



Mémorandum D13-10-2

Ottawa, le 19 juillet 2021

Automobiles, véhicules à moteur, bateaux et autres embarcations d'occasion

En résumé

Le présent mémorandum a été révisé afin de mettre à jour la politique concernant les sources sur lesquelles la détermination de la valeur en douane des véhicules et des bateaux d'occasion peut s'appuyer sous la dernière méthode d'appréciation.

Le présent mémorandum indique comment déterminer la valeur en douane des automobiles, véhicules à moteur, bateaux et autres embarcations d'occasion.

Législation

[Loi sur les douanes](#)

[Tarif des douanes](#)

Lignes directrices et renseignements généraux

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

1. Le *Tarif des douanes*, son annexe et certaines mesures d'exonération tarifaire précisent quels automobiles et véhicules à moteur neufs et d'occasion (ci-après dénommés « véhicules ») peuvent être importés au Canada, ainsi que leur traitement tarifaire lorsqu'ils sont importés par des immigrants ou des résidents revenant s'établir au pays. L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) a publié plusieurs publications qui renferment des conseils sur l'importation de tels véhicules :

- a) Mémorandum D2-2-1, Effets d'immigrants – Numéro tarifaire 9807.00.00, porte sur les véhicules importés par les immigrants;
- b) Mémorandum D2-3-2, Anciens résidents du Canada – Numéro tarifaire 9805.00.00, porte sur les véhicules importés par les résidents revenant s'établir au pays;
- c) Mémorandum D9-1-11, Importation de véhicules automobiles usagés ou d'occasion, fournit des renseignements sur les véhicules pouvant être importés;
- d) Mémorandum D19-12-1, Importation de véhicules, explique les conditions auxquelles les véhicules peuvent être importés.

2. Une valeur en douane doit être déterminée pour chaque marchandise importée, et ce, sans tenir compte du traitement accordé à certains produits ou particuliers régit par le *Tarif des douanes* ou les mesures d'exonération tarifaire. Le classement ou l'exonération tarifaire n'ont rien à voir avec la façon dont on détermine la valeur en douane.

3. Comme l'explique le Mémorandum D13-3-1, Méthodes de détermination de la valeur en douane, lors de la détermination de la valeur en douane, les six méthodes d'appréciation doivent être appliquées dans un ordre séquentiel. Le [Guide sur l'établissement de la valeur en douane](#) peut également être consulté pour obtenir des renseignements généraux sur l'application des différentes méthodes d'appréciation. Les paragraphes suivants

fournissent des informations pour aider à l'application de ces méthodes aux fins de la détermination de la valeur en douane des véhicules, bateaux et autres embarcations d'occasion.

Méthode de la valeur transactionnelle

4. Lorsqu'un véhicule ou un bateau neuf ou d'occasion est « vendu pour exportation au Canada » et que la vente répond à toutes les exigences énoncées à l'article 48 de la *Loi sur les douanes* (la *Loi*), le prix payé ou à payer doit être utilisé pour déterminer la valeur en douane. Consultez le Mémoire D13-4-1, Méthode de la valeur transactionnelle, pour de plus amples renseignements.
5. Lorsqu'un véhicule ou un bateau neuf ou d'occasion est importé dans les 30 jours suivant la date de sa livraison à l'acheteur, la valeur en douane sera déterminée à l'aide du prix d'achat pour établir la valeur transactionnelle. Une vente pour exportation au Canada est considérée comme ayant eu lieu et toute utilisation du véhicule ou du bateau avant son importation sera considérée comme étant liée à sa livraison au Canada. Cependant, si l'achat du véhicule ou du bateau comprend une réduction de prix donnée par le concessionnaire en vertu d'une reprise, la méthode de la valeur transactionnelle ne peut pas être utilisée (voir la section « Reprises » ci-dessous).
6. Il arrive qu'un véhicule ou un bateau d'occasion est vendu pour exportation au Canada contre un prix payé ou à payer et qu'il est réparé, amélioré ou modifié avant son importation. Le véhicule fourni à l'entreprise pour des travaux de réparation ou de personnalisation serait considéré comme une « aide » en vertu du sous-alinéa 48(5)a(iii) de la *Loi*, qui est fournie sans frais au fournisseur de ces services. Dans de tels cas, la valeur en douane des marchandises importées sera déterminée en ajoutant le coût du véhicule d'occasion au prix payé ou à payer pour la réparation, l'amélioration ou la modification. Par exemple, un importateur paie 1 000 \$ pour un véhicule d'occasion, achète des pièces pour 200 \$ et paie 300 \$ pour l'installation des pièces et autres réparations avant l'importation. La valeur transactionnelle qui en résultera sera de 1 500 \$. L'importateur doit fournir à l'ASFC les documents justifiant tous les paiements effectués à l'égard du véhicule.
7. Il convient également de noter que le lieu où les marchandises sont réparées, améliorées ou modifiées avant l'importation sera probablement considéré comme le lieu d'expédition directe jusqu'au Canada. Par conséquent, si ce lieu est différent de celui où le véhicule d'occasion a été acheté, alors tout coût d'expédition ou de transport des marchandises vers ce lieu de « réparation » qui est payé séparément doit être ajouté au prix payé ou à payer conformément au sous-alinéa 48(5)a(vi) de la *Loi*. Ainsi, si l'importateur engage une entreprise de remorquage pour remorquer le véhicule d'occasion du lot du concessionnaire de voitures d'occasion à l'atelier de réparation au coût de 100 \$, ce montant devra également être ajouté au prix payé ou à payer. En utilisant le même exemple que dans le paragraphe précédent, cela se traduirait donc par une valeur transactionnelle de 1 600 \$.
8. Si les exigences de la méthode de la valeur transactionnelle ne sont pas respectées, par exemple, lorsqu'il n'y a pas de vente ou de prix payé ou à payer (un cadeau ou aucune facture commerciale / contrat de vente), la méthode de la valeur transactionnelle doit être rejetée. Par conséquent, la valeur en douane doit être déterminée en appliquant, dans l'ordre séquentiel, l'une des méthodes subséquentes que prévoient les articles 49 à 53 de la *Loi*.

Valeur transactionnelle de marchandises identiques ou semblables

9. L'application des méthodes de la valeur transactionnelle de marchandises identiques ou semblables nécessite des renseignements fondés sur une valeur transactionnelle antérieure dans laquelle les marchandises sont comparables en termes de caractéristiques physiques (c.-à-d. modèle, style, kilométrage, état, options) et de leurs fonctions, et ont été importées au Canada dans un délai de +/- 30 jours que les marchandises à apprécier.
10. En fait, il sera difficile de trouver des ventes pour exportation au Canada, de véhicules ou de bateaux d'occasion pouvant être considérés comme des marchandises identiques ou semblables, comme le prévoit l'article 49 ou 50 de la *Loi* (consultez le Mémoire D13-5-1, Application des articles 49 et 50 de la *Loi* sur les douanes).

Méthode de la valeur référence

11. Selon la méthode de la valeur de référence sous l'article 51 de la *Loi*, la valeur en douane des marchandises importées se base sur le prix unitaire de vente de ces marchandises ou de marchandises importées identiques ou semblables vendues au Canada. Pour les importations commerciales de véhicules et bateaux d'occasion, c'est la méthode subséquentes qui s'appliquera probablement le plus souvent pour établir la valeur en douane, mais elle ne

peut être utilisée que lorsque les marchandises à apprécier sont destinées à la revente (consultez le Mémoire D13-7-1, Méthode de la valeur de référence – Détermination du prix unitaire et le Mémoire D13-7-3, Méthode de la valeur de référence – Déductions du prix unitaire).

Méthode de la valeur reconstituée

12. La méthode de la valeur reconstituée sous l'article 52 de la *Loi*, détermine la valeur en douane sur le coût de production des marchandises importées. Puisque les véhicules ou les bateaux d'occasion ne sont pas produits ou fabriqués ainsi, on ne peut pas appliquer cette méthode.

Dernière méthode d'appréciation

13. Lorsque les méthodes sous les articles 48 à 52 de la *Loi* ne peuvent s'appliquer, la valeur en douane des véhicules et des bateaux d'occasion importés sera déterminée au moyen de l'article 53 de la *Loi*, la dernière méthode d'appréciation. Dans les scénarios d'importation occasionnels, il s'agit de la méthode d'établissement de la valeur alternative la plus probable.

14. En vertu de la dernière méthode d'appréciation, l'importateur peut appliquer avec souplesse, dans la mesure nécessaire, une des cinq méthodes précédentes afin d'arriver à une valeur en douane qui soit conforme à l'intention de la législation et de la réglementation en matière de l'établissement de la valeur. Essentiellement, il s'agit de déterminer une valeur qui est juste, neutre, objective et qui reflète la réalité commerciale. La valeur en douane doit être calculée à partir de la méthode d'appréciation qui nécessite le moins d'ajustements pour être appliquée. Dans ce contexte, l'application séquentielle de ces méthodes devrait être maintenue (consultez le Mémoire D13-9-1, Méthode de la dernière base de l'appréciation).

15. Par conséquent, il faudrait d'abord envisager d'appliquer avec souplesse la méthode de la valeur transactionnelle. Étant donné que les bateaux ont tendance à conserver leur valeur, comparativement aux véhicules, il peut être approprié d'appliquer avec souplesse la méthode de la valeur transactionnelle en utilisant le prix d'achat du bateau neuf ou d'occasion. L'ASFC acceptera normalement le prix d'achat d'un bateau neuf ou d'occasion comme la valeur du bateau importé jusqu'à un an (c.-à-d. les douze premiers mois) après la date d'achat, à moins qu'il y ait des informations indiquant un changement important de la valeur marchande du bateau. Dans les cas où une souplesse de la méthode de la valeur transactionnelle ne peut pas être appliquée, une application souple de la valeur transactionnelle de marchandises identiques ou semblables doit être envisagée. Cependant, comme indiqué ci-dessus, il peut être difficile de trouver des ventes pour exportation au Canada de véhicules ou de bateaux d'occasion comparables.

16. Lorsqu'une application souple de la méthode de la valeur transactionnelle de marchandises identiques ou semblables ne peut être effectuée, une application souple de la méthode de la valeur de référence sera envisagée. La méthode de la valeur de référence peut être appliquée avec souplesse en faisant référence à des sources neutres, par exemple, des guides d'évaluation canadiens publiés pour les véhicules et les bateaux d'occasion.

Sources neutres

17. Pour les véhicules, le *Canadian Automobile Red Book* est la principale référence à utiliser pour déterminer la valeur au détail du véhicule. Pour les bateaux, la référence principale est le *Boat Value Book*. La valeur au détail publiée dans ces guides constituera le point de départ pour la détermination de la valeur en douane. La valeur de toutes les options incluses dans le véhicule ou le bateau qui est à apprécier (par exemple, la valeur des ajouts ou accessoires du concessionnaire), et qui ne sont pas incluses dans la valeur au détail du véhicule indiqué dans le guide, doit aussi être ajoutée. Un montant pour les droits et les taxes aux taux en vigueur au moment de l'importation des marchandises à apprécier sera par la suite déduit, afin d'appliquer avec souplesse, la méthode de la valeur de référence.

Par exemple, un véhicule d'origine européenne, mais importé des États-Unis, dont la valeur est de 10 000 \$ selon le *Canadian Automobile Red Book* au moment où il est importé. Le taux de la taxe sur les produits et les services (TPS) est de 5 % et le taux des droits en vigueur à ce moment est de 6,1 % (taux de la nation la plus favorisée (NPF)). La valeur en douane, abstraction faite de tout équipement facultatif ou de tout rajustement pour l'état du véhicule, serait alors calculée comme suit :

Valeur selon le Canadian Automobile	
Red Book	10 000,00 \$
Valeur à l'acquitté, compte tenu de la TPS (10 000 ÷ 1,05)	9 523,81 \$
Valeur en douane, compte tenu du taux NPF (9 523,81 ÷ 1,061)	8 976,26 \$

Note : Les taux des droits et de la TPS sont ceux en vigueur au moment de la publication de ce mémorandum. Les importateurs éventuels devraient communiquer avec l'ASFC pour connaître les taux des droits en vigueur.

18. Un ajustement à la baisse de la valeur de vente au détail publiée d'une source neutre pour tenir compte de l'état du véhicule est possible, à condition que l'importateur puisse démontrer que l'état du véhicule importé est inférieur à la moyenne. L'importateur doit alors prendre soin de joindre aux documents douaniers, au moment de l'importation, une note indiquant que « l'état du véhicule est inférieur à la moyenne » et décrivant les déficiences du véhicule. L'ASFC tiendra compte de tout renseignement pertinent, comme le coût réel ou estimatif, d'après un tiers, de la remise en état du véhicule après l'importation dans le calcul de cet ajustement. Avant d'accepter un coût estimatif, l'ASFC pourrait exiger une estimation par plus d'une personne. Si le coût estimatif est raisonnable, celui-ci pourrait être déduit de la valeur publiée. Il est à noter que seules les réparations requises pour remettre le véhicule dans un état satisfaisant seront considérées: il n'y a aucun rajustement pour les réparations ou les améliorations visant, par exemple, à le remettre en parfait état. Par exemple, les réparations nécessaires pour que le véhicule respecte les normes de sécurité d'une province seront considérées comme étant admissibles.

19. Lorsque l'importateur est incapable de fournir une valeur à partir d'un guide de prix publié au Canada, la valeur en douane des marchandises importées au Canada peut être déterminée par:

- a) consulter une source neutre qui exerce ses activités au Canada afin de fournir une évaluation des marchandises importées au Canada, ou
- b) dans certaines circonstances, comme indiqué ci-dessous, en appliquant une dépréciation au prix d'achat.

Remarque: Comme indiqué dans le D13-9-1, Méthode de la dernière base de l'appréciation, la valeur en douane ne peut pas être déterminée sur la base du prix des marchandises sur le marché intérieur du pays d'exportation selon la dernière méthode d'appréciation.

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

21. Dans le cas de bateaux autres que ceux mentionnés ci-dessus et en l'absence d'une déclaration reposant sur des valeurs publiées indépendantes, comme alternative, une appréciation courante, faite par écrit et signée par un évaluateur de navires ou un expert maritime qui n'a aucun lien de dépendance avec l'importateur ou le vendeur peut être acceptée (consultez le Mémorandum D13-3-2, Personnes liées).

Dépréciation

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

23. Une déduction pour dépréciation est calculée pour tout véhicule acheté à l'état neuf et importé 31 jours ou plus après la date de sa livraison à l'acheteur, mais dans l'année qui suit son achat. Aucune déduction de ce genre

n'est prévue lorsqu'il s'agit de l'achat d'un véhicule d'occasion par l'importateur, car l'ASFC utilise alors les renseignements habituels sur la valeur marchande provenant du *Canadian Automobile Red Book*.

24. L'ASFC a établi que la dépréciation moyenne d'un véhicule neuf est inférieure à 20 % la première année. Par conséquent, une déduction du prix d'achat original sera acceptée pour tenir compte de la dépréciation, sans dépasser ce pourcentage. Le taux de cette déduction est de 1/335 de 20 % (ou 0,0597 %) pour chaque jour, après les 30 jours suivant la date de livraison où le véhicule a été à l'extérieur du Canada. Par exemple, un Canadien résidant à l'étranger achète un véhicule neuf qui lui est livré le 1^{er} janvier 2021. Le prix d'achat du véhicule est de 30 000 \$. À son retour au Canada par voie aérienne le 20 juin, le résident canadien avise l'ASFC que le véhicule arrivera au Canada le 15 juillet 2021. Conformément à la méthode de dépréciation décrite ci-dessus, les calculs suivants sont effectués pour obtenir la valeur en douane :

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

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

Reprises

26. Pour déterminer la valeur en douane d'un véhicule ou d'un bateau neuf ou d'occasion, un importateur peut faire valoir qu'une reprise ou un échange a diminué le montant versé pour le véhicule ou le bateau. En réalité, une reprise est une condition d'achat ou une prestation pour l'achat de la marchandise et ne peut servir à déterminer la valeur en douane (c.-à-d. alinéa 48(1)b) de la *Loi*). La valeur attribuée à la reprise ou l'échange est purement une valeur théorique attribuée par le vendeur et peut être supérieure ou inférieure à la valeur réelle du véhicule. Par exemple, un concessionnaire d'automobiles peut offrir 1 000 \$ de reprise pour tout véhicule usagé, quel que soit son état. En fait, il s'agit là d'une stratégie de vente pour attirer des acheteurs et il est possible que le concessionnaire envoie simplement la reprise à la ferraille. Comme il est impossible de déterminer une valeur pour la reprise, la valeur transactionnelle n'est pas applicable et une autre méthode d'appréciation doit être utilisée. La plupart du temps, une application souple de la méthode de la valeur transactionnelle selon la dernière méthode d'appréciation en vertu de l'article 53 de la *Loi* sera le moyen le plus courant d'établir la valeur en douane dans de tels cas, et le prix d'achat brut du véhicule sera ainsi utilisé.

Par exemple	
Prix de vente du véhicule ou du bateau (prix obtenu de la facture de vente du concessionnaire)	10 000 \$
Déduction pour reprise	3 000 \$

Débours	7 000 \$
---------	----------

27. Aux termes du paragraphe 45(1) de la *Loi*, le prix payé ou à payer est défini comme «... la somme de tous les versements effectués ou à effectuer ... en paiement des marchandises ». Dans l'exemple ci-dessus, l'importateur a effectué un paiement monétaire de 7 000 \$ et un paiement non monétaire d'une reprise (pour lequel une allocation de 3 000 \$ a été attribuée). En appliquant avec souplesse la définition du prix payé ou à payer de la méthode de la valeur transactionnelle et en prenant la valeur de 3 000 \$ attribuée à l'échange comme faisant partie du paiement selon la dernière méthode d'appréciation, le prix (de vente) total de 10 000 \$ est déterminé comme étant la valeur en douane pour le véhicule ou le bateau.

28. En appliquant avec souplesse la méthode de la valeur transactionnelle de cette manière, l'ASFC peut se demander si le prix de vente du véhicule est raisonnable. À cet égard, l'ASFC peut consulter des sources neutres.

Documents exigés

29. Lorsqu'une vente pour exportation a eu lieu ou lorsque le prix de vente sert de base pour établir la valeur en douane après une déduction pour dépréciation, l'ASFC exige des documents justificatifs du prix d'achat. Que le véhicule ou le bateau ait été acheté d'un commerçant ou d'un particulier, l'ASFC exigera au minimum, une facture commerciale ou un contrat de vente. L'ASFC peut aussi demander d'autres documents à l'appui du contrat de vente ou de la facture, tels une preuve de paiement ou des chèques encaissés.

Renseignements supplémentaires

30. Pour en savoir plus, veuillez appeler le [Service d'information sur la frontière \(SIF\) de l'ASFC](#) :

Appels du Canada et des États-Unis (sans frais) : **1-800-461-9999**

Appels de l'extérieur du Canada et des États-Unis (des frais d'interurbain s'appliquent) :

1-204-983-3500 ou 1-506-636-5064

ATS : **1-866-335-3237**

Courriel : contact@cbsa-asfc.gc.ca

Vous pouvez également obtenir de l'information en sélectionnant le lien [Contactez-nous](#) sur le site Web de l'ASFC.

Références	
Bureau de diffusion	Direction des programmes commerciaux et antidumping
Dossier de l'administration centrale	
Références légales	<u><i>Loi sur les douanes</i></u> <u><i>Tarif des douanes</i></u>
Autres références	<u>D2-2-1</u> , <u>D2-3-2</u> , <u>D9-1-11</u> , <u>D13-3-1</u> , <u>D13-3-2</u> , <u>D13-4-1</u> , <u>D13-5-1</u> , <u>D13-7-1</u> , <u>D13-7-3</u> , <u>D13-9-1</u> , <u>D19-12-1</u> <u>Guide sur l'établissement de la valeur en douane</u>
Ceci annule le mémorandum D	D13-10-2 daté le 6 avril 2016