



Ottawa, le lundi 10 août 1992

Appel n° AP-91-184

EU ÉGARD À un appel entendu le 11 mai 1992 en vertu de l'article 81.19 de la *Loi sur la taxe d'accise*, L.R.C. (1985), ch. E-15, dans sa version modifiée;

ET EU ÉGARD À une décision rendue par le ministre du Revenu national le 13 février 1991 relativement à un avis d'opposition signifié en vertu de l'article 81.15 de la *Loi sur la taxe d'accise*.

ENTRE

VOLKSWAGEN CANADA INC.

Appelant

ET

LE MINISTRE DU REVENU NATIONAL

Intimé

DÉCISION DU TRIBUNAL

L'appel est admis en partie.

Arthur B. Trudeau

Arthur B. Trudeau
Membre président

Sidney A. Fraleigh

Sidney A. Fraleigh
Membre

Charles A. Gracey

Charles A. Gracey
Membre

Robert J. Martin

Robert J. Martin
Secrétaire

RÉSUMÉ OFFICIEUX

Appel n° AP-91-184

VOLKSWAGEN CANADA INC.

Appelant

et

LE MINISTRE DU REVENU NATIONAL

Intimé

Le présent appel consiste à déterminer si certaines dépenses supportées par Volkswagen Canada Inc. en rapport avec le transport de ses véhicules de leur bureau d'entrée au Canada jusqu'aux concessionnaires, et qui ont été par la suite facturées à ceux-ci, font partie du prix de vente des véhicules et sont à ce titre assujetties à la taxe de vente. Si tel est le cas, le Tribunal doit déterminer si ces dépenses constituent des frais de transport qui peuvent être exclus du calcul de la taxe de vente des véhicules aux termes de la division 46c)(ii)(B) de la Loi sur la taxe d'accise.

DÉCISION : *Le Tribunal estime que les dépenses en question font effectivement partie du prix de vente des véhicules en fonction duquel la taxe doit être payée. Il conclut en outre que certaines de ces dépenses constituent des frais de transport qui peuvent être exclus du calcul du prix de vente.*

Lieu de l'audience : Ottawa (Ontario)

Date de l'audience : Le 11 mai 1992

Date de la décision : Le 10 août 1992

*Membres du Tribunal : Arthur B. Trudeau, membre président
Sidney A. Fraleigh, membre
Charles A. Gracey, membre*

Avocat pour le Tribunal : David M. Attwater

Greffier : Janet Rumball

*Ont comparu : Michael Kaylor, pour l'appelant
Alain Préfontaine, pour l'intimé*

Appel n° AP-91-184

VOLKSWAGEN CANADA INC.

Appelant

et

LE MINISTRE DU REVENU NATIONAL

Intimé

TRIBUNAL : ARTHUR B. TRUDEAU, membre président
SIDNEY A. FRALEIGH, membre
CHARLES A. GRACEY, membre

MOTIFS DE LA DÉCISION

Le présent appel consiste à déterminer si certaines dépenses supportées par Volkswagen Canada Inc. (Volkswagen) en rapport avec le transport de ses véhicules de leur bureau d'entrée au Canada jusqu'aux concessionnaires, et qui ont été par la suite facturées à ceux-ci, font partie du prix de vente des véhicules et sont à ce titre assujetties à la taxe de vente. Si tel est le cas, le Tribunal doit déterminer si ces dépenses constituent des frais de transport qui peuvent être exclus du calcul du prix de vente des véhicules aux termes de la division 46c(ii)(B) de la *Loi sur la taxe d'accise*¹ (la Loi).

L'appelant importe au Canada plusieurs modèles d'automobiles de l'Europe, du Brésil et des États-Unis. Les véhicules importés d'Europe et du Brésil arrivent au port de Halifax, où la société Autoport Limited (Autoport) s'en occupe conformément à des ententes conclues de temps à autre avec Volkswagen. Les véhicules importés des États-Unis par chemin de fer passent par Toronto, où ils sont triés et expédiés, toujours par chemin de fer, vers l'ouest ou vers l'est. Autoport s'occupe également de ceux de ces derniers véhicules qui arrivent à Halifax.

Les véhicules arrivant par bateau sont débarqués par des dockers embauchés par l'agent maritime et conduites jusqu'à un lieu d'entreposage intermédiaire appartenant à Autoport et géré par cette dernière. Le coût de ces services est inclus dans le fret maritime. Lorsque les véhicules entrent dans ce lieu d'entreposage intermédiaire, ils sont dédouanés. C'est aussi là que Volkswagen et Autoport en font l'inspection pour vérifier si des dommages se sont produits pendant le transport maritime. Si tel est le cas, une réclamation serait faite au transporteur maritime. Une destination est ensuite attribuée aux véhicules.

Selon que le véhicule doit être ou non immédiatement envoyé au concessionnaire qui l'a commandé, il est placé dans un point de chargement ferroviaire ou dans un point d'entreposage en attendant son expédition ultérieure. La cire protectrice qui y a été appliquée pendant le voyage maritime a été enlevée préalablement. Les éventuelles réparations à effectuer pour conduire le véhicule jusqu'au point de chargement ferroviaire incombent à Autoport. Cela peut comprendre le chargement d'une batterie ou la réparation d'un pneu crevé. Les autres réparations sont effectuées par le concessionnaire.

1. L.R.C. (1985), ch. E-15, dans sa version modifiée.

Les véhicules destinés aux concessionnaires des provinces de l'Atlantique sont livrés par camion à partir des locaux commerciaux d'Autoport. Ceux qui sont destinés à Terre-Neuve ou à Gaspé (Québec) sont embarqués sur des navires. Ceux enfin qui sont destinés au marché de l'ouest sont placés dans des wagons du CN Rail (le CN) et transportés jusqu'à l'un des 10 points de livraison du pays : Québec, Montréal, Toronto, Thunder Bay, Winnipeg, Saskatoon, Regina, Edmonton, Calgary et Vancouver. Là, les véhicules sont chargés sur des camions et acheminés jusqu'aux concessionnaires. Les points de livraison appartiennent à des sociétés de camionnage indépendantes ou à la compagnie de chemin de fer, qui les exploitent.

Le ministère du Revenu national (Revenu Canada) a accepté qu'une certaine partie des frais liés au transport des véhicules à partir du bureau d'entrée au Canada jusqu'aux concessionnaires soient déduit du prix de vente de ces véhicules. Plus précisément, il a accepté la déduction des frais de chargement, de déchargement et de fret ferroviaires. Il a également autorisé la déduction des frais de transport routier, y compris ceux du chargement et du déchargement des camions. Par contre, il n'a pas admis le coût des services fournis par Autoport jusqu'au moment du chargement des véhicules sur les trains, et le coût de manutention des véhicules dans les différents points de livraison, qui comprend le tri des véhicules et le fait de les conduire jusqu'aux points de chargement. L'appelant a comptabilisé ces dépenses non permises à titre de frais d'entreposage et de manutention. Revenu Canada n'a pas accepté non plus la déduction des frais de chargement des véhicules sur les navires qui les transportent jusqu'à Terre-Neuve ou Gaspé (Québec). L'appelant soutient que ces frais non permis ne font pas partie du prix de vente des véhicules, ou que, s'ils en faisaient partie, ils pourraient en être exclus aux termes de l'article 46 de la Loi.

Aux termes de l'alinéa 2(1)g) et du paragraphe 2(4.1) de la Loi, l'appelant est réputé être le fabricant ou le producteur des voitures importées. Par conséquent, et conformément au sous-alinéa 50(1)a)(i) de la Loi, l'appelant est tenu de payer la taxe de vente en fonction du prix de vente des voitures importées.

L'avocat de l'appelant a plaidé que le prix de vente des véhicules ne comprend pas le coût du transport et qu'en fait, le titre de propriété des marchandises en question passe aux concessionnaires au bureau d'entrée. Il a soutenu que la définition du «prix de vente» qui figure dans l'article 42 de la Loi n'inclut pas le prix du transport. Le prix de vente doit être considéré en relation avec les marchandises et non avec des choses telles que les services accessoires. Pour appuyer cette thèse, l'avocat a fait référence à l'article 46 de la Loi, qui permet d'exclure le coût du transport du calcul du prix de vente des marchandises livrées. Les articles 42 et 46, a-t-il soutenu, ont pour effet d'exclure le coût du transport du calcul du prix de vente.

L'avocat a plaidé qu'à défaut, si le Tribunal conclut que les marchandises ont été vendues à un prix incluant le coût du transport, il y aurait alors lieu d'accorder la déduction des frais d'entreposage et de manutention supportés en rapport avec le transport des véhicules depuis le bureau d'entrée de Halifax jusqu'aux concessionnaires, et ce aux termes de l'article 46 de la Loi. Les dispositions pertinentes de l'article 46 se lisent comme suit :

c) dans le calcul du prix de vente de marchandises fabriquées ou produites au Canada, peuvent être exclus :

...

(ii) dans les circonstances que le gouverneur en conseil peut prescrire par règlement, une somme représentant :

...

(B) le coût du transport des marchandises supporté par le fabricant ou producteur lorsque le prix de vente de celles-ci comprend ce coût de transport ou bien en transportant les marchandises entre les locaux commerciaux du fabricant ou producteur au Canada, ou bien en les livrant de ses locaux commerciaux au Canada à l'acheteur,

calculé de la façon que le gouverneur en conseil peut prescrire par règlement.

L'avocat a invoqué l'article 3 du *Règlement sur l'exclusion du coût du transport aux fins de la taxe de vente*² (le Règlement sur l'exclusion du coût du transport), qui stipule que le montant qui peut être exclu aux termes de l'article 46 «doit être établi à l'aide des factures, relevés, registres ou livres de compte du fabricant ou producteur... et conformément aux principes comptables généralement reconnus». Il a soutenu que les nombreuses factures produites au cours de l'audience font état des montants reportés aux comptes d'entreposage et de manutention. En outre, il a mis l'accent sur le témoignage de M. Michael F. Garvey, un comptable agréé et un partenaire en vérification de Price Waterhouse, qui a précisé que le coût du transport est une notion générale qui recouvre tous les frais nécessaires au déplacement des véhicules à partir du bureau d'entrée jusqu'au concessionnaire. Cela incluerait précisément les dépenses comptabilisées par l'appelant à titre de frais d'entreposage et de manutention.

L'avocat a fait remarquer qu'aux termes de la Loi, les frais de transport admissibles sont ceux qui sont supportés «en transportant les marchandises entre les locaux commerciaux du fabricant ou producteur au Canada³». L'avocat a invoqué le Mémoire de l'accise ET 204, pour faire valoir que Revenu Canada avait interprété cette disposition comme n'excluant pas un lieu tel qu'un entrepôt public où un fabricant ou un producteur a entreposé des marchandises, en son nom, moyennant des frais.

L'avocat a soumis que les frais d'entreposage et de manutention que l'appelant réclame ont été supportés par des sociétés de transport légitimes et reconnues. Les comptes d'entreposage et de manutention ont été établis pour répondre aux besoins de comptabilité interne de la société mère ainsi qu'aux exigences du droit allemand. La façon dont l'appelant a inscrit ces dépenses aux deux comptes ne devrait pas les empêcher d'être déductibles.

L'avocat de l'intimé a plaidé pour sa part que le montant total facturé à un concessionnaire pour un véhicule comprenait le coût du transport de ce véhicule. Il a soutenu que, conformément à l'article 42 de la Loi, le prix de vente sur lequel la taxe de vente doit être payée comprend le montant facturé comme prix, plus tout montant que l'acheteur est tenu de payer au vendeur en raison de la vente ou relativement à cette dernière. Par conséquent, le montant facturé pour le transport doit être inclus dans le prix de vente du véhicule pour les besoins du paiement de la taxe de vente.

L'avocat a soutenu que c'est à l'appelant qu'incombe l'obligation de prouver qu'il a satisfait à toutes les conditions législatives pertinentes pour bénéficier de l'exonération qu'il réclame, et qu'il ne s'est pas acquitté de cette obligation.

L'avocat a fait référence au Règlement sur l'exclusion du coût du transport et a soumis que celui-ci pose trois conditions à l'exonération. Premièrement, un contribuable doit fournir la

2. DORS/83-95, *Gazette du Canada partie II*, vol. 117, n° 3, page 497.

3. Avant sa modification du 11 février 1988, L.R.C. (1985), ch. 12 (4^e suppl.), art. 13, la Loi accordait la déduction du «coût du transport des marchandises supporté par le fabricant ou producteur en les livrant de ses locaux commerciaux à l'acheteur».

preuve matérielle ou documentaire des dépenses supportées. Or, les factures produites par l'appelant n'ont pas de rapport avec les dépenses en cause. Deuxièmement, les dépenses doivent être établies selon des principes de comptabilité généralement reconnus. Enfin, le paragraphe 4(1) du Règlement sur l'exclusion du coût du transport prévoit que les marchandises doivent être transportées par un transporteur indépendant, et que «le montant exclu au titre du coût du transport doit être appuyé par... des reçus de transport qui identifient les marchandises transportées». Or, toujours selon l'avocat, les reçus présentés comme éléments de preuve n'identifient pas les marchandises transportées.

Se référant à la Loi, l'avocat a plaidé que les marchandises n'avaient pas été transportées entre les locaux commerciaux du fabricant au Canada, mais plutôt entre les locaux commerciaux de tierces parties telles que Autoport et plusieurs sociétés de transport. Volkswagen ne possède, ne gère ni ne loue aucun local commercial au Canada.

Contestation préliminaire à l'audience quant au droit d'appel de l'appelant

Pour apprécier pleinement les arguments des parties, il faut revenir un peu en arrière. L'avis de cotisation était daté du 27 septembre 1988 et couvrait la période allant du 28 septembre 1984 au 31 mai 1988. L'appelant n'a pas fait opposition à cette cotisation dans le délai réglementaire de 90 jours, et, le 14 mars 1989, il a demandé, aux termes de l'article 81.32 de la Loi, une prolongation du délai accordé pour faire opposition. Le 28 avril 1989, le Tribunal a accepté de prolonger ce délai, et a donné à l'appelant jusqu'au 5 juin 1989 pour signifier son opposition. L'avis d'opposition a été signifié au ministre du Revenu national (le Ministre) le 2 juin 1989, et portait un timbre à date du 6 juin 1989. Cependant, dans une lettre datée du 31 janvier 1991, M. Jonathan D. Spencer, de Price Waterhouse, a informé Revenu Canada du désir de l'appelant de retirer son avis d'opposition. Aux termes d'un avis de décision daté du 13 février 1991, l'opposition de l'appelant a été rejetée et la cotisation, confirmée. La décision informait l'appelant du fait qu'il pouvait faire appel de la cotisation au Tribunal dans un délai de 90 jours.

Le 7 octobre 1991, l'appelant a demandé au Tribunal une prolongation du délai dont il disposait pour faire appel de la cotisation. Le 17 octobre 1991, le secrétaire du Tribunal a accusé réception de la demande de prolongation du délai et en a envoyé une copie à M^{me} R. Hubbard, sous-ministre du Revenu national pour les douanes et l'accise (le Sous-ministre), à laquelle il demandait de faire des observations sur la question. Dans une lettre portant le timbre à date du 26 novembre 1991, Revenu Canada a informé le Tribunal que le Sous-ministre ne souhaitait pas faire d'observation sur la demande de l'appelant. Le 5 décembre 1991, le Tribunal a prolongé le délai jusqu'au 29 janvier 1992. L'appelant a fait appel de la cotisation dans une lettre au Tribunal datée du 11 décembre 1991.

Pour l'essentiel, l'avocat de l'intimé a avancé deux arguments. Premièrement, la prolongation du délai accordée par le Tribunal à Volkswagen pour faire appel de la cotisation a été obtenue de façon incorrecte. En effet, Volkswagen a reçu une prolongation du même délai plus d'un an après que le délai réglementaire ait expiré. En outre, l'appelant n'a pas informé le Tribunal du fait qu'il avait déjà reçu une prolongation du délai de signification de l'avis d'opposition à la cotisation. Deuxièmement, l'avocat a soutenu que, l'appelant, en retirant son avis d'opposition à la cotisation, a en fait renoncé totalement à son opposition.

Pour ce qui est du premier argument, le Tribunal remarque que l'article 81.32 de la Loi prévoit qu'un contribuable peut demander au Tribunal la prolongation du délai accordé pour signifier au Ministre un avis d'opposition à la cotisation ou pour faire appel de la cotisation au

Tribunal. Aux termes du paragraphe 81.32(6), la demande de prolongation du délai ne doit pas être déposée plus d'un an après l'expiration du délai accordé pour signifier un avis d'opposition ou pour faire appel au Tribunal. En conséquence, l'appelant disposait, pour demander la prolongation du délai de signification de son avis d'opposition, d'un an et 90 jours à partir de la date de la cotisation. De même, l'appelant disposait d'un an et 90 jours, à partir de la date de l'avis de décision, pour demander une prolongation du délai accordé pour faire appel de la cotisation au Tribunal.

Selon le paragraphe 81.32(7) de la Loi, le Tribunal peut rendre une ordonnance prolongeant le délai de 90 jours, si, entre autres choses, il n'a pas antérieurement rendu une ordonnance prolongeant ce délai. Le Tribunal interprète cette disposition comme signifiant qu'un contribuable ne peut se voir accorder qu'une seule prolongation du délai dont il dispose pour signifier un avis d'opposition, et qu'une seule prolongation du délai dont il dispose pour faire appel de la cotisation au Tribunal. Le Tribunal interprète en outre cette disposition comme signifiant qu'un contribuable peut se voir accorder une prolongation du délai pour signifier son avis d'opposition, et une seconde prolongation du délai pour faire appel au Tribunal.

L'avocat de l'intimé a plaidé que l'appelant a demandé la seconde prolongation du délai après l'expiration du délai d'un an et 90 jours prévu par la Loi. Cependant, le Tribunal remarque que la décision du Ministre est datée du 13 février 1991. Par conséquent, pour avoir droit à la prolongation du délai accordé pour faire appel de la décision, Volkswagen devait faire une demande à cette fin au Tribunal au plus tard le 13 mai 1992. Volkswagen a déposé sa demande le 7 octobre 1991, soit bien avant l'expiration du délai réglementaire.

Pour ce qui est du second argument, le Tribunal remarque qu'aux termes du paragraphe 81.15(4) de la Loi, le Ministre, saisi d'un avis d'opposition, doit réexaminer la cotisation et l'annuler, la modifier ou la ratifier, ou établir une nouvelle cotisation, selon le cas. Le Tribunal remarque que la Loi ne prévoit aucun mécanisme auquel le Ministre devrait se conformer en cas de retrait d'opposition. Il semble donc, à strictement parler, qu'un contribuable ne peut retirer son opposition une fois qu'elle a été signifiée au Ministre⁴.

Le Tribunal remarque que, reconnaissant ce fait, le Ministre a publié un avis de décision le 13 février 1991. Dans cette décision, le Ministre déclarait qu'il avait examiné les renseignements et les motifs avancés par Volkswagen dans son avis d'opposition, mais qu'il avait rejeté ce dernier. Pourtant, le Ministre a aussi accusé réception du retrait de l'appelant.

En réponse à l'argument de l'avocat de l'intimé selon lequel la tentative faite par Volkswagen de retirer son avis d'opposition avait «annulé rétroactivement» celui-ci, le Tribunal estime que, si tel avait été le cas, le Ministre ne se serait pas donné la peine de publier un avis de décision. Mais ce qui est plus important encore aux yeux du Tribunal, et ce qui ruine la thèse de l'avocat de l'intimé, c'est que l'avis de décision informait l'appelant du fait qu'il pouvait faire appel de la cotisation au Tribunal dans un délai de 90 jours après la date de la décision.

Le Tribunal a donc conclu que l'appelant n'avait pas perdu son droit d'appel. De plus, Volkswagen ayant signifié un avis d'opposition aux termes de l'article 81.15 de la Loi, le Tribunal avait compétence pour procéder sur le fond de la cause.

4. Voir, p. ex., *Charles R. McCambridge c. La Reine du chef du Canada*, [1980] 2 C.F. 142, à la page 145.

Examen des dépenses d'entreposage et de manutention

Le Tribunal est d'accord avec l'avocat de l'intimé quant au fait que les frais d'entreposage et de manutention en cause font partie du prix de vente des véhicules sur lequel la taxe doit être payée. De façon plus générale, et comme le Tribunal l'a indiqué dans des décisions antérieures⁵, le prix de vente doit inclure «tout montant que l'acheteur est tenu de payer au vendeur en raison ou à l'égard de la vente en plus de la somme exigée comme prix⁶». Dès lors, la question consiste à savoir si ces dépenses peuvent être exclues du prix de vente des véhicules aux termes de la division 46c)(ii)(B) de la Loi.

Selon cette division, seul le coût du transport des marchandises supporté par le fabricant ou producteur «entre les locaux commerciaux du fabricant ou producteur au Canada, ou bien en les livrant de ses locaux commerciaux au Canada à l'acheteur⁷» peut être exclu du prix de vente. Le Tribunal remarque que cette disposition a été modifiée, sans conséquence pour le présent appel, pendant la période de cotisation⁸. L'avocat de l'intimé a soutenu que les locaux commerciaux doivent appartenir à l'appelant ou être exploités ou loués par lui.

Le Tribunal, tout en reconnaissant qu'il n'est pas lié par les mémorandums de l'accise, s'est servi de ceux-ci dans le passé comme instrument d'interprétation de la Loi dans les cas de doute quant à la signification d'un texte de loi. Le Tribunal s'est ici reporté au Mémorandum de l'accise ET 204, qui explique la politique de Revenu Canada relative à l'exclusion du coût du transport dans le calcul du prix de vente. Selon les termes mêmes de ce mémorandum, la définition donnée par celui-ci de «ses locaux commerciaux» - expression qui provient de l'ébauche antérieure de la division 46c)(ii)(B) - «n'exclut pas un endroit où un fabricant ou producteur fait entreposer des marchandises en son nom, moyennant des frais, tel qu'un entrepôt public». En d'autres termes, un fabricant ou un producteur n'a pas besoin de posséder, d'exploiter ou de louer les locaux commerciaux pour se prévaloir des exclusions en cause dans le calcul du prix de vente. L'intimé a reconnu que les véhicules sont transportés entre les locaux commerciaux de l'appelant du fait qu'il a admis l'exclusion des frais de transport facturés par le CN, Autoport et les sociétés de camionnage. Le Tribunal est d'accord avec cette interprétation de l'intimé.

Les circonstances dans lesquelles les frais de transport peuvent être exclus du prix de vente des marchandises sont précisées par le Règlement sur l'exclusion du coût du transport. L'avocat de l'intimé a renvoyé à l'article 3, qui stipule que les exclusions prévues par l'article 46 de la Loi seront établies à l'aide des factures, etc. Pour les besoins du présent appel, le paragraphe 4(1) stipule que lorsque les marchandises sont transportées par un transporteur indépendant, le montant exclu au titre du coût du transport doit être appuyé par des reçus de transport qui identifient les marchandises transportées. Il semble que le total de ces dépenses puisse être exclu du calcul du prix de vente.

-
5. *Dure Foods c. Le Ministre du Revenu national*, Tribunal canadien du commerce extérieur, appel n° AP-89-158, le 21 novembre 1991; et *Sunset Lamp Manufacturing Company Ltd. c. Le ministre du Revenu national*, Tribunal canadien du commerce extérieur, appel n° AP-89-032, le 12 décembre 1991.
 6. Voir «prix de vente», au sous-alinéa 42a)(ii) de la Loi.
 7. Division 46c)(ii)(B) de la Loi.
 8. *Supra*, renvoi n° 3.

Lors de l'audience, l'avocat de l'appelant a fourni au Tribunal un grand nombre de factures adressées à Volkswagen par le CN. Il a également fourni des bordereaux d'expédition identifiant divers articles tels que les véhicules transportés par le CN. Une facture établie par une société de camionnage indépendante, Canadian Auto Carriers Ltd., et qui constitue la pièce A-6, identifiait les véhicules transportés. Beaucoup de temps a été consacré, au cours de l'audience, à l'examen des nombreux relevés, des nombreuses factures, etc., produits par l'avocat, et le Tribunal admet que, compte tenu de contraintes de temps raisonnables, il était impossible d'examiner chaque facture pertinente établie pendant la période de cotisation de quatre ans, quoique toutes n'aient pas été fournies. Compte tenu de ce fait, et à la lumière de ce qui précède, le Tribunal estime que les frais supportés par l'appelant dans le transport d'un véhicule par voie ferroviaire ou par camion peuvent être exclus du calcul du prix de vente de ce véhicule. Cela comprend les frais facturés par ces transporteurs et comptabilisés à titre de frais d'entreposage et de manutention par Volkswagen pour les besoins de ses rapports internes et externes.

Pour ce qui est des dépenses facturées par Autoport à l'appelant, telles qu'elles figurent dans la pièce B-1, laquelle est un protocole d'entente entre les parties, le Tribunal est d'avis que, compte tenu de l'analyse qui précède, certaines de ces dépenses peuvent être légitimement exclues du calcul du prix de vente. Là encore, l'avocat de l'appelant a fourni de nombreux exemples de factures reçues par celui-ci de la part d'Autoport, et l'avocat de l'intimé n'a pas soutenu qu'Autoport ne répondait pas aux conditions requises pour être considéré comme un transporteur indépendant. En plus des frais dont Revenu Canada accepte déjà qu'ils soient exclus du prix de vente à titre de frais de transport, le Tribunal estime que tous les frais facturés par Autoport à l'appelant en rapport direct avec le transport des véhicules, après qu'Autoport ait pris en charge les marchandises au lieu de débarquement, devraient être admis. Il s'agit en particulier, pour reprendre la liste donnée au paragraphe 3(a) du protocole d'entente, des frais liés à l'entreposage, aux communications, à la remise des véhicules aux transporteurs routiers et aux concessionnaires, et à l'entreposage extérieur de jusqu'à 9 000 véhicules. Conformément au paragraphe 3(d), cela comprend également les frais liés au chargement des navires en partance pour Terre-Neuve et Gaspé (Québec).

Le Tribunal estime que sa décision est compatible avec les éléments de preuve selon lesquels, conformément aux principes de comptabilité généralement reconnus, le coût du transport inclurait tous les frais inhérents au transport des véhicules importés, du bureau d'entrée jusqu'aux concessionnaires. En conséquence, l'appel est admis en partie.

Arthur B. Trudeau
Arthur B. Trudeau
Membre président

Sidney A. Fraleigh
Sidney A. Fraleigh
Membre

Charles A. Gracey
Charles A. Gracey
Membre