

Importation de véhicules

En résumé

Le présent mémoire a été mis à jour pour :

- a) fournir une définition des « bicyclettes assistées » à la suite des changements apportés récemment au *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*;
- b) fournir des directives concernant l'importation d'un véhicule à usage restreint, qui est une nouvelle catégorie réglementaire; et
- c) fournir des directives supplémentaires concernant la vitesse des véhicules tout terrain, des motocyclettes hors route, des véhicules utilitaires tout terrain et des autodunes afin de déterminer s'ils sont réglementés ou non.

Le présent mémoire 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

[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

ECCC : Environnement et Changement climatique Canada

É.-U. : États-Unis

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*
MUR : Motocyclette à usage restreint (comprend maintenant les VUTT)
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
SSMAEC : Système de soutien de la mainlevée accélérée des expéditions commerciales
TC : Transports Canada
TPS : Taxe sur les produits et services
VTT : Véhicule tout terrain
VUS : Véhicule utilitaire sport
VUTT : Véhicule utilitaire tout terrain

Définitions

1. Aux fins de l'application de la *Loi sur la sécurité automobile*, du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* et du contrôle frontalier des véhicules importés, les définitions suivantes s'appliqueront :

Bureau commercial désigné – [Bureau commercial routier désigné](#) 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).

Catégorie réglementaire – Catégorie de véhicules prévue à l'annexe III du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* ou véhicule incomplet, qui est visé au paragraphe 4(1) du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*.

Catégorie réglementaire de véhicules d'occasion provenant du Mexique – Les véhicules de tourisme d'occasion (notamment, les limousines et les véhicules funéraires), les véhicules de tourisme à usages multiples (notamment, les fourgonnettes de voyage modifiées et les véhicules ambulanciers), les camions ou les autobus. **Sont exclus** et non admissibles les motocyclettes, les véhicules à usage restreint, les véhicules tout terrain, les remorques, les chariots de conversion, les motoneiges, les véhicules à basse vitesse et les véhicules à trois roues.

Déclaration d'importation temporaire de véhicules non conformes à des fins spéciales (anciennement l'annexe VII) – Autorisation de Transports Canada requise pour les importateurs canadiens qui souhaitent importer temporairement des véhicules non conformes.

Étiquette de conformité américaine – Étiquette visée à l'article 30115 du chapitre 301 du titre 49 du *United States Code* qui est apposée sur un véhicule par un fabricant attestant que le véhicule est conforme aux lois fédérales des États-Unis qui lui sont applicables à la date de sa fabrication.

Étiquette de déclaration de conformité – Étiquette apposée sur le véhicule au moment de l'achèvement du montage principal qui contient la déclaration de certification du fabricant.

Formulaire électronique du Registraire des véhicules importés – 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.

Importation au « cas par cas » – Processus d'importation standard de Transports Canada ne s'inscrivant pas dans les programmes d'Autorisation préalable des annexes F ou G. Après avoir satisfait aux exigences de Transports Canada pour l'importation au « cas par cas », l'importateur canadien d'un nouveau véhicule portant un numéro d'identification de véhicule qui respecte les Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada, recevra une lettre de Transports Canada qui contiendra le numéro d'autorisation « cas par cas » qui doit être présenté à la frontière ou soumis électroniquement pour la mainlevée dans le cadre de l'Initiative du guichet unique (option de service 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 (c.-à-d. 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 Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada achetés directement auprès d'un fabricant étranger ou de véhicules d'occasion achetés au détail aux États-Unis et des catégories prescrites de véhicules d'occasion du Mexique.

Importation d'un véhicule à titre privé (personnel) – Importation d'un véhicule qui sera utilisé par l'importateur au Canada (c.-à-d. **non** vendu sur le marché canadien ou destiné à être vendu à des usages industriels, professionnels, commerciaux ou collectifs, ou à d'autres fins analogues au Canada); il peut s'agir de véhicules neufs ou d'occasion.

Liste de compatibilité à l'importation de véhicules – Liste de véhicules conformes avec les Federal Motor Vehicle Safety Standards, achetés (ou vendus) initialement au détail aux États-Unis ou des véhicules réglementaires provenant du Mexique, qui sont admissibles à l'importation dans le cadre du programme du Registraire des véhicules importés.

Programme d'Autorisation préalable de l'annexe F – Liste établie par Transports Canada des entreprises canadiennes préalablement autorisées important des véhicules neufs conformes aux Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada.

Programme d'Autorisation préalable de l'annexe G – Liste établie par Transports Canada des fabricants étrangers qui fabriquent des catégories spécifiques de véhicules neufs qui satisfont aux Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada.

Programme du registraire des véhicules importés – Programme national de certification établi par Transports Canada qui veille à ce que les véhicules qui sont certifiés selon les Federal Motor Vehicle Safety Standards achetés au détail aux États-Unis ou les classes prescrites des véhicules provenant du Mexique soient modifiés, inspectés et certifiés par le RVI pour être conformes aux Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada.

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 d'au plus 36 mois; ou

(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); et

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 *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* sont les suivantes :

- voiture de tourisme (y compris les limousines et les corbillards);
- véhicule de tourisme à usages multiples (y compris les fourgonnettes, les véhicules utilitaires sport et les autocaravanes);
- camion (y compris les châssis-cabines et les camions de service);
- autobus (y compris les autobus scolaires);
- véhicule à basse vitesse;
- motocyclette, motocyclette à habitacle fermé, motocyclette sans habitacle fermé, tricycle à moteur et motocyclette à vitesse limitée;
- véhicules à usage restreint (les véhicules tout terrain, motocyclettes hors route, véhicules utilitaires tout terrain communément connus comme des « côte à côte », des autodunes et autres véhicules tout terrain similaires);
- 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;
- véhicule à trois roues.

Véhicule conforme aux Federal Motor Vehicle Safety Standards ou véhicule construit suivant les normes des États-Unis ou véhicule certifié aux États-Unis – Véhicule construit et certifié conformément aux Federal Motor Vehicle Safety Standards des États-Unis au moment du montage principal et marqué d'une étiquette de conformité américaine à cet effet.

Véhicule conforme aux Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada ou véhicule construit suivant les normes canadiennes ou véhicule certifié au Canada – Véhicule construit et certifié conformément aux Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada au moment du montage principal et marqué d'une étiquette de Déclaration de conformité à cet effet.

Véhicule de récupération – Expression utilisée par les autorités d'immatriculation et les sociétés d'assurances des Américains., du Mexique 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.

Véhicule d'occasion – Véhicule qui est était/est enregistré et immatriculé et pour lequel un titre ou un document de propriété était/est délivré.

Véhicule électrique – Véhicule alimenté par une source électrique. Les véhicules électriques sont réglementés selon la catégorie à laquelle ils appartiennent (p. ex. les camions électriques sont réglementés en tant que camions, les voitures électriques sont réglementées en tant que voitures de tourisme).

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 (p. ex. châssis cabine).

Véhicule à usage restreint – Nouvelle catégorie de véhicule, qui comprend les véhicules tout terrain, les motocyclettes hors route et les véhicules utilitaires tout terrain côte à côte, ce qui comprend les autodunes.

Visiteur – Personne qui n’est ni un résident ni un résident temporaire et qui entre au Canada pour une période ne dépassant pas 12 mois.

Voyageur hivernant – Citoyen canadien qui déménage temporairement dans un État du Sud plus chaud pour l’hiver.

Introduction

2. L’Agence des services frontaliers (ASFC) aide Transports Canada (TC) dans le cadre de la *Loi sur la sécurité automobile* (LSA) et du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* (RSVA) en procédant à l’application des conditions d’importation de véhicules neufs et usagés au Canada. La LSA régit 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](#) 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](#) 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 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.** Il est conseillé à l’importateur de communiquer avec son fournisseur d’assurance, ainsi qu’avec l’autorité d’immatriculation provinciale ou territoriale pour déterminer les exigences provinciales (s’il en est) qu’il devra respecter pour importer et immatriculer un véhicule dans sa province ou son territoire.

5. **L’importateur est responsable de rechercher l’admissibilité d’un véhicule à l’importation avant son arrivée à la frontière,** car tous les véhicules achetés ou acquis aux États-Unis (É.-U.) ou au Mexique ne sont pas admissibles à l’importation ou peuvent être modifiés pour se conformer aux Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada. Pour évaluer l’admissibilité d’un véhicule au [Programme du registraire des véhicules importés \(RVI\)](#), TC publie la [Liste de compatibilité des importations de véhicules \(Liste VIC\)](#).

6. L’importateur a la responsabilité 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, le Formulaire d’importation de véhicule pour pièces de TC – Formulaire 3 ou le Formulaire électronique 3 du RVI ou en soumettant par voie électronique une Déclaration d’importation intégrée (DII) de l’Initiative du guichet unique (IGU) [consulter la section sur [la DII de l’IGU](#) du présent document]. 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, l’ASFC s’assurera 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, 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 Transports Canada

9. Les importateurs consultant le présent memorandum 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. ou aux véhicules appartenant à la catégorie réglementaire de véhicules usagés provenant du Mexique (les voitures de tourisme, les véhicules de tourisme à usages multiples, les camions ou les autobus);
- b) véhicules qui **n'ont pas à être inscrits** au programme du RVI, ce qui s'applique à tous les autres véhicules admissibles importés, notamment les véhicules conformes aux Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada (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 satisfaire à toutes les exigences d'importation applicables relatives aux véhicules, selon les 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 électronique 3 du RVI. Il convient de noter que les véhicules importés dans le cadre du programme de véhicules importés pour pièces seulement de TC **ne peuvent pas être modifiés ou faire l'objet d'une nouvelle évaluation**.

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. et catégories prescrites de véhicules d'occasion du Mexique présentent un degré de sécurité comparable à celui des véhicules fabriqués pour la vente au Canada. Ce processus permet de veiller à ce que : les véhicules admissibles aient été conçus et certifiés à l'origine au moment de l'assemblage principal conformément aux Federal Motor Vehicle Safety Standard (FMVSS); les véhicules ne soient visés par aucun rappel de sécurité en cours du fabricant; les importateurs aient apporté aux véhicules les modifications nécessaires pour respecter les NSVAC. Les importateurs doivent faire inspecter les véhicules une fois au Canada par un centre d'inspection officiel autorisé du RVI pour veiller à ce qu'ils soient conformes aux NSVAC, et ce, dans le délai requis et **avant d'être enregistrés par une autorité d'immatriculation provinciale ou territoriale**. Cette exigence du programme du RVI est financée à l'aide des frais d'utilisation imposés aux importateurs.

14. Les importateurs qui inscrivent leur véhicule au programme du RVI reconnaissent, en apposant leur signature sur le Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou le Formulaire électronique 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 puisse être importé en permanence ou modifié en vue d'être conforme aux lois applicables.

15. 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 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

16. 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 ou être un une catégorie prescrite de véhicules d'occasion provenant du Mexique (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. ou au Mexique, selon le cas (à moins d'autorisation contraire de TC);
- d) être inscrit comme admissible sur la liste de CIV;
- e) être certifié par le fabricant initial comme étant conforme à l'ensemble des FMVSS des É.-U., comme le démontre une étiquette de conformité américaine apposée sur le véhicule admissible. En l'absence de l'étiquette de conformité américaine, une lettre du fabricant (et non d'un détaillant) contenant les renseignements présents en règle générale sur l'étiquette de conformité américaine, 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;
 - ii) (en anglais seulement) This vehicle conforms to all applicable US FMVSS in effect on the date of manufacture shown above.
- f) dans le cas d'un véhicule admissible fabriqué par étape, avoir une preuve de la certification de conformité avec les FMVSS par le fabricant final (étape finale), tel qu'il est décrit précédemment;
- g) dans le cas d'une motoneige, être certifiée 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) dans le cas d'un véhicule à usage restreint, comporter un Numéro d'identification du véhicule (NIV) alphanumérique de 17 caractères valide délivré par le fabricant d'équipement d'origine;
- i) ne pas avoir été modifié de quelque manière que ce soit pouvant compromettre la certification du fabricant d'équipement d'origine.

17. Les personnes qui importent des véhicules pour leur usage personnel (p. ex : importation non commerciale) devant être inscrits au programme du RVI peuvent se présenter aux douanes à n'importe quel point d'entrée de l'ASFC.

18. 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 à un bureau commercial désigné. 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 (IGU), Déclaration d'importation intégrée (DII), option de service (OS) de mainlevée 911.

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).

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

19. Un certificat de titre [ou l'équivalent] original valide ou, dans le cas d'un véhicule réglementaire provenant du Mexique, un certificat d'immatriculation valide du véhicule délivré par le Mexique doit être présenté. Dans le cas d'un véhicule neuf conforme aux FMVSS acheté aux É.-U., celui-ci peut être accompagné d'une déclaration (ou

certificat) d'origine du fabricant et d'un acte de vente valide qui doivent être présentés au moment de l'importation aux fins d'inscription au programme du RVI.

20. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les véhicules qui **doivent être inscrits au programme du RVI**, veuillez consulter [l'annexe A](#).

21. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les véhicules **qui ne peuvent pas être enregistrés dans le programme RVI**, veuillez consulter [l'annexe B](#).

22. Pour obtenir de plus amples renseignements sur **l'importation temporaire** de véhicules, veuillez consulter [l'annexe C](#).

23. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les **véhicules importés pour leurs pièces**, veuillez consulter [l'annexe D](#).

24. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les **véhicules non admissibles**, veuillez consulter [l'annexe E](#).

Pneus

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

Sièges pour enfants et sièges rehausseurs

26. 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

27. 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.

28. 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. (p. ex : le véhicule ne peut pas être vendu sans l'autorisation de l'ASFC.) Cette restriction d'élimination 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; et
 - iii) les diplomates et le personnel de précontrôle des É.-U., tant que dure leur affectation au Canada.
- 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 et après avoir satisfait aux exigences d'importation de Transports Canada. Cette restriction d'élimination est généralement s'applique aux immigrants et aux anciens résidents dont le véhicule est importé en vertu des numéros tarifaires 9807.000.000 ou 9805.000.000 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 après avoir satisfait aux exigences d'importation de Transports Canada.

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.

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

30. 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 figure dans l'encadré situé à droite de cette section.

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

31. Les demandes de mainlevée par voie électronique peuvent également être soumises à l'ASFC à l'aide de la Déclaration d'importation intégrée (DII) de l'Initiative du guichet unique (IGU), option de service 911 (OS 911).

32. Les importations de véhicules autorisées par TC peuvent être traitées à l'aide de la DII de l'IGU (OS 911) :

- annexe G des NSVAC;
- annexe F des NSVAC;
- NSVAC - « cas par cas »;
- normes – FMVSS;
- FMVSS – « cas par cas »;
- exemption en raison de l'âge;
- véhicules non réglementés;
- véhicules importés pour les pièces.

33. Pour l'importation de véhicules selon le [processus « cas par cas »](#) de TC, il ne sera plus nécessaire de présenter la lettre « cas par cas » pour les véhicules conformes aux spécifications américaines et canadiennes. Cependant, les importateurs devront continuer de présenter à TC, **de 4 à 6 semaines à l'avance**, une demande pour obtenir l'approbation et recevoir un numéro d'autorisation « cas par cas » à utiliser dans le processus de la DII de l'IGU (OS 911) (il s'agit d'un élément de données obligatoire).

34. Les importateurs et les courtiers peuvent faire leur déclaration relative aux critères de conformité ci-dessous en utilisant la DII de l'IGU (OS 911) :

- étiquette de Déclaration de conformité;
- lettre de conformité du fabricant (au lieu d'une étiquette de conformité);
- Affirmation de la déclaration de conformité

35. De plus, sur demande seulement, les images (p. ex. lettre de conformité du fabricant, CO du fabricant, lettre de l'organisme d'accréditation de course ou autres documents) pourront être transmises par voie électronique à l'aide de la Fonctionnalité d'imagerie documentaire (OS 927).

36. 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 Fonctionnalité d'imagerie documentaire (OS 927). **Si aucun titre n'est soumis, l'ASFC doit refuser l'importation.**

37. Les documents de titre **NE sont PAS obligatoires** pour les véhicules qui ne sont pas tenus d'être inscrits au programme du RVI. L'ASFC doit vérifier que les renseignements relatifs au véhicule, à l'importateur et au vendeur correspondent à ceux indiqués dans la documentation à l'appui et confirment une attestation de propriété valide (p. ex. document d'immatriculation, acte de vente ou Description du véhicule neuf pour les nouveaux véhicules conformes aux normes canadiennes, etc.).

38. Lorsque les importations de véhicules se font à l'aide de la DII de l'IGU (OS 911), les données requises à propos des véhicules seront communiquées par le RVI, par voie électronique, à la province ou au territoire concerné à l'aide de l'Échange interprovincial des dossiers. C'est-à-dire qu'un Formulaire d'importation de

véhicule – Formulaire 1 ou le Formulaire électronique 1 du RVI, ou un Formulaire d'importation de véhicules pour pièces – Formulaire 3 ou le Formulaire électronique 3 du RVI, **n'est pas requis et ne sera pas accepté ou traité par l'ASFC**. Les importateurs recevront par courriel le numéro de dossier du RVI aux fins de l'inscription une fois que les frais du RVI auront été payés.

39. Les types d'importations suivants **ne peuvent pas** être soumis au moyen de la DII de l'IGU (OS 911) à moins que, pour une importations personnelle de véhicule, celle-ci soit traitée par un courtier en douane faisant appel à un transporteur: les véhicules importés en vertu du processus de *déclaration d'importation temporaire de véhicules à des fins spéciales* (anciennement Annexe VII).

40. Pour obtenir de plus amples renseignements sur la DII de l'IGU (OS 911), veuillez consulter le [site Web de l'ASFC](#) Autres exigences éventuelles en matière d'importation de véhicules

Exigences d'Environnement et changement climatique Canada

41. Les véhicules routiers peuvent être assujettis au [Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs](#) en vertu de la [Loi canadienne sur la protection de l'environnement \(1999\)](#), appliquée par Environnement et changement climatique Canada.

42. 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](#) en vertu de la [Loi canadienne sur la protection de l'environnement \(1999\)](#), appliquée par Environnement et changement climatique Canada.

43. Pour obtenir de l'aide, l'importateur peut communiquer avec Environnement et changement climatique Canada. Les coordonnées et les adresses des sites Web se trouvent à la section « [Renseignements supplémentaires](#) » du présent document.

Exigences de l'Agence canadienne d'inspection des aliments

44. Les articles ci-dessous sont assujettis à des conditions d'importation, ainsi qu'à des procédures et à 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.

45. 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, animaux et produits connexes](#).

Tarif des douanes, taxes et droits

46. 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. L'ASFC évaluera les droits liés à un véhicule fabriqué dans un pays autre que les États-Unis et le Mexique.

47. 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 taxe sur les produits et services, 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

48. 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.

49. 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

50. 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*.

51. 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

52. 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 en tout temps. C'est à l'importateur qu'il incombe de payer les frais associés à l'entreposage.

Élimination

53. 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

54. Toute entreprise ou société qui contrevient à la présente loi, aux règlements ou à une ordonnance :

a) est coupable d'une infraction punissable par procédure sommaire et passible d'une amende maximale de 200 000 \$;

b) est coupable d'une infraction punissable par mise en accusation et passible d'une amende maximale de 2 millions de dollars.

55. Toute personne qui contrevient à la présente loi, aux règlements ou à une ordonnance :

a) est coupable d'une infraction punissable par procédure sommaire et passible d'une amende maximale de 4 000 \$ ou d'un emprisonnement maximal de 6 mois, ou les deux;

b) est coupable d'une infraction punissable par mise en accusation et passible d'une amende maximale de 20 000 \$ ou d'un emprisonnement maximal de 2 ans, ou les deux.

Renseignements supplémentaires

56. 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 :

RVI
405, The West Mall, bureau 500
Toronto, ON M9C 5K7

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

57. 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 É.-U.) ou 613-998-8616
Télécopieur : 613-998-8541
Courriel : mvs-sa@tc.gc.ca
Site Web : www.tc.gc.ca

58. Pour obtenir des renseignements sur les exigences de l'Agence canadienne d'inspection des aliments 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 É.-U.) ou 416-661-3039 (autres pays)
Télécopieur : 416-661-5767

59. Pour obtenir de l'information sur les exigences d'Environnement et changement climatique Canada, veuillez communiquer avec :

Informathèque
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

60. 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 A – Véhicules qui DOIVENT être inscrits au programme du RVI

Les types de véhicules importés suivants doivent répondre aux [exigences de TC en matière d'importation](#) et doivent être [admissibles](#) à l'inscription au programme du RIV.

Type de véhicule importé	Information additionnelle
Véhicules loués et financés	<p>Pour TC, les véhicules loués et financés 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.</p> <p>Si l'importateur d'un véhicule loué ou financé ne peut pas 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. Des exigences semblables peuvent s'appliquer aux véhicules provenant du Mexique. Nous vous suggérons de communiquer avec les autorités pour vérifier ces exigences avant d'exporter des véhicules du Mexique.</p> <p>Les véhicules qui sont loués aux É.-U. ne répondent pas au critère de « propriété » des numéros tarifaires 9805.00.00 et 9807.00.00 (anciens résidents ou immigrants), et, par conséquent, ils ne sont pas admissibles aux avantages découlant de la dispense selon ces numéros tarifaires. Toutefois, les anciens résidents et immigrants peuvent toujours importer un véhicule admissible sous réserve du paiement des cotisations relatives à l'importation (droits et taxes).</p> <p>Les véhicules financés aux É.-U. satisfont aux exigences des numéros tarifaires 9805.00.00 et 9807.00.00 en matière de « propriété ».</p>
Véhicules de spécification FMVSS (neufs ou d'occasion) acquis dans des pays étrangers	<p>Les véhicules (neufs ou d'occasion) acquis dans un pays étranger autre que les États-Unis ou le Mexique qui ont été conçus, fabriqués, testés et certifiés pour répondre aux normes des É.-U. FMVSS et portant une étiquette de conformité américaine apposée par le fabricant d'origine, peuvent être admissibles à l'importation au Canada à condition que le véhicule n'ait pas été modifié, la certification du fabricant d'origine est toujours apposée sur le véhicule, la preuve peut être fournie que le véhicule a été acheté à l'origine au niveau de la vente au détail aux États-Unis, appartient à la catégorie des véhicules d'occasion prescrits du Mexique, ou a été obtenu via un programme de livraison par un fabricant étranger de véhicules certifiés FMVSS. Dans de tels cas, ces véhicules sont traités par TC comme s'ils avaient été importés des États-Unis et s'ils sont jugés admissibles conformément à la liste VIC, ils doivent être enregistrés dans le programme RIV.</p> <p>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 du Tarif des douanes. Les exceptions à cette interdiction sont les véhicules qui sont exclus dans le texte du tarif 9897.00.00, ou par le Règlement sur les véhicules automobiles usagées ou d'occasion. Pour plus de renseignements, consultez le Mémorandum D9-1-11, Importation de véhicules automobiles usagés ou d'occasion</p>
Véhicules portant des étiquettes de DC certifiant la conformité avec les FMVSS et	<p>Certains véhicules en vente aux É.-U. ou au Mexique peuvent porter une étiquette de Déclaration de conformité 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'importation appropriée sur le</p>

<p>les NSVAC et ayant été achetés aux É.-U. ou au Mexique</p>	<p><i>Formulaire 1.</i> Pour les besoins de l'importation, ces véhicules doivent être importés dans le cadre du programme du RVI et doivent être évalués conformément aux 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 il n'est pas nécessaire de traiter l'importation par l'intermédiaire du programme du RVI.</p>
<p>Véhicules de récupération (véhicules certifiés conformes aux FMVSS seulement)</p>	<p>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. ou appartenant à la catégorie des véhicules réglementaires provenant du Mexique et ayant 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. ou le Mexique et qui ont moins de 15 ans et les autobus fabriqués le 1^{er} janvier 1971 ou après cette date ne peuvent pas être importés au Canada dans le cadre du programme du RVI.</p> <p>« 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 pécuniaire 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).</p> <p>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.</p> <p>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).</p> <p>Un importateur peut déclarer à la frontière un véhicule de récupération à l'aide du <i>Formulaire 1</i>, si les conditions suivantes sont satisfaites :</p> <p>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;</p> <p>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 ne plus être lisible ou s'il a été enlevé, le véhicule n'est plus entièrement conforme aux exigences des É.-U., il ne peut pas 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 le NIV sur le tableau de bord est intact, le véhicule peut être admissible;</p>

	<p>c) L'importateur soumet le titre ou le certificat de récupération original, ou une copie certifiée conforme de l'original peut être acceptée. L'ASFC ne conserve pas les originaux ou les copies certifiées conformes.</p> <p>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 :</p> <p>d) remplir un <i>Formulaire 1</i> et présenter un titre de récupération d'une autorité d'immatriculation d'État ou d'une société d'assurances agréée à l'ASFC. L'ASFC inscrira l'état du véhicule et le statut du titre figurant sur le formulaire au moment de l'importation.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
--	--

Annexe B - Traitement des véhicules qui ne PEUVENT PAS être inscrits au programme du RVI

Type de véhicule importé	Information additionnelle
Véhicules neufs construits suivant les NSVAC	<p>Les véhicules provenant de n'importe quel pays, y compris les É.-U. ou le Mexique, doivent satisfaire aux critères suivants pour être admissibles en tant que véhicules neufs construits conformément aux NSVAC :</p> <p>a) le véhicule doit être neuf et acheté directement auprès 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; et</p> <p>b) le véhicule doit être neuf et construit suivant les NSVAC et porter une DC bilingue canadienne à cet égard.</p> <p>À l'exception des importations liées à l'annexe F, l'importation au Canada de véhicules neufs fabriqués suivant les spécifications canadiennes doit être documentée dans le <i>Formulaire 1</i>; toutefois, ces importations ne sont pas admissibles à l'inscription au programme du RVI.</p>
Annexe F : Importateurs autorisés – Véhicules neufs conformes aux NSVAC	<p>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.</p>

	<p>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 <i>Formulaire 1</i> lors de l'importation.</p> <p>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.</p>
<p>Annexe G : Fabricants étrangers autorisés – Véhicules neufs conformes aux NSVAC</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 présenter un <i>Formulaire 1</i> pour passer la frontière. Il est possible de soumettre un seul formulaire et d'y joindre une feuille sur laquelle figurent plusieurs véhicules, au lieu de présenter 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. Dans de tels cas, la liste ci-jointe doit également être transmise au RVI, avec le <i>Formulaire 1</i>.</p> <p>Certains fabricants étrangers répertoriés à l'annexe G distribuent leur production de véhicules neufs conformes aux NSVAC par l'intermédiaire d'un réseau de concessionnaires. Par conséquent, il est possible que dans certains cas, le Certificat d'origine (CO) soit délivré au nom du concessionnaire pour répondre aux exigences étrangères. Lorsqu'un importateur commercial canadien souhaite déclarer une importation dans ces conditions, aux termes de l'annexe G, la partie arrière du CO doit être remplie et signée au nom de l'importateur commercial inscrit au dossier. Si les documents de vente montrent que l'achat est effectué auprès du FEO inscrit à l'annexe G (et non auprès du concessionnaire), les marchandises sont admissibles à l'importation aux termes de l'annexe G. Si les dits documents indiquent qu'il s'agit d'un achat auprès d'un détaillant, les marchandises ne sont pas admissibles à la procédure prévue à l'annexe G et</p>

	<p>doivent être évaluées comme un achat au détail, conformément aux autres protocoles établis.</p> <p>Remarque : 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.</p>
<p>Lettre et numéro d'autorisation CPC de TC – Importateurs de véhicules neufs conformes aux NSVAC</p>	<p>La procédure CPC permet aux importateurs qui ne figurent pas à l'annexe F et à ceux qui achètent des véhicules neufs construits suivant les normes canadiennes directement auprès de fabricants étrangers et qui ne figurent pas à l'annexe G d'obtenir un numéro d'autorisation préalable lié au NIV et une lettre de TC. Seuls les véhicules dont le NIV figure dans la lettre d'autorisation CPC peuvent être dédouanés. Les importateurs ainsi autorisés doivent présenter un <i>Formulaire 1</i> pour passer la frontière. L'ASFC ajoutera le numéro d'autorisation de TC à côté de la case choisie indiquant qu'une lettre d'autorisation de TC a été reçue et, le cas échéant, l'ASFC joindra une photocopie de l'autorisation au <i>Formulaire 1</i>.</p> <p>Certains fabricants étrangers répertoriés à l'annexe G distribuent leur production de véhicules neufs conformes aux NSVAC par l'intermédiaire d'un réseau de concessionnaires. Par conséquent, il est possible que dans certains cas, le CO soit délivré au nom du concessionnaire pour répondre aux exigences étrangères. Lorsqu'un importateur canadien souhaite déclarer l'importation CPC d'un véhicule conforme aux NSVAC dans ces conditions, la partie arrière du CO doit être remplie et signée au nom de l'importateur inscrit au dossier. Si les documents de vente montrent que l'achat est effectué auprès du FEO inscrit à l'annexe G (et non auprès du concessionnaire), les marchandises sont admissibles à l'importation CPC et doivent être accompagnées de la lettre et du numéro d'autorisation CPC de TC. Si lesdits documents indiquent qu'il s'agit d'un achat auprès d'un détaillant, les marchandises peuvent ne pas être admissibles à la procédure CPC et doivent alors être évaluées comme un achat au détail, conformément aux autres protocoles établis, à moins que TC ne les ait jugées acceptables et ait également fourni une lettre et un numéro d'autorisation CPC dans ces circonstances particulières.</p>
<p>Véhicules neufs conformes aux NSVAC – Programme de livraison d'un fabricant étranger (NSVAC)</p>	<p>Les Canadiens 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 qu'ils importeront au Canada. Ce véhicule peut être importé en tant que véhicule neuf construit suivant les NSVAC si les conditions suivantes sont remplies :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) le fabricant initial a certifié que le véhicule est conforme aux NSVAC en y apposant une étiquette bilingue de DC ou en fournissant une lettre à cet effet; et b) le véhicule a été acheté neuf (c.-à-d. que l'importateur est le premier propriétaire).

	<p>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 <i>Formulaire 1</i> pour obtenir la mainlevée.</p>
<p>Remorques pour bateaux neuves conformes aux NSVAC vendues avec un bateau neuf en tant qu'« ensemble bateau/remorque » aux É.-U.</p>	<p>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 <i>Formulaire 1</i> et que la remorque porte une étiquette de DC valide certifiant la conformité avec les NSVAC.</p> <p>Si la remorque pour bateau est conforme aux NSVAC, mais que le fabricant ne figure pas à l'annexe G de TC, l'importateur doit obtenir une lettre d'autorisation CPC de TC.</p> <p>REMARQUE : Lorsqu'une remorque achetée dans le cadre d'un ensemble bateau et remorque déclaré à l'importation présente l'une des caractéristiques suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) le vendeur figurant sur le <i>Formulaire 1</i> est un concessionnaire de bateaux aux É.-U.; b) la remorque n'a pas d'étiquette bilingue de déclaration de conformité aux NSVAC, <p>alors la remorque n'est pas certifiée conforme aux NSVAC et son importation doit être traitée et inscrite par l'intermédiaire du programme du RVI (section 17 sur le <i>Formulaire 1</i>).</p>
<p>Véhicules conformes aux NSVAC qui reviennent au pays</p>	<p>Les véhicules construits suivant les spécifications canadiennes qui reviennent au pays ne peuvent être traités par l'intermédiaire du programme du RVI. Les anciens résidents du Canada peuvent rapporter un même véhicule conforme aux NSVAC lorsque l'importateur peut prouver qu'il avait acheté ou immatriculé le véhicule au Canada avant son départ, ET le véhicule n'a pas subi de modifications importantes (autres que des réparations et l'entretien courants ou de garantie) à l'étranger.</p> <p>Si un véhicule n'a pas été immatriculé à l'étranger (il a toujours une plaque canadienne) et que le propriétaire initial le ramène au Canada, AUCUN <i>Formulaire 1</i> n'est requis.</p> <p>Cependant, si le véhicule est ramené au Canada par le propriétaire initial et qu'il a été immatriculé à l'étranger (plaque d'immatriculation autre que canadienne), un <i>Formulaire 1</i> et une lettre d'autorisation CPC de TC sont nécessaires.</p> <p>Les véhicules aux spécifications canadiennes qui ont été loués au Canada et récupérés aux É.-U. ou au Mexique auprès de clients qui n'ont pas effectué leurs paiements à la société de crédit-bail et les véhicules canadiens volés qui ont été récupérés aux É.-U. ou au Mexique sont considérés, par TC, comme des véhicules canadiens qui reviennent au pays par l'entremise du propriétaire initial (maintenant l'entité à l'origine de la récupération). Des éléments de preuve doivent être fournis pour attester que les véhicules avaient été loués auprès d'une société canadienne ou, dans le cas de véhicules volés, que les véhicules provenaient du Canada.</p>

	<p>Les véhicules fabriqués suivant les spécifications canadiennes qui sont exportés temporairement et endommagés de sorte que le coût des réparations ne serait pas raisonnable à la suite d'une collision, d'un incendie, d'une inondation, d'un accident, d'une entrée par effraction ou de tout autre événement pendant qu'ils étaient aux É.-U. ou au Mexique et qui deviennent la propriété d'une société d'assurances canadienne agréée sont également considérés, par TC, comme des véhicules canadiens qui reviennent au pays par l'entremise du propriétaire initial (maintenant l'assureur).</p> <p>Les véhicules fabriqués suivant les spécifications canadiennes qui ont été exportés en permanence à la suite d'un échange ou d'une vente à l'étranger 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.</p>
<p>Véhicules non réglementés</p>	<p>Les véhicules non réglementés sont des véhicules qui ne font pas partie d'une catégorie réglementaire de véhicules aux termes de l'annexe III du RSVA. 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 certains véhicules à usage restreint. Voir la section intitulée « Véhicules à usage restreint (véhicules tout terrain, motocyclettes hors route, véhicules utilitaires tout terrain [côte à côte] et autres véhicules hors route) ne pouvant atteindre une vitesse de 32 km/h (ou 20 mi/h) ».</p> <p>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 (p. ex., ils doivent être libres et exempts de tout polluant du sol). Même s'il n'est pas officiellement obligatoire d'inscrire ces véhicules sur un <i>Formulaire 1</i>, 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 <i>Formulaire 1</i> 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 ».</p> <p>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.</p>
<p>Véhicules de travail</p>	<p>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.</p> <p>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.).</p>

	<p>Lorsqu'un camion peut être importé en tant que véhicule de travail, son importation doit être enregistrée suivant le processus de mainlevée à la frontière pour les véhicules non réglementés.</p> <p>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.</p>
Remorques en tant que véhicules de travail	<p>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.</p> <p>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.</p>
Véhicules agricoles (instruments aratoires)	<p>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.).</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
Maison mobiles	<p>Une maison mobile est un véhicule qui mesure plus de 102 pouces de largeur en tout et qui est conçu pour être tiré derrière un autre véhicule et pour être utilisé comme unité d'habitation ou de travail. Son entrée doit être enregistrée selon le processus de dédouanement non réglementé des véhicules aux frontières.</p> <p>Les remorques fabriquées et vendues en tant que « modèles de parc » qui ressemblent à des maisons mobiles mais mesurent moins de 102 pouces de largeur en tout et sont équipées de toutes les caractéristiques nécessaires pour les déplacements sur route sont considérées comme des remorques et doivent être admissibles à l'importation en tant que remorque conformément aux procédures de dédouanement établies aux frontières.</p>
Véhicules à usage restreint (véhicules)	<p>Les véhicules à usage restreint sont une nouvelle catégorie de véhicules qui a été ajoutée au RSVa le 4 février 2021 et qui a remplacé la catégorie des</p>

<p>tout terrain, motocyclettes hors route, véhicules utilitaires tout terrain [côte à côte] et autres véhicules hors route) ne pouvant atteindre une vitesse de 32 km/h (ou 20 mi/h)</p>	<p>motocyclettes à usage restreint. Elle comprend maintenant les véhicules utilitaires tout terrain côte à côte, les autodunes (qui n'étaient pas réglementés auparavant) et quelques autres véhicules qui répondent à la nouvelle définition.</p> <p>Lorsque les conditions suivantes s'appliquent, les véhicules à usage restreint ne sont pas réglementés par la LSA SI :</p> <p>a) ils ont été fabriqués le 4 février 2021 ou après cette date et il s'agit de véhicules tout terrain, de motocyclettes hors route, de véhicules utilitaires tout terrain côte à côte, d'autodunes et de tout autre véhicule hors route similaire et sont conçus pour fonctionner à des vitesses qui ne dépassent pas 32 km/h (ou 20 mi/h). Il convient de noter que les véhicules capables de dépasser ces vitesses, fabriqués après cette date, sont réglementés ;</p> <p>b) ils ont été fabriqués avant le 4 février 2021 et il s'agit de véhicules utilitaires tout terrain côte à côte et d'autodunes quelle que soit leur vitesse maximale.</p> <p>Si un véhicule à usage restreint ne semble pas exclusivement conçu pour un usage hors route parce qu'il comporte suffisamment de caractéristiques pour un usage routier pratique, le véhicule peut être considéré comme appartenant à une catégorie de véhicules routiers réglementés. De même, les produits équipés de limiteurs de vitesse sont évalués en prenant d'abord en considération la capacité de vitesse sans contrainte du véhicule. Dans les cas où la conception du véhicule rend très peu pratique le retrait d'un mécanisme de régulation de la vitesse, TC peut, au cas par cas, considérer la limitation de vitesse comme valide. Dans de tels cas, l'ASFC devrait demander des précisions à TC avant d'autoriser la mainlevée du véhicule.</p> <p>Les bicyclettes à assistance électrique ne sont pas considérées comme des véhicules à usage restreint par TC, dans la mesure où elles sont conçues pour fonctionner hors route à des vitesses ne dépassant pas 32 km/h (ou 20 mi/h). Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter l'article de TC intitulé « Importer des bicyclettes à assistance électrique ».</p>
<p>Véhicules de compétition</p>	<p>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.</p> <p>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 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.</p>

	<p>Bien que l'importation de ce type de véhicules ne doive pas être inscrite sur un <i>Formulaire 1</i>, il peut y avoir des situations dans lesquelles l'importateur devra soumettre un tel formulaire dûment rempli aux autorités d'immatriculation provinciales et territoriales du Canada aux fins d'enregistrement du véhicule en tant que véhicule de compétition. Ainsi, l'importateur peut remplir un formulaire et indiquer que le véhicule n'a pas à être inscrit au programme du RVI et cocher la case « véhicule non réglementé » sur le <i>Formulaire 1</i>.</p> <p>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 conçues ainsi.</p> <p>Par ailleurs, un véhicule réglementé ordinaire qui a été modifié afin de servir pour la course et les déplacements routiers et qui n'est pas accompagné d'une déclaration écrite d'un organisme d'accréditation de course concernant la classification du véhicule en tant que véhicule de compétition n'est pas considéré comme appartenant à cette catégorie et doit être admissible à l'importation au titre de la catégorie initiale à laquelle le véhicule appartient (p. ex. voiture, camion ou motocyclette).</p>
<p>Véhicules exemptés en raison de l'âge</p>	<p>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. L'importation doit être enregistrée à l'aide d'un <i>Formulaire 1</i> en tant que véhicule qui n'a pas à être inscrit au programme du RVI, en cochant la bonne case d'importation de véhicule</p> <p>.</p> <p>Lorsqu'il n'y a aucune marque d'identification sur un véhicule permettant à l'ASFC 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.</p> <p>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 »;</p> <ul style="list-style-type: none"> • véhicules ayant subi des travaux d'entretien réguliers, étant munis de pièces de remplacement ou nouvellement peints, etc.; • véhicules reconstruits/restaurés maintenant les caractéristiques d'origine; • véhicules munis d'un kit de levage, si le véhicule a plus de 15 ans au moment de l'importation; • véhicules qu'on a modifiés en autos de course extrarapides 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;

	<ul style="list-style-type: none"> 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.
--	--

Annexe C- Véhicules importés temporairement

Dans le cas des véhicules importés temporairement au Canada, il peut être nécessaire ou non de remplir un Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou un Formulaire électronique 1 du RVI, selon la situation.

Si le véhicule est importé au moyen d'une Déclaration d'importation temporaire de véhicules non conformes à des fins spéciales de TC, un Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou un Formulaire électronique 1 du RVI EST requis.

Les véhicules automobiles documentés au moyen d'un permis d'admission temporaire de l'ASFC, le formulaire E99 – Déclaration de l'ASFC, ou le formulaire [E29B – Permis d'admission temporaire](#), **se verront délivrer un Formulaire d'importation de véhicule – Formulaire 1 ou Formulaire électronique 1 du RVI – uniquement lorsque l'importateur confirmera qu'il satisfait, ou qu'il fera en sorte de satisfaire, aux exigences provinciales ou territoriales d'immatriculation** et l'importateur doit indiquer qu'il **n'est pas** nécessaire d'inscrire le véhicule au programme du RVI en cochant la case « visiteur ou résident temporaire ».

Dans le cas d'un permis du système pour l'importation temporaire de véhicules (SITV) approuvé, la date finale d'exportation est la date autorisée par TC.

Type de véhicule importé	Information additionnelle
Visiteurs, touristes et résidents temporaires	<p>Les véhicules peuvent être admis au Canada, sans que les exigences de TC en matière d'importation aient à être respectées, lorsqu'ils sont utilisés exclusivement par des visiteurs, pour une période n'excédant pas 12 mois; par des résidents temporaires, comme des étudiants inscrits dans un établissement d'enseignement, pour la durée de leurs études au Canada; par des personnes titulaires d'un permis de travail ou d'une autorisation d'emploi en règle, pour une période d'au plus 36 mois.</p> <p>Les résidents temporaires et les titulaires de visa dont le véhicule doit être immatriculé pendant leur séjour temporaire au Canada doivent présenter à la frontière un <i>Formulaire 1</i>.</p>
Véhicules en transit	Les véhicules en transit (c.-à-d. les véhicules qui traversent le Canada dans le but de se rendre dans un autre pays) ne sont pas destinés à la consommation au Canada et ne sont pas réglementés par TC.
Véhicules appartenant à un étranger importés pour réparations ou modifications	<p>Les véhicules appartenant à un étranger sont ceux qui entrent au Canada temporairement pour réparations ou modifications, sous garantie ou non.</p> <p>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 –</p>

	<p>Formulaire 1, d'un Formulaire électronique 1 du RVI ni d'une déclaration d'importation de véhicules non conformes à des fins spéciales de TC. 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 les réparations, 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 les services. Le véhicule peut rester au Canada au plus 12 mois.</p>
<p>Véhicules de location des É.-U. conduits par des Canadiens</p>	<p>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 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.</p> <p>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.</p>
<p>Diplomates Personnel de forces étrangères Personnel chargé du précontrôle aux É.-U.</p>	<p>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 accréditées (numéro tarifaire 9808.00.00)</p> <p>Les diplomates dont les véhicules devront peut-être être immatriculés pendant qu'ils se trouvent temporairement au Canada doivent présenter un <i>Formulaire 1</i> à la frontière pour que les véhicules soient traités conformément aux lignes directrices sur les importations non liées au RVI.</p> <p>Les véhicules importés par le personnel de forces étrangères ne sont pas inscrits au programme du RVI pendant la durée de l'affectation au Canada. Les membres du personnel de forces étrangères dont le véhicule doit être immatriculé pendant le séjour temporaire au Canada doivent présenter à la frontière un <i>Formulaire 1</i> pour que le véhicule soit traité en vertu des lignes directrices établies sur le contrôle des importations non liées au RVI.</p> <p>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 l'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 un <i>Formulaire 1</i> pour que le véhicule soit traité en vertu des lignes directrices établies sur le contrôle des importations non liées au RVI.</p>
<p>Programme des services aux événements internationaux et aux congrès</p>	<p>Les importateurs ou les courtiers qui importent un véhicule dans le cadre du Programme des services aux événements internationaux et aux congrès doivent détenir un permis du SITV approuvé par TC et seront traités conformément au Mémorandum D8-1-2 - Programme des services aux événements internationaux et aux congrès (PSEIC)</p>

<p>Importation temporaire de véhicules non conformes par des résidents du Canada en utilisant le numéro tarifaire 9802.00.00</p>	<p>Pour qu'un résident du Canada puisse importer temporairement un véhicule immatriculé et enregistré aux É.-U. sous le numéro tarifaire 9802.00.00, il doit satisfaire à toutes les conditions mentionnées dans le <i>Règlement sur l'importation temporaire de moyens de transport par des résidents du Canada</i>, en particulier celles aux alinéas 3a), c), e) et g). Les importations temporaires de véhicules en vertu de ce tarif sont exemptes de droits et de taxes, et les véhicules doivent être exportés dans les délais prescrits (c.-à-d. dans les 30 jours). Pendant qu'il est au Canada, le véhicule doit être utilisé uniquement pour le transport d'un résident et des personnes qui l'accompagnent, du point d'arrivée au Canada directement à une destination précise au Canada et de cette destination précise à une destination à l'extérieur du Canada.</p> <p>Après l'expiration du délai maximal de 30 jours, le résident du Canada doit soit exporter le véhicule du Canada (une preuve d'exportation est requise), soit l'importer de façon permanente au Canada (s'il est admissible).</p> <p>Les véhicules importés de façon permanente au Canada entraînent des droits et des taxes et doivent être enregistrés dans le programme du RVI et passer une inspection fédérale. La limite de 30 jours peut être prolongée uniquement dans des circonstances exceptionnelles spécifiées dans le <i>Règlement sur l'importation temporaire de moyens de transport par des résidents du Canada</i>. Il convient également de noter que si un agent de l'ASFC n'est pas convaincu que le véhicule sera exporté dans les délais prescrits, il a le pouvoir, en vertu de la <i>Loi sur les douanes</i>, de refuser l'importation temporaire.</p>
---	---

<p>Déclaration d'importation temporaire de véhicules non conformes à des fins spéciales (anciennement l'annexe VII)</p>	<p>Une déclaration d'importation temporaire de véhicules non conformes à des fins spéciales permet d'importer temporairement au Canada des véhicules non conformes (véhicules non certifiés conformes aux NSVAC) pour une période déterminée, et ce, aux fins réglementaires prévues :</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) « exposition » – tout événement au cours duquel les véhicules de divers fabricants ou producteurs sont exposés (p. ex. les salons de l'automobile) et où le véhicule fait l'objet de l'exposition; (b) « démonstration » – pour démontrer 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) « essai » – véhicules importés pour évaluer l'intégrité du véhicule dans des circonstances ou des environnements particuliers (p. ex., essai par temps froid); (d) « évaluation » par des entreprises pour effectuer des tests de conformité; (e) « autres travaux de fabrication » sur un véhicule incomplet ou modification de véhicules neufs avant l'exportation; (f) « travaux ou opérations » qui exigent un véhicule spécialement conçu pour des productions de l'industrie du spectacle, des projets de génie civil ou autres travaux ou opérations semblables; (g) véhicules blindés qui seront utilisés par les organismes d'application de la loi; (h) dans le cas d'un véhicule immatriculé aux É.-U., une visite au Canada par son propriétaire, si ce dernier a une adresse résidentielle au Canada et est titulaire d'un permis de conduire canadien. <p>Eu égard au point h) ci-dessus, le paiement des droits et des taxes applicables doit être effectué au moment de l'importation et ceux-ci ne peuvent pas être remboursés au moment de l'exportation.</p> <p>Bien que ces véhicules soient exemptés de l'obligation d'être conformes aux NSVAC, ils doivent être accompagnés d'un permis du SITV approuvé de TC, d'un <i>Formulaire 1</i> (les importateurs sont tenus de cocher la case d'exemption « Véhicule importé temporairement à des fins spéciales » ou « Véhicule importé à des fins particulières – Annexe VII » selon la version du formulaire présenté), de la documentation à l'appui confirmant une attestation de propriété valide (CT non obligatoire, car certains véhicules ne proviennent pas des É.-U.), d'un document d'immatriculation et d'un acte de vente. Le véhicule doit encore satisfaire à toutes les exigences applicables de l'ASFC et des autres ministères au moment de l'importation (p. ex., il doit être libre et exempt de tout polluant du sol).</p> <p>Pour importer temporairement un véhicule non conforme aux fins réglementaires décrites ci-dessus, il faut présenter à TC un permis du SITV et TC doit l'approuver avant que le véhicule puisse passer la frontière canadienne.</p> <p>À la frontière, les importateurs doivent présenter un permis du SITV estampillé et approuvé par TC et documenter l'importation à l'aide d'un <i>Formulaire 1</i> en cochant la case d'exemption « Véhicule importé</p>
--	---

	temporairement à des fins spéciales » ou « Véhicule importé à des fins particulières – Annexe VII », selon la version du formulaire présenté.
	Remarque : Toute inscription manuscrite sur la déclaration de TC rendra cette dernière nulle et non avenue. TC précise que le permis indique uniquement le nom de l'entité importatrice (le déclarant) et les véhicules dont elle est responsable.

Annexe D – Véhicules importés pour les pièces

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

Tous les véhicules appartenant à une catégorie réglementaire qui sont un rebut ou de la ferraille ou qui sont irrépares (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 ».

Type de véhicule importé	Information additionnelle
Véhicules FMVSS importés temporairement et endommagés pendant qu'ils sont au Canada	<p>Les véhicules certifiés aux É.-U. qui sont importés temporairement et endommagés à un point tel que le coût des réparations ne serait pas considéré comme raisonnable à la suite d'une collision, d'un incendie, d'une inondation, d'un accident ou d'un autre événement pendant qu'ils étaient au Canada, et qui sont déclarés comme véhicules de récupération par une société d'assurances agréée aux fins de leur disposition doivent être exportés au plus tard à la fin de la période d'importation temporaire. Afin que ces véhicules soient importés en permanence, ils doivent être exportés et présentés pour importation comme s'ils étaient importés en provenance des É.-U. ou du Mexique (selon le cas). Si ces véhicules sont admissibles selon la liste de compatibilité du RVI, ils doivent alors être inscrits au programme du RVI.</p> <p>Les véhicules non certifiés aux É.-U. qui sont importés temporairement par un visiteur et endommagés à un point tel que le coût des réparations ne serait pas considéré comme raisonnable pendant qu'ils sont au Canada doivent être exportés ou détruits à moins qu'ils ne soient admissibles à l'importation comme véhicules exemptés en raison de l'âge en vertu de la LSA.</p>
Programme de véhicules importés pour pièces seulement (véhicules certifiés conformes aux FMVSS des É.-U. seulement)	<p>Les véhicules conformes aux FMVSS (de récupération, libres, endommagés ou non) qui peuvent habituellement être inscrits au programme du RVI et qui sont admissibles selon la liste de compatibilité du RVI peuvent être volontairement déclarés à des fins d'importation pour « pièces seulement » dans le cadre du programme de véhicules importés pour pièces seulement de TC.</p> <p>Les véhicules importés dans le cadre de ce programme verront leur NIV inscrit comme véhicule irrépares et ne pourront jamais être immatriculés ou enregistrés dans une province ou un territoire. Une fois qu'un véhicule est déclaré dans le cadre du programme de véhicules importés pour pièces seulement, le statut de celui-ci ne peut être modifié.</p>

	<p>Les véhicules de récupération qui proviennent de pays autres que les É.-U. ou le Mexique et qui ont moins de 15 ans et les autobus fabriqués le 1^{er} janvier 1971 ou après cette date ne sont pas admissibles à l'importation au Canada dans le cadre du programme de véhicules importés pour pièces seulement.</p> <p>Pour importer un véhicule admissible dans le cadre de ce programme, l'importateur doit remplir le <i>Formulaire 3</i> et le présenter à l'ASFC au moment de l'importation, en plus de soumettre les documents originaux de propriété (CT ou titre de récupération) et inscrire le véhicule importé ainsi au RVI. Dans de tels cas, le véhicule doit être inscrit au programme du RVI, mais il ne doit pas obligatoirement être conforme aux NSVAC ni subir une inspection finale par le RVI.</p> <p>Le véhicule doit avoir été acheté ou initialement vendu aux É.-U. ou appartenir à la catégorie des véhicules réglementaires d'occasion provenant du Mexique, porter au minimum une étiquette de conformité américaine ou être accompagné d'une lettre indiquant le NIV du fabricant au lieu d'une étiquette de conformité américaine, et afficher sur son tableau de bord un NIV visible.</p>
<p>Voitures prêtes à monter</p>	<p>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.</p> <p>Les ensembles de départ peuvent être importés en conformité avec les procédures établies sur le site Web de TC concernant l'importation d'automobiles prêtes à monter. Les importateurs doivent d'abord soumettre une demande d'autorisation préalable à TC. Si l'ensemble satisfait aux exigences de TC, le Ministère délivrera une lettre d'autorisation CPC à l'importateur, qu'il devra présenter à l'ASFC au moment de l'importation.</p> <p>Les ASF ne doivent pas utiliser le <i>Formulaire 1</i> pour les ensembles de départ. Chaque importation d'ensemble de départ est analysée selon ses propres caractéristiques. Si l'autorisation de TC n'a pas été obtenue pour l'importation de l'ensemble de départ ou qu'un ASF croit que l'expédition peut contenir suffisamment de pièces pour correspondre à la définition d'un véhicule aux termes de la LSA, l'expédition sera refusée ou retenue jusqu'à ce que TC ait communiqué des éclaircissements permettant d'accorder la mainlevée.</p> <p>Une fois qu'un véhicule est achevé à partir d'un ensemble de départ, il devient alors un véhicule prêt à monter. Les véhicules prêts à monter qui sont achevés, montés ou démontés ne sont pas admissibles à l'importation au Canada puisqu'ils n'ont pas les certifications nécessaires pour satisfaire aux exigences de la LSA. La seule exception est si l'importateur peut fournir une preuve satisfaisante à un ASF que le véhicule a été achevé au moins 15 ans avant son importation afin d'être considéré comme exempté en raison de son âge.</p>

Châssis-cabines de remplacement pour camions (non complétés)	<p>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 pas de la compétence de TC. Cet « ensemble » n'est pas consigné dans un <i>Formulaire 1</i> ou un <i>Formulaire 3</i>.</p> <p>Les camions qui sont construits à partir de ces ensembles (le plus souvent les camions-tracteurs) ne sont pas admissibles à l'importation au Canada, car ils n'ont pas la certification nécessaire pour satisfaire aux exigences de la LSA.</p>
---	--

REMARQUE : Les sections avant (front clip) des véhicules sont considérées comme des pièces aux fins du passage de la frontière, si aucune autre section du véhicule n'est présente.

Annexe E - Véhicules non admissibles

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. **Les sections qui suivent fournissent des renseignements supplémentaires sur les circonstances connues entraînant l'inadmissibilité de véhicules à l'importation au Canada.**

Il convient de noter que lorsqu'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 ».

Type de véhicule importé	Information additionnelle
Véhicules modifiés	<p>Les véhicules de moins de 15 ans appartenant à une catégorie réglementaire et les autobus fabriqués le 1^{er} janvier 1971 ou après cette date, à l'égard desquels une demande d'importation est présentée, ne conservent pas, s'ils ont été modifiés (sauf dans le cas de réparations générales ou d'un entretien courant), leur certification initiale délivrée à l'usine nécessaire pour l'importation au Canada.</p> <p>Pour être jugés admissibles, les importateurs doivent obtenir du responsable des modification du véhicule ou à l'étape finale du fabricant des documents attestant que le véhicule modifié est conforme à toutes les normes applicables. Ces documents doivent être fournis à TC avant de présenter le véhicule à la frontière pour obtenir une autorisation CPC. Les véhicules modifiés non accompagnés d'une telle preuve ne pourront pas être importés au Canada.</p> <p>Exemples :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une motocyclette convertie en tricycle;

	<ul style="list-style-type: none"> - une fourgonnette convertie en fourgonnette de camping; - l'ajout d'un kit de levage ou de suspension à un véhicule; - l'adaptation d'un véhicule pour qu'il soit accessible aux personnes handicapées; - un véhicule rallongé; - la restauration d'un véhicule avec un kit de carrosserie différent. <p>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.</p>
<p>Véhicules dont la suspension a été modifiée (kits de levage, systèmes pneumatiques, etc.)</p>	<p>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.</p> <p>Les véhicules dont les systèmes de suspension ont été modifiés et qui reviennent à la configuration du fabricant de l'équipement d'origine sont admissibles à la réimportation au Canada. Le traitement à la frontière s'effectuera selon les lignes directrices établies dans le présent memorandum D.</p>
<p>Véhicules fabriqués pour un marché étranger</p>	<p>Les véhicules de moins de 15 ans appartenant à une catégorie réglementaire 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. ou le Mexique) et qui ne sont pas conformes aux NSVAC, ne sont pas admissibles à l'importation permanente. 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.</p>

Véhicules du marché gris	<p>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. ou au Mexique, où ils ont été modifiés afin d'être conformes aux normes de sécurité et d'émissions des É.-U. Il est possible de les reconnaître grâce à l'étiquette apposée par l'entreprise américaine qui a effectué les modifications, indiquant que les véhicules 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 les autobus fabriqués le 1^{er} janvier 1971 ou après cette date) ne peuvent pas être importés au Canada.</p>
Camions neufs montés à partir de châssis-cabine de remplacement	<p>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).</p>
Répliques	<p>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). 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.</p> <p>Voici les exemples les plus courants de répliques non admissibles :</p> <ul style="list-style-type: none"> - véhicules qu'on a modifiés en autos de course extrarapides 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; - 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	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.
---------------------------------	---

Références	
Bureau de diffusion	Division de la gestion des programmes et des politiques Direction des programmes du secteur commercial Direction générale du secteur commercial et des échanges commerciaux
Dossier de l'administration centrale	
Références légales	<i>Loi sur les douanes</i> <i>Loi sur la sécurité automobile</i> <i>Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles</i> <i>Loi sur la protection des végétaux</i>
Autres références	<u>D2-4-1</u> , <u>D4-1-5</u> , <u>D7-4-1</u> , <u>D7-4-3</u> , <u>D8-1-1</u> , <u>D8-1-2</u> , <u>D9-1-11</u> , <u>D19-1-1</u> , <u>D21-1-1</u>
Ceci annule le mémorandum D	D19-12-1 daté du 12 août 2020

Final Approval

(check one option, obtain required signatures and date)

- OK to E-PRINT
- OK to E-PRINT once written corrections are made
- Once written corrections are made, RESUBMIT new proofs

Manager's approval/signature

Print Manager's name

Date: _____

Director's approval/signature

Print Director's name

Date: _____