat de titre non obligatoire , étant donné que certains véhicules peuvent ne pas provenir des États-Unis, document d'immatriculation, contrat de vente ou description du véhicule neuf pour les véhicules neufs du Canada qui sont conformes, etc.), s'il y a lieu.			X
7	Examiner le véhicule pour s'assurer qu'il porte l'étiquette de DC requise et que le NIV correspond à celui qui figure dans la DII et les documents à l'appui. Pour ces véhicules, l'agent des services frontaliers doit faire de son mieux pour s'assurer que la description du véhicule et son NIV sont conformes aux renseignements inscrits dans la DII. Remarque : Les VTT et les motocyclettes à usage restreint peuvent porter un NIV de 14 à 17 caractères.			X
8	Accorder la mainlevée finale, renvoyer ou rejeter la décision de la DII.			X
9	Fournir à la province ou au territoire concerné les données électroniques au moyen du système interprovincial d'échange de dossiers.		X	

Tableau C-3 : Participants à l'IGU – Traitement des véhicules pour les pièces

Étape	Mesure	I/C	RVI	ASFC
1	Soumettre une DII de l'IGU (OS911).	X		
2	Formuler soit une recommandation automatique, soit une recommandation manuelle.		X	
3	Se présenter à un bureau de l'ASFC.	X		
4	Récupérer les demandes connexes dans le SSMAEC afin de déterminer si une LCPAD a été fourni.			X
5	Visionner une image des LPCAD, par l'entremise de l'Initiative du Guichet Unique qui est accessible à parti du menu du SID.			X
6	Titres : Les titres de documents sont obligatoires. Vérifier le titre du véhicule, le CT, la lettre de conformité du fabricant par rapport à l'image qui a été fournie. Si un titre de document n'a pas été fourni, refuser l'entrée.			X
7	Faciliter le paiement des frais au RVI (s'il y a lieu) : a) Le paiement par carte de crédit peut être traité en ligne par l'agent des services frontaliers ou par l'importateur après l'importation, un utilisant le site Web suivant : www.riv.ca ; b) Le paiement par carte de crédit peut également être traité par téléphone en communiquant avec le RVI au 1-800-575-0465 ou au 1-800-691-5911 (Québec seulement) pour obtenir un numéro d'autorisation de carte de crédit; c) Si le paiement est effectué par chèque ou autrement, fournir une enveloppe de paiement du RVI à l'importateur et l'informer que le paiement doit être établi à l'ordre du RVI et qu'il devra inscrire le numéro de transaction et envoyer le tout par la poste une fois à l'intérieur du pays.			X
8	Accorder la mainlevée finale, renvoyer ou rejeter la décision de la DII.			X
9	Si le paiement doit être envoyé par la poste dans une enveloppe de paiement du RVI, poster celui-ci. Si le paiement doit être traité en ligne après l'importation, le traiter en ligne.	X		
10	Fournir à la province ou au territoire concerné les données électroniques au moyen du système interprovincial d'échange de dossiers.		X	

Références

Bureau de diffusion	Division des politiques et de la gestion de programme Direction du programme commercial Direction générale des programmes
Dossier de l'administration centrale	
Références légales	Loi sur les douanes Loi sur la sécurité automobile Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles Loi sur la protection des végétaux
Autres références	D2-4-1 , D4-1-5 , D7-4-1 , D7-4-3 , D8-1-1 , D8-1-2 , D9-1-11 , D19-1-1 , D21-1-1
Ceci annule le mémorandum D	D19-12-1 daté le 11 janvier 2016