

Cour fédérale



Federal Court

**Date : 20110113**

**Dossier : T-407-09**

**Référence : 2011 CF 33**

[TRADUCTION FRANÇAISE CERTIFIÉE, NON RÉVISÉE]

**Ottawa (Ontario), le 13 janvier 2011**

**En présence de madame la juge Heneghan**

**ENTRE :**

**1068827 ONTARIO INC. FAISANT AFFAIRE  
SOUS LA RAISON SOCIALE DE  
GRACE MOTORS**

**demanderesse**

**et**

**SA MAJESTÉ LA REINE DU CHEF DU  
CANADA REPRÉSENTANT LE MINISTRE  
DU REVENU NATIONAL**

**défendeur**

**MOTIFS DU JUGEMENT ET JUGEMENT**

Introduction

[1] Le 18 mars 2009, la société 1068827 Ontario Inc., faisant affaire sous la raison sociale de Grace Motors (la demanderesse), a engagé la présente action contre le ministre du Revenu national

(le défendeur), déposant, conformément à la *Loi sur les Cours fédérales*, L.R.C. 1985, ch. F-7, et les *Règles des Cours fédérales*, DORS/98-106 (les Règles), une déclaration. La présente action est un appel formé contre la décision du Tribunal canadien du commerce extérieur (le TCCE) rendue le 11 septembre 2008. Cette décision du TCCE rejetait l'appel interjeté par la demanderesse de la décision du défendeur de rejeter la demande de remboursement de la taxe d'accise présentée par la demanderesse.

[2] Le défendeur ayant vu rejeter sa requête tendant à la radiation de la déclaration de la demanderesse ou au rejet de l'action intentée par celle-ci, la demanderesse a déposé, le 22 septembre 2009, une déclaration modifiée.

[3] Le 30 juin 2010, les parties ont déposé un exposé conjoint des faits.

[4] La société demanderesse importe des États-Unis en vue de leur revente au Canada des véhicules automobiles usagés. La demanderesse n'est, dans le commerce des véhicules automobiles, ni un « fabricant » ni un « marchand en gros titulaire de licence » au sens de la *Loi sur la taxe d'accise*, L.R.C. 1985, ch. E-15 (la LTA).

[5] Entre le 1<sup>er</sup> avril 2005 et le 30 avril 2006, la demanderesse a importé 270 véhicules automobiles usagés équipés de climatiseurs. Le défendeur a perçu, au titre de la taxe d'accise, conformément à l'article 23 et à l'annexe I, article 7, de la LTA, 100 \$ par véhicule, soit 27 000 \$ au total.

[6] Le 1<sup>er</sup> avril 2007, la demanderesse a déposé une demande de remboursement de la taxe d'accise. Le 27 avril 2007, le défendeur a émis un avis de détermination rejetant la demande de remboursement. Le 8 mai 2008, la demanderesse a déposé un avis d'opposition qui a été rejeté le 25 octobre 2007.

[7] Selon la déclaration modifiée de la demanderesse, l'appel qu'elle avait interjeté a été rejeté par le TCCE le 11 septembre 2008.

[8] L'action présente ne soulève qu'une question : les dispositions de la LTA prévoient-elles la perception d'une taxe d'accise sur les appareils de climatisation inclus à titre d'équipement installé en permanence sur les véhicules usagés importés au Canada, qu'il s'agisse d'automobiles, de familiales, de fourgonnettes ou de camions?

[9] La présente action est engagée au titre de l'article 81.24 de la LTA, qui dispose :

Toute partie à un appel entendu par le Tribunal en vertu de l'article 81.19, 81.21, 81.22 ou 81.23 peut, dans un délai de cent vingt jours suivant la date d'envoi de la décision du Tribunal, en appeler de cette décision à la Cour fédérale.	Any party to an appeal to the Tribunal under section 81.19, 81.21, 81.22 or 81.23 may, within one hundred and twenty days after the day on which the decision of the Tribunal is sent to that party, appeal the decision to the Federal Court.
---	--

[10] Aux termes de cette disposition, les appels formés contre une décision du TCCE font, sous réserve de la partie 4 des Règles, l'objet d'un procès *de novo*. C'est dire qu'il ne s'agit pas d'un contrôle judiciaire et qu'il n'est pas par conséquent nécessaire de se livrer à une analyse de la norme

de contrôle applicable; voir le jugement rendu dans l'affaire *Zale Canada Diamond Sourcing Inc. c. Canada* (2010), 363 F.T.R. 251.

Les arguments avancés par la demanderesse

[11] Selon la demanderesse, les dispositions de la LTA relatives aux automobiles équipées d'un système de climatisation ne s'appliquent pas aux appareils de climatisation équipant les véhicules usagés importés au Canada. Selon la demanderesse, les débats parlementaires qui ont eu lieu le 27 janvier 1977, lors de l'adoption de la LTA, font clairement ressortir quels étaient l'objet du projet de loi et l'intention du législateur. La demanderesse s'y réfère aux paragraphes 15, 16 et 18 de son mémoire des faits et du droit.

[TRADUCTION]

Cette taxe n'a pas pour but d'accroître les recettes fiscales, mais d'encourager les Canadiens à exiger, et l'industrie automobile à fabriquer des voitures plus légères ayant un meilleur rendement énergétique.

[...]

[La LTA] décourage sensiblement l'achat, et donc la fabrication d'automobiles à faible rendement énergétique [...]

[...]

L'amendement instaurant une taxe d'accise spéciale de 100 \$ sur les climatiseurs équipant les automobiles, les familiales, les fourgonnettes et les camionnettes entend lui aussi contribuer à une meilleure économie de l'énergie. Les climatiseurs installés à bord de véhicules augmentent sensiblement la consommation de carburant, directement, parce qu'ils sont alimentés par le moteur, et indirectement, parce qu'ils augmentent le poids du véhicule.

[12] Autrement dit, selon la demanderesse, il s'agirait d'une taxe uniquement prospective. L'idée était d'agir sur la fabrication des véhicules neufs, et non de sanctionner rétrospectivement l'industrie de l'automobile en imposant une taxe sur les véhicules existants équipés de climatiseurs par le fabricant d'origine.

[13] Invoquant à l'appui de son argument l'arrêt *R. c. Sharpe*, [2001] 1 R.C.S. 45, la demanderesse fait également valoir que pour mettre en évidence l'intention du législateur, les dispositions de la LTA doivent faire l'objet d'une lecture contextuelle.

[14] Le paragraphe 23(1) de la LTA précise quelles sont les marchandises assujetties à la taxe d'accise, à savoir les marchandises importées et les marchandises produites au Canada et livrées à leur acheteur. En ce qui concerne les marchandises produites au Canada, cette disposition vise de toute évidence les marchandises neuves et il y a un lien explicite entre la fabrication ou la production de marchandises, et leur livraison à l'acheteur.

[15] Le paragraphe 23(2) vise, lui, la partie concernée, le moment où la taxe doit être acquittée et les dispositions régissant son paiement. En ce qui concerne les marchandises auxquelles s'applique le paragraphe 23(2), la taxe d'accise doit être acquittée par le fabricant ou le producteur au moment de la livraison à l'acheteur. Selon la demanderesse, cet article vise évidemment les marchandises de fabrication récente. Ni l'un ni l'autre de ces paragraphes ne mentionne la revente ou les acheteurs subséquents, et ni l'un ni l'autre n'envisage le cas des véhicules usagés.

[16] La demanderesse relève que, selon la définition qui en est donnée à l'alinéa 2(1)g) de la LTA, il faut entendre par « fabricant ou producteur », « toute personne qui importe au Canada des véhicules automobiles neufs conçus pour servir sur les routes, ou leur châssis ». Selon la demanderesse, si le législateur avait entendu englober dans cette définition les véhicules usagés, il aurait, soit inscrit dans la définition le mot « usagés », soit n'y aurait pas employé le mot « neufs ».

[17] La demanderesse fait en outre valoir que si le mot « importées », tel qu'il figure au paragraphe 23(2) de la LTA, s'appliquait aux véhicules usagés, l'article en question imposerait une taxe sur les voitures usagées importées, mais non pas sur la vente au Canada de véhicules usagés. Selon la demanderesse, cela entraînerait en fait un résultat ridicule contraire à l'intention du législateur, qui entendait réduire les émissions et améliorer le rendement du combustible.

[18] Toujours selon la demanderesse, les dispositions de la LTA visant les véhicules automobiles, mentionnent expressément les véhicules neufs, mais ne disent rien des véhicules usagés. À l'appui de cet argument, la demanderesse cite l'arrêt *Markevich c. Canada*, [2003] 1 R.C.S. 94, à l'occasion duquel la Cour suprême du Canada a rappelé que :

Selon un « principe fondamental en matière d'interprétation des lois, un tribunal ne devrait pas accepter une interprétation qui nécessite l'ajout de mots, lorsqu'il existe une autre interprétation acceptable qui ne requiert aucun ajout de cette nature ».

Or, selon la demanderesse, il faut, pour que puisse être retenue l'interprétation avancée par le défendeur, insérer le mot « usagées » dans les dispositions applicables de la LTA, c'est-à-dire l'article 7 de l'annexe I.

[19] Lorsqu'on a recours, pour interpréter la LTA, à une analyse textuelle, contextuelle et téléologique, comme le prévoit l'arrêt *Canada Trustco Mortgage Co. c. Canada*, [2005] 2 R.C.S. 601, il devient, selon la demanderesse, manifeste que les dispositions de la LTA s'appliquent aux véhicules automobiles neufs équipés de climatiseurs, et non pas aux appareils de climatisation dont sont munis des véhicules automobiles usagés.

Les arguments avancés par le défendeur

[20] Le défendeur avance lui aussi un certain nombre d'arguments quant aux principes régissant l'interprétation des lois, faisant valoir qu'en la matière le contexte revêt une importance prépondérante. D'après lui, il ressort clairement du paragraphe 23(1) que la taxe d'accise est prélevée, conformément à l'annexe I, sur toute marchandise importée ou fabriquée au Canada. Aux termes de l'article 7 de l'annexe I, la taxe d'accise frappe les climatiseurs destinés à des véhicules automobiles, et non les véhicules équipés de tels appareils. Selon le paragraphe 23(2), la taxe d'accise doit être acquittée par l'importateur.

[21] Le défendeur soutient en outre que les termes employés par le législateur sont clairs et précis. La taxe de 100 \$ sur les climatiseurs équipant des automobiles ne s'applique pas uniquement aux véhicules neufs. Si c'était le cas, le législateur l'aurait précisé. Selon le défendeur, l'interprétation avancée par la demanderesse aurait pour résultat d'atténuer le sens et la portée de l'article 7 de l'annexe I, afin d'exclure de son champ d'application les véhicules usagés, ce qui serait contraire au sens ordinaire des mots employés dans cette disposition.

[22] Le défendeur relève, en outre, que la disposition fiscale en cause a pour but de favoriser les économies d'énergie. À l'époque où a été déposé le projet de loi C-21, la plupart des véhicules n'étaient pas équipés de la climatisation. Cette nouvelle taxe entendait décourager le gaspillage énergétique en imposant une taxe sur tous les véhicules fabriqués au Canada et munis dès leur fabrication d'un appareil de climatisation, ainsi que tous les véhicules climatisés importés au

Canada. Selon le défendeur, la taxe s'applique aux véhicules de fabrication canadienne déjà existants.

[23] La taxe d'accise s'applique également à tous les véhicules munis de la climatisation importés au Canada, ce qui fait que l'on ne peut pas tenter de se soustraire à cette taxe en achetant des véhicules fabriqués aux États-Unis et importés ultérieurement au Canada.

[24] Le défendeur relève, en outre, que le mot « automobiles » est employé à l'article 6 de l'annexe I, qui impose une taxe d'accise sur les véhicules d'un certain poids. Il est à supposer que dans son emploi du mot « automobiles », le législateur a été cohérent. Le défendeur fait valoir que selon l'interprétation proposée par la demanderesse, l'article 7 de l'annexe I confère au mot « automobiles » un sens plus étroit que celui qu'en donne l'article 6, ce qui serait contraire aux principes régissant l'interprétation des lois.

[25] Le défendeur relève par ailleurs que la définition de « fabricant ou producteur » qui figure à l'alinéa 2(1)g), comprend toute personne qui importe des véhicules automobiles neufs. Cette disposition doit être interprétée par rapport au paragraphe 2(4.1) de la LTA, aux termes duquel un fabricant ou producteur au sens de l'alinéa 2(1)g) est réputé être le fabricant des véhicules neufs importés. C'est ainsi que les 100 \$ de taxe d'accise ne sont acquittés qu'une seule fois. Autrement dit, selon le défendeur, aux termes de l'alinéa 2(1)g) ce ne serait pas seulement les véhicules neufs importés tout équipés d'un climatiseur qui seraient assujettis à la taxe.



Analyse et décision

[26] L'issue du présent appel dépend essentiellement de l'interprétation des dispositions applicables. La taxe d'accise ici en cause est prescrite par les paragraphes 23(1) et 23(2) de la LTA, qui disposent :

23. (1) Sous réserve des paragraphes (6) à (8), lorsque les marchandises énumérées à l'annexe I sont importées au Canada, ou y sont fabriquées ou produites, puis livrées à leur acheteur, il est imposé, prélevé et perçu, outre les autres droits et taxes exigibles en vertu de la présente loi ou de toute autre loi, une taxe d'accise sur ces marchandises, calculée selon le taux applicable figurant à l'article concerné de cette annexe. Lorsqu'il est précisé que ce taux est un pourcentage, il est appliqué à la valeur à l'acquitté ou au prix de vente, selon le cas.

(2) Lorsque les marchandises sont importées, la taxe d'accise prévue par le paragraphe (1) est payée conformément à la Loi sur les douanes, et lorsque les marchandises sont de fabrication ou de provenance canadienne et vendues au Canada, cette taxe d'accise est exigible du fabricant ou du producteur au moment de la livraison de ces marchandises à leur acheteur.

23. (1) Subject to subsections (6) to (8), whenever goods mentioned in Schedule I are imported or are manufactured or produced in Canada and delivered to a purchaser of those goods, there shall be imposed, levied and collected, in addition to any other duty or tax that may be payable under this or any other law, an excise tax in respect of the goods at the applicable rate set out in the applicable section of that Schedule, computed, if that rate is specified as a percentage, on the duty paid value or the sale price, as the case may be.

(2) Where goods are imported, the excise tax imposed by subsection (1) shall be paid in accordance with the provisions of the Customs Act by the importer, owner or other person liable to pay duties under that Act, and where goods are manufactured or produced and sold in Canada, the excise tax shall be payable by the manufacturer or producer at the time of delivery of the goods to the purchaser thereof.

[27] Le paragraphe 2(1) contient les définitions en question. Selon l'alinéa 2(1)g), le terme « fabricant ou producteur » englobe « toute personne qui importe au Canada des véhicules automobiles neufs conçus pour servir sur les routes, ou leur châssis ».

[28] Le paragraphe 2(4.1), lui aussi applicable en l'espèce, prévoit que :

<p>Pour l'application de la présente loi, le fabricant ou producteur, au sens de l'alinéa g) de la définition de ce terme au paragraphe (1), à l'exception d'un membre d'une catégorie de petits fabricants ou producteurs exemptée, par règlement d'application du paragraphe 54(2), de l'obligation de demander une licence en vertu du paragraphe 54(1), qui importe au Canada des véhicules automobiles neufs conçus pour servir sur les routes, ou leur châssis, est réputé en être le fabricant ou producteur au Canada, et non leur importateur; les véhicules ou les châssis sont réputés être des marchandises fabriquées ou produites au Canada et non des marchandises importées.</p>	<p>For the purposes of this Act, a person who is a manufacturer or producer within the meaning of paragraph (g) of the definition of that term in subsection (1), other than a member of a class of small manufacturer or producer that is exempted by virtue of regulations made under subsection 54(2) from the requirement of subsection 54(1) to apply for a licence, and who imports new motor vehicles designed for highway use, or chassis therefor, into Canada shall be deemed to be the manufacturer or producer in Canada thereof and not the importer thereof and the vehicles or chassis shall be deemed to be goods produced or manufactured in Canada and not imported goods.</p>
--	--

[29] Et enfin, les articles 7 et 8 de l'annexe I, eux aussi pertinents en l'espèce, disposent :

<p>7. Les climatiseurs conçus pour être installés dans les automobiles, les familiales, les fourgonnettes ou les camions, qu'ils soient :</p> <p>a) ou bien distincts;</p> <p>b) ou bien inclus à titre d'équipement installé en</p>	<p>7. Air conditioners designed for use in automobiles, station wagons, vans or trucks whether</p> <p>(a) separate, or</p> <p>(b) included as permanently installed equipment in an</p>
--	---

permanence dans ces véhicules au moment de la vente ou de l'importation par le fabricant ou l'importateur, selon le cas, cent dollars.

Pour l'application du présent article et de l'article 8, une unité d'évaporation destinée à entrer dans la fabrication de climatiseurs conçus pour être installés dans les automobiles est réputée être un climatiseur décrit dans le présent article sauf lorsqu'elle est utilisée pour fins de réparations ou de remplacement.

8. L'article 7 ne s'applique pas dans le cas d'un climatiseur visé à cet article qui, selon le cas :

a) est acheté ou importé pour être installé en permanence dans une ambulance ou un corbillard ou est compris dans l'équipement installé en permanence dans ces véhicules;

b) est vendu dans des conditions qui feraient de la vente une fourniture détaxée pour l'application de la partie IX de la loi ou est acheté, pour son usage personnel ou officiel, par une personne exempte d'impôts et de taxes visée à l'article 34 de la convention figurant à l'annexe I de la Loi sur les missions étrangères et les organisations internationales ou à l'article 49 de la convention figurant à l'annexe II de cette loi;

c) est inclus à titre

automobile, station wagon, van or truck at the time of sale or importation of the vehicle by the manufacturer or importer thereof, as the case may be, one hundred dollars

and, for purposes of this section and section 8, an evaporator unit designed for use with or as part of an automotive type air conditioning system shall be deemed to be an air conditioner described in this section except where the evaporator unit is used for repair or replacement purposes.

8. Section 7 does not apply in the case of any air conditioner described therein

(a) that is purchased or imported for permanent installation in an ambulance or hearse or is included as permanently installed equipment in such a vehicle;

(b) that is sold under conditions that would qualify the sale as a zero-rated supply for the purposes of Part IX of the Act or that is purchased by and for the personal or official use of a person who is entitled to the tax exemptions specified in article 34 of the Convention set out in Schedule I to the Foreign Missions and International Organizations Act or in article 49 of the Convention set out in Schedule II to that Act; or

(c) that is included as

<p>d'équipement installé en permanence dans une automobile, une familiale, une fourgonnette ou un camion, qui est vendu dans des conditions qui feraient de la vente une fourniture détaxée pour l'application de la partie IX de la loi ou est acheté, pour son usage personnel ou officiel, par une personne exempte d'impôts et de taxes visée à l'article 34 de la convention figurant à l'annexe I de la Loi sur les missions étrangères et les organisations internationales ou à l'article 49 de la convention figurant à l'annexe II de cette loi.</p>	<p>permanently installed equipment in an automobile, station wagon, van or truck, that is sold under conditions that would qualify the sale as a zero-rated supply for the purposes of Part IX of the Act or that is purchased by and for the personal or official use of a person who is entitled to the tax exemptions specified in article 34 of the Convention set out in Schedule I to the Foreign Missions and International Organizations Act or in article 49 of the Convention set out in Schedule II to that Act.</p>
--	---

[30] Les principes régissant l'interprétation des lois sont résumés en ces termes au paragraphe 10 de l'arrêt rendu par la Cour suprême du Canada dans l'affaire *Canada Trustco Mortgage Co.* :

L'interprétation d'une disposition législative doit être fondée sur une analyse textuelle, contextuelle et téléologique destinée à dégager un sens qui s'harmonise avec la Loi dans son ensemble. Lorsque le libellé d'une disposition est précis et non équivoque, le sens ordinaire des mots joue un rôle primordial dans le processus d'interprétation. Par contre, lorsque les mots utilisés peuvent avoir plus d'un sens raisonnable, leur sens ordinaire joue un rôle moins important. L'incidence relative du sens ordinaire, du contexte et de l'objet sur le processus d'interprétation peut varier, mais les tribunaux doivent, dans tous les cas, chercher à interpréter les dispositions d'une loi comme formant un tout harmonieux.

[31] Le paragraphe 23 de la LTA et l'article 7 de l'annexe I à la Loi ont pour objet d'encourager l'achat de véhicules à bon rendement énergétique, en imposant une taxe sur la fabrication et l'importation de véhicules équipés de climatiseurs.

[32] Lorsqu'un véhicule automobile est, au Canada, fabriqué tout équipé d'un climatiseur, la taxe doit être acquittée par le fabricant au point de vente.

[33] En vertu de la définition de « fabricant et producteur » qui figure à l'alinéa 2(1)g ainsi que du paragraphe 2(4.1), toute personne important des véhicules automobiles neufs conçus pour servir sur les routes est réputée en être le fabricant au Canada. C'est ainsi que les personnes important des véhicules automobiles neufs équipés de climatiseurs ne sont tenues d'acquitter qu'une seule fois la taxe de 100 \$, et cela au point de vente canadien.

[34] C'est ce qui résulte de l'article 23 de la LTA. Cette taxe de 100 \$ n'est pas imposée aux vendeurs ultérieurs ou aux acheteurs subséquents. Autrement dit, au Canada, ni l'acheteur ni le vendeur d'un véhicule usagé n'est assujéti à cette taxe sur de tels véhicules équipés d'un climatiseur.

[35] Le particulier qui importe un véhicule usagé acheté dans un autre pays est assujéti à cette taxe aux termes de l'article 23 de la LTA. Cela peut paraître curieux étant donné que l'achat et la vente au Canada d'un véhicule usagé équipé d'un climatiseur ne sont pas sujets à cette taxe, puisque cette taxe de 100 \$ doit être acquittée par l'importateur du véhicule. Aux fins de l'article 23, cependant, l'importateur d'un véhicule usagé se trouve dans la même situation que le fabricant canadien d'un véhicule neuf. La comparaison à effectuer n'est pas entre l'importateur d'un véhicule usagé et le vendeur ou l'acheteur d'un véhicule usagé au Canada.

[36] Cette taxe est censée décourager l'achat de véhicules automobiles à faible rendement énergétique. Les climatiseurs consomment beaucoup d'énergie et les véhicules automobiles équipés de tels appareils ont un moins bon rendement énergétique. Selon les dispositions applicables, cette taxe dissuasive est prélevée au point où le véhicule en question est à même d'entrer en service au Canada.

[37] Ainsi, lorsqu'un véhicule usagé est acheté au Canada, la taxe a déjà été acquittée par le fabricant canadien. La personne qui importe au Canada un véhicule usagé acheté à l'étranger, importe un véhicule à faible rendement énergétique qui n'est pas encore entré en service au Canada. C'est cela que le législateur a souhaité décourager en imposant cette taxe d'accise.

[38] Ainsi, selon l'interprétation la plus conforme à l'objet même de l'article 23 de la LTA, cette taxe d'accise frappe tous les véhicules automobiles équipés de climatiseurs, tant les véhicules neufs que les véhicules usagés importés.

[39] L'interprétation proposée par le défendeur est en outre la plus conforme à une analyse textuelle et contextuelle. Cette interprétation n'exige pas, en effet, de sous-entendre la présence, à l'article 23 de la Loi, ou à l'article 7 de l'annexe I, du mot « usagées ». Il est également à supposer que le législateur s'est montré cohérent dans son emploi du mot « automobiles » dans le texte de la LTA. Je me fonde en cela sur l'arrêt de la Cour suprême du Canada, *Thomson c. Canada (Sous-ministre de l'Agriculture)*, [1992] 1 R.C.S. 385, à la p. 400 du recueil :

Le mot est employé dans d'autres dispositions de la Loi et, à moins que le contexte ne s'y oppose clairement, un mot doit recevoir la même interprétation et avoir le même sens tout au long d'un texte législatif.

[40] La définition de « fabricant ou producteur » qui figure à l’alinéa 2(1)g) ainsi qu’au paragraphe 2(4.1) de la LTA en fournit un exemple :

<p>2. (1) Les définitions qui suivent s’appliquent au présent article, aux parties I à VIII (sauf l’article 121) et aux annexes I à IV.</p> <p>...</p> <p>« fabricant ou producteur »</p> <p>...</p> <p>g) toute personne qui importe au Canada des véhicules automobiles neufs conçus pour servir sur les routes, ou leur châssis;</p> <p>...</p> <p>(4.1) Pour l’application de la présente loi, le fabricant ou producteur, au sens de l’alinéa g) de la définition de ce terme au paragraphe (1), à l’exception d’un membre d’une catégorie de petits fabricants ou producteurs exemptée, par règlement d’application du paragraphe 54(2), de l’obligation de demander une licence en vertu du paragraphe 54(1), qui importe au Canada des véhicules automobiles neufs conçus pour servir sur les routes, ou leur châssis, est réputé en être le fabricant ou producteur au Canada, et non leur importateur; les véhicules ou les châssis sont réputés être des marchandises fabriquées ou produites au Canada et non des marchandises importées.</p>	<p>2. (1) The following definitions apply in this section, Parts I to VIII (other than section 121) and Schedules I to IV:</p> <p>...</p> <p>“manufacturer or producer”</p> <p>...</p> <p>(g) any person who imports into Canada new motor vehicles designed for highway use, or chassis therefor,</p> <p>...</p> <p>(4.1) For the purposes of this Act, a person who is a manufacturer or producer within the meaning of paragraph (g) of the definition of that term in subsection (1), other than a member of a class of small manufacturer or producer that is exempted by virtue of regulations made under subsection 54(2) from the requirement of subsection 54(1) to apply for a licence, and who imports new motor vehicles designed for highway use, or chassis therefor, into Canada shall be deemed to be the manufacturer or producer in Canada thereof and not the importer thereof and the vehicles or chassis shall be deemed to be goods produced or manufactured in Canada and not imported goods.</p>
---	--

[41] Le législateur a voulu qu'aux termes de ces dispositions, l'importateur de véhicules neufs soit réputé en avoir été le fabricant, ce qui permet de reporter au point de vente la perception de la taxe d'accise, et d'assurer, par conséquent, que l'importateur n'aura à acquitter cette taxe qu'une seule fois. Pour assurer un tel résultat, le législateur a employé l'expression « véhicules automobiles neufs », soit un sous-ensemble de la catégorie plus générale des « automobiles ». Dans son analyse, le TCCE relève qu'aux termes de l'article 7 de l'annexe I, la taxe prévue à l'article 23 frappe les automobiles en général et non pas simplement les véhicules automobiles neufs.

[42] L'interprétation que propose la demanderesse entraîne en outre une redondance textuelle. En effet, le paragraphe 7b) de l'annexe I précise que la taxe doit être acquittée « au moment de la vente ou de l'importation par le fabricant ou l'importateur ». Toute personne important des véhicules neufs est réputée avoir fabriqué le véhicule au Canada, et est réputée ne pas avoir importé les véhicules en question. Si la taxe ne frappait que les véhicules neufs importés, les mots « importation » et « importateur » seraient en l'occurrence inutiles.

[43] Cela étant, le défendeur a retenu du texte applicable l'interprétation qui convient, et l'appel interjeté par la demanderesse sera rejeté avec dépens.



**JUGEMENT**

**LA COUR STATUE comme suit** : l'appel interjeté contre la décision du Tribunal canadien du commerce extérieur rendue le 11 septembre 2008 est rejeté avec dépens.

« E. Heneghan »

---

Juge

Traduction certifiée conforme  
Jacques Deschênes, LL.B.

**COUR FÉDÉRALE**

**AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER**

**DOSSIER :** T-407-09

**INTITULÉ :** **1068827 ONTARIO INC. FAISANT AFFAIRE  
SOUS LA RAISON SOCIALE DE GRACE  
MOTORS  
c.  
SA MAJESTÉ LA REINE DU CHEF DU CANADA  
REPRÉSENTANT LE MINISTRE DU REVENU  
NATIONAL**

**LIEU DE L'AUDIENCE :** Ottawa (Ontario)

**DATE DE L'AUDIENCE :** le 2 novembre 2010

**MOTIFS DU JUGEMENT  
ET JUGEMENT :** LA JUGE HENEGHAN

**DATE DES MOTIFS :** le 13 janvier 2011

**COMPARUTIONS :**

David A. MacKenzie  
Patrick Brennan

POUR LA DEMANDERESSE

Alexandre Kaufman

POUR LE DÉFENDEUR

**AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :**

Szemenyei Kirwin MacKenzie LLP  
London (Ontario)

POUR LA DEMANDERESSE

Myles J. Kirvan  
Sous-procureur général du Canada  
Ottawa (Ontario)

POUR LE DÉFENDEUR