



Ottawa, le mardi 27 juillet 1993

Appel n° AP-91-030

EU ÉGARD À un appel entendu le 3 mars 1993 aux termes de l'article 81.19 de la *Loi sur la taxe d'accise*, L.R.C. (1985), ch. E-15;

ET EU ÉGARD À des décisions rendues par le ministre du Revenu national le 14 février 1991 concernant des avis d'opposition signifiés aux termes de l'article 81.17 de la *Loi sur la taxe d'accise*.

ENTRE

**PACCAR OF CANADA LTD.,
PETERBILT OF CANADA DIVISION**

Appelant

ET

LE MINISTRE DU REVENU NATIONAL

Intimé

DÉCISION DU TRIBUNAL

L'appel est admis.

John C. Coleman

John C. Coleman

Membre président

Sidney A. Fraleigh

Sidney A. Fraleigh

Membre

Robert C. Coates, c.r.

Robert C. Coates, c.r.

Membre

Michel P. Granger

Michel P. Granger

Secrétaire

RÉSUMÉ OFFICIEUX

Appel n° AP-91-030

**PACCAR OF CANADA LTD.,
PETERBILT OF CANADA DIVISION**

Appelant

et

LE MINISTRE DU REVENU NATIONAL

Intimé

L'appelant a importé des États-Unis des châssis-cabines de remplacement de marque Peterbilt pour camions routiers sur lesquels il a versé la taxe de vente fédérale. Les châssis-cabines de remplacement étaient également fabriqués par l'appelant au Canada et il a fait payer la taxe de vente fédérale sur leur prix de vente. Il s'agit de déterminer si les châssis-cabines de remplacement sont exemptés de la taxe de vente fédérale aux termes de l'article 12 de la partie XVII de l'annexe III de la Loi sur la taxe d'accise.

DÉCISION : *L'appel est admis. Le Tribunal est d'avis que les conditions à l'exemption des châssis-cabines de remplacement à l'article 12 de la partie XVII de l'annexe III de la Loi sur la taxe d'accise sont réunies en l'espèce. Ces marchandises peuvent être considérées comme des articles devant servir exclusivement à la fabrication ou à la production de camions destinés principalement au transport de marchandises, avec une masse en charge d'au moins 7 250 kg. L'assemblage d'un châssis-cabine de remplacement avec les éléments d'un groupe motopropulseur constitue la création d'un camion routier.*

Lieu de l'audience : Ottawa (Ontario)

Date de l'audience : Le 3 mars 1993

Date de la décision : Le 27 juillet 1993

Membres du Tribunal : John C. Coleman, membre président
Sidney A. Fraleigh, membre
Robert C. Coates, c.r., membre

Avocat pour le Tribunal : Robert Desjardins

Greffier : Janet Rumball

Ont comparu : Michael Kaylor, pour l'appelant
Dominique Gagné, pour l'intimé

Appel n° AP-91-030

**PACCAR OF CANADA LTD.,
PETERBILT OF CANADA DIVISION**

Appelant

et

LE MINISTRE DU REVENU NATIONAL

Intimé

TRIBUNAL : JOHN C. COLEMAN, membre président
SIDNEY A. FRALEIGH, membre
ROBERT C. COATES, c.r., membre

MOTIFS DE LA DÉCISION

Le présent appel est interjeté aux termes de l'article 81.19 de la *Loi sur la taxe d'accise*¹ (la Loi) à l'égard de deux décisions rendues par le ministre du Revenu national le 14 février 1991 et ayant pour effet de rejeter les demandes de remboursement de la taxe de vente fédérale (TVF) déposées par l'appelant relativement à des châssis-cabines de remplacement importés ou fabriqués au Canada.

L'appelant a importé des États-Unis des châssis-cabines de remplacement de marque Peterbilt pour camions routiers sur lesquels il a versé la TVF. L'appelant a également fabriqué des châssis-cabines de remplacement de marque Kenworth au Canada et il a fait payer la TVF sur leur prix de vente.

Il s'agit de déterminer si les châssis-cabines de remplacement sont exemptés de la TVF aux termes de l'article 12 de la partie XVII de l'annexe III de la Loi. Cet article prévoit l'octroi d'une exemption de la TVF aux «Articles et matières devant servir exclusivement à la fabrication ou à la production de marchandises exemptées des taxes mentionnées aux articles 1 à 10 de la présente partie».

M. Bill MacKillican a témoigné au nom de l'appelant, pour lequel il travaille à titre de directeur de l'entretien en clientèle pour la région du Canada. Selon ce témoin, un châssis-cabine de remplacement est constitué d'une cabine précâblée et mise de niveau, d'un capot, d'un compartiment de batterie, de réservoirs de carburant, d'un essieu avant et de la suspension avant. Il n'y a pas de moteur, ni de transmission, ni d'essieu arrière et ni de suspension arrière. Au dire de M. MacKillican, «*[t]he essence of the truck is there except for the drive components*» ([traduction] l'essentiel du camion est là, à l'exception des éléments du groupe motopropulseur). L'appelant vend les châssis-cabines de remplacement exclusivement à des concessionnaires.

Selon M. MacKillican, le principal objet du châssis-cabine de remplacement est de donner à un propriétaire de camion, dont le véhicule a été gravement endommagé, la possibilité d'utiliser des composants provenant d'un véhicule accidenté. Un châssis-cabine de remplacement combiné

1. L.R.C. (1985), ch. E-15.

à un groupe motopropulseur existant ou à des composants récupérés permet à un propriétaire de camion d'économiser de l'argent par rapport à l'achat d'un nouveau véhicule. En plus de retirer cet avantage économique, l'acheteur d'un châssis-cabine de remplacement a la possibilité de modifier les spécifications de l'ancien véhicule. Les composants ne viennent pas nécessairement tous du même véhicule. Par exemple, l'acheteur d'un châssis-cabine de remplacement peut se procurer un essieu arrière sur un véhicule accidenté trouvé sur le terrain d'un marchand. M. MacKillican a également dit au Tribunal qu'en général, un concessionnaire participe dans une mesure ou une autre à la reconstruction du véhicule. Le travail accompli est essentiellement une opération d'assemblage. Enfin, M. MacKillican a soulevé la question de l'immatriculation du nouveau véhicule auprès des autorités gouvernementales.

L'avocat de l'appelant a d'abord plaidé que l'article 10 de la partie XVII de l'annexe III de la Loi ne vise pas les châssis-cabines de remplacement. Cet article prévoit, en substance, que les pièces et le matériel installés sur du matériel de transport qui figure dans la partie XVII sont exemptés de taxe. De l'avis de l'avocat, cette disposition ne s'applique qu'aux pièces et au matériel installés sur des véhicules existant déjà. En outre, lorsque des exemptions de taxe semblent s'appliquer à une même situation de fait, la jurisprudence a établi que la forclusion du droit de réclamer le bénéfice de l'une des dispositions législatives pertinentes n'empêche pas le contribuable de se fonder sur une autre d'entre elles pour réclamer la même exemption.

L'avocat de l'appelant a plaidé en outre que les conditions énoncées à l'article 12 de la partie XVII de l'annexe III de la Loi sont observées dans la présente cause, en ceci que les châssis-cabines de remplacement sont des articles «devant servir» à la «fabrication» des camions décrits à l'article 1 de la partie XVII de l'annexe III de la Loi. Pour ce qui est de cette dernière exigence, l'avocat a souligné que la combinaison d'un châssis-cabine de remplacement et d'autres composants équivaut à créer l'équivalent d'un nouveau camion. Il a ajouté qu'aux yeux des autorités chargées de l'immatriculation des véhicules, il s'agit d'un nouveau véhicule. Enfin, l'article 12 n'exige pas que l'appelant soit le fabricant ou le producteur réel des marchandises décrites à l'article 1.

L'avocate de l'intimé a plaidé que les châssis-cabines de remplacement devraient être considérés comme des «pièces» plutôt que comme des «articles». Elle a également rappelé la règle d'interprétation selon laquelle une disposition précise l'emporte sur une disposition plus générale; à son avis, l'article 10 est plus précis que l'article 12. Enfin, elle a souligné que le législateur avait eu pour intention de fournir une exemption à l'installateur des pièces et du matériel et que le fait d'admettre le raisonnement de l'appelant donnerait lieu à un deuxième remboursement de la TVF. Or, telle n'était pas l'intention du législateur.

Après avoir examiné les éléments de preuve et soigneusement considéré les arguments, le Tribunal est d'avis que l'appel doit être admis. Le Tribunal convient avec l'avocat de l'appelant que l'article 10 ne s'applique pas dans la présente cause. Cependant, le Tribunal est d'avis que les conditions à l'exemption des châssis-cabines de remplacement prévues à l'article 12 sont réunies en l'espèce. De fait, les châssis-cabines de remplacement peuvent être raisonnablement considérés comme des articles devant servir exclusivement à la fabrication ou à la production de camions destinés principalement au transport de marchandises, avec une masse en charge d'au moins 7 250 kg. Quant à la question précise de la fabrication ou de la production, les éléments de preuve non contestés produits par l'appelant ont montré de façon convaincante au Tribunal que l'assemblage d'un châssis-cabine de remplacement avec les éléments d'un groupe motopropulseur, que ce soit par un concessionnaire ou par un propriétaire de camion, constitue la création d'un camion routier présentant de nouvelles qualités et propriétés.

Pour tous ces motifs, l'appel est admis.

John C. Coleman
John C. Coleman
Membre président

Sidney A. Fraleigh
Sidney A. Fraleigh
Membre

Robert C. Coates, c.r.
Robert C. Coates, c.r.
Membre