

Dossier : 2005-1038(GST)G

ENTRE :

BRITISH COLUMBIA TRANSIT,

appelante,

et

SA MAJESTÉ LA REINE,

intimée.

[TRADUCTION FRANÇAISE OFFICIELLE]

---

Appel entendu avec l'appel de *British Columbia Transit*  
(2005-1039(GST)G) les 22 et 23 juin 2006,  
à Vancouver (Colombie-Britannique).  
Devant : L'honorable juge Campbell J. Miller

Comparutions :

Avocats de l'appelante :

M<sup>e</sup> Werner H. G. Heinrich et

M<sup>e</sup> David E. Graham

Avocate de l'intimée :

M<sup>e</sup> Lynn M. Burch

---

**JUGEMENT**

L'appel de la cotisation établie en vertu de la *Loi sur la taxe d'accise*, dont l'avis est daté du 17 décembre 2001 et porte le numéro 11CU2000361, pour la période du 1<sup>er</sup> avril 1998 au 31 décembre 1999, est accueilli, avec dépens, et l'affaire est renvoyée au ministre du Revenu national pour nouvel examen et nouvelle cotisation en tenant compte du fait que l'appelante a droit à des crédits de taxe sur les intrants de 3 420 897,90 \$.

Signé à Ottawa, Canada, ce 1<sup>er</sup> jour d'août 2006.

« Campbell J. Miller »

---

Le juge Miller

Traduction certifiée conforme  
ce 11<sup>e</sup> jour d'août 2008.

Yves Bellefeuille, réviseur

Dossier : 2005-1039(GST)G

ENTRE :

BRITISH COLUMBIA TRANSIT,

appelante,

et

SA MAJESTÉ LA REINE,

intimée.

[TRADUCTION FRANÇAISE OFFICIELLE]

---

Appel entendu avec l'appel de *British Columbia Transit*  
(2005-1038(GST)G) les 22 et 23 juin 2006,  
à Vancouver (Colombie-Britannique).  
Devant : L'honorable juge Campbell J. Miller

Comparutions :

Avocats de l'appelante :

M<sup>e</sup> Werner H. G. Heinrich et

M<sup>e</sup> David E. Graham

Avocate de l'intimée :

M<sup>e</sup> Lynn M. Burch

---

**JUGEMENT**

L'appel de la cotisation établie en vertu de la *Loi sur la taxe d'accise*, dont l'avis est daté du 30 janvier 2001, pour la période du 1<sup>er</sup> octobre 2000 au 31 octobre 2000, est accueilli, avec dépens, et l'affaire est renvoyée au ministre du Revenu national pour nouvel examen et nouvelle cotisation en tenant compte du fait que l'appelante a droit à des crédits de taxe sur les intrants de 335 862,42 \$.

Signé à Ottawa, Canada, ce 1<sup>er</sup> jour d'août 2006.

« Campbell J. Miller »

---

Le juge Miller

Traduction certifiée conforme  
ce 11<sup>e</sup> jour d'août 2008.

Yves Bellefeuille, réviseur

Référence : 2006CCI437  
Date : 20060801  
Dossiers : 2005-1038(GST)G  
2005-1039(GST)G

ENTRE :

BRITISH COLUMBIA TRANSIT,

appelante,

et

SA MAJESTÉ LA REINE,

intimée.

[TRADUCTION FRANÇAISE OFFICIELLE]

### **MOTIFS DU JUGEMENT**

Le juge Miller

[1] L'appelante, British Columbia Transit (« BC Transit »), interjette deux appels : l'un concernant une location de biens immobiliers (l'« appel concernant les biens immobiliers ») et l'autre concernant une location de véhicules de transport en commun (l'« appel concernant les véhicules »). La preuve présentée à l'instruction de même que l'argumentation portent exclusivement sur l'appel concernant les biens immobiliers, étant entendu que la conclusion à laquelle la Cour parviendrait dans cet appel déterminerait le résultat de l'appel concernant les véhicules.

[2] BC Transit a bâti le réseau de transport en commun Skytrain à Vancouver en trois phases étalées de la fin des années 1980 jusqu'au milieu des années 1990. La province de la Colombie-Britannique a avancé des fonds à BC Transit pour financer le projet. Jusqu'à la fin du mois de mars 1999, BC Transit a exploité elle-même le réseau Skytrain. À partir du 31 mars 1999, une réorganisation a eu lieu. BC Transit a loué certains éléments d'actif du réseau Skytrain à la Greater Vancouver Transportation Authority (la Commission des transports du grand Vancouver, « Translink ») pour un loyer symbolique d'un dollar, mais Translink a également accepté de prendre en charge certaines obligations de BC Transit,

notamment le paiement des taxes foncières sur les biens immobiliers loués. La province de la Colombie-Britannique a converti, à la fin de mars 1999, le prêt qu'elle avait consenti à BC Transit en un « apport de capital différé » qu'elle a réduit chaque année d'un montant égal à l'amortissement des éléments d'actif du Skytrain (les « subventions »). À la fin de 1999, BC Transit a produit une déclaration de taxe sur les produits et services (« TPS »), en réclamant un remboursement, mais en prévoyant demander des crédits de taxe sur les intrants (« CTI ») sur les coûts en capital postérieurs à 1990 estimés à environ 120 millions de dollars. Le ministre du Revenu national (le « ministre ») a refusé les CTI au motif qu'il doit exister une fourniture taxable en échange d'une contrepartie (article 141.01 de la *Loi sur la taxe d'accise*) et que l'entente de location conclue par BC Transit et Translink ne constituait pas une fourniture taxable en échange d'une contrepartie, puisque les subventions ne constituaient pas une contrepartie. BC Transit a déposé un avis d'opposition en février 2002, revendiquant son droit aux CTI. Par la suite, au cours de l'année 2002, BC Transit a informé l'Agence du revenu du Canada (« ARC ») qu'il existait une autre raison pour laquelle elle avait droit aux CTI dans l'appel concernant les biens immobiliers, à savoir que l'obligation de Translink d'acquitter les taxes foncières constituait une contrepartie. L'intimée allègue que BC Transit ne peut maintenant soulever cet argument (paragraphe 301(1.2) et article 306) et, même si elle le pouvait, le paiement des taxes foncières ne constituait qu'une contrepartie symbolique qui, au sens du paragraphe 141.01(1.1), n'est pas une contrepartie.

[3] Je conclus que BC Transit peut faire valoir que la prise en charge de l'obligation de payer les taxes foncières fait partie de la contrepartie de la fourniture taxable et que celle-ci est plus que symbolique. BC Transit a donc droit aux CTI dans l'appel concernant les biens immobiliers. Je conclus également que les subventions constituent effectivement une contrepartie et que BC Transit a donc droit aux CTI dans l'appel concernant les véhicules.

#### Exposé des faits

[4] BC Transit a bâti le réseau Skytrain de Vancouver en trois phases étalées de la fin des années 1980 jusqu'au milieu des années 1990. Le réseau se composait de plateformes de béton et d'acier soutenues par des piliers de béton et d'acier, de certains biens-fonds situés le long des voies du Skytrain et ailleurs dont BC Transit était propriétaire et d'autres biens immobiliers loués par BC Transit. Cette dernière a payé la TPS sur les coûts d'aménagement du réseau Skytrain et a réclamé un remboursement de 57,14 p. 100 comme organisme de services publics. Elle a eu droit à ce remboursement, mais non aux CTI, puisque l'exploitation du réseau

Skytrain consistait à fournir au public un service de transport exonéré. La province de la Colombie-Britannique (la « province ») a avancé des fonds à BC Transit pour l'aménagement du réseau, mais elle a renoncé aux intérêts sur le prêt impayé.

[5] La province a décidé de réorganiser les services de transport en commun offerts dans la région du grand Vancouver, en accordant aux municipalités locales des pouvoirs accrus pour le financement et l'exploitation de leur réseau de transport en commun. À ces fins, la province a décidé de confier la responsabilité des services de transport en commun de la région du grand Vancouver à une commission de transport locale, au lieu de BC Transit. La province a donc constitué en personne morale la Greater Vancouver Transportation Authority, Translink, à cette fin, à l'automne 1998. Lors de la réorganisation, le 31 mars 1999, par l'action de la province, BC Transit a loué certains éléments d'actif du Skytrain à Translink. Il a été décidé de les louer, plutôt que de les vendre, parce que l'achat n'était pas économiquement réalisable pour Translink.

[6] Le 31 mars 1999, la province a également converti la dette de BC Transit en un « apport de capital différé ». Cet apport a ensuite été réduit annuellement d'un montant égal à l'amortissement des éléments d'actif du Skytrain. Aucun transfert de fonds n'était effectué annuellement, mais l'arrangement avait pour effet de réduire la dette de BC Transit envers la province d'environ 15 millions de dollars par an. La subvention annuelle a été prévue dans une autorisation de crédit (crédit n° 44) qui prévoyait ce qui suit<sup>1</sup> :

[TRADUCTION]

Le présent crédit vise les transferts annuels du gouvernement provincial nécessaires pour couvrir les coûts des services de transport public des usagers.

(a) British Columbia Transit – Le présent sous-crédit vise les paiements et les transferts annuels du gouvernement provincial à British Columbia Transit pour couvrir les coûts engagés pour offrir des services de transport public aux usagers, y compris des services de transport des personnes handicapées, dans diverses communautés de la province, notamment les transferts liés à l'exploitation, le service de la dette et l'amortissement des avances de capital prépayées.

---

<sup>1</sup> Pièce R-1, onglet 17.

[7] La province a établi ces subventions pour empêcher que BC Transit n'enregistre un déficit de fonctionnement, pareil déficit étant interdit par la loi. Au dire de M. Tony Sharp, vice-président de BC Transit, sans ces subventions, BC Transit n'aurait pas été en mesure de louer les biens du Skytrain à Translink.

[8] BC Transit a demandé à l'ARC de se prononcer sur les transactions donnant effet à la réorganisation envisagée. Dans sa décision du 31 mars 1999, l'ARC a déclaré que la fourniture par location des biens du Skytrain de BC Transit à Translink constituait une « fourniture taxable », la TPS étant payable sur la contrepartie d'un dollar payée en vertu du bail. La décision ne tranchait pas la question des CTI et ne faisait pas état d'une contrepartie autre que le loyer d'un dollar. Monsieur Sharp a affirmé dans son témoignage que la réorganisation ne dépendait pas de cette décision favorable. BC Transit serait allée de l'avant peu importe la décision, et c'est ce qu'elle a d'ailleurs fait.

[9] La réorganisation a pris effet par décret daté du 30 mars 1999. Le décret était rédigé dans les termes suivants<sup>2</sup> :

[TRADUCTION]

3. Un bail est octroyé à la commission, pour un loyer symbolique, en vue de l'utilisation et de l'exploitation des éléments d'actif de BC Transit qui sont décrits aux paragraphes (a), (b) et (d) de l'annexe 1, et en vue de la production de recettes à partir de ces derniers [...].

4. Les modalités du bail dont il est question à l'article 3 du présent décret sont décrites à l'annexe 5.

L'annexe 5 qui se rapportait aux modalités du bail prévoyait notamment ce qui suit :

[TRADUCTION]

1. Le loyer est fixé à un dollar par année.

[...]

3. La Greater Vancouver Transportation Authority est responsable des coûts d'exploitation et d'entretien.

---

<sup>2</sup> Pièce A-1, onglet 2.



[...]

9. Les parties signeront, avant le 30 septembre 1999, une entente en bonne et due forme contenant les conditions énoncées précédemment ou toute autre condition acceptée par les parties.

[10] Monsieur Sharp a expliqué que, dans le secteur, les [TRADUCTION] « coûts d'exploitation et d'entretien » comprennent la responsabilité des taxes foncières associées aux biens immobiliers assujettis au bail. Translink a effectivement payé les taxes foncières sur les biens immobiliers du Skytrain faisant l'objet du bail à partir du 1<sup>er</sup> avril 1999. Les paiements suivants ont été effectués<sup>3</sup> :

1999	1 068 257,97 \$
2000	1 397 701,89 \$
2001	1 772 444,11 \$
2002	2 223 455,12 \$
2003	2 235 206,23 \$
2004	2 203 044,89 \$
2005	2 339 006,35 \$
TOTAL	13 239 116,56 \$

[11] Les parties n'ont pas réussi à conclure une entente en bonne et due forme avant le 30 septembre 1999, en raison de retards attribuables aux négociations portant sur un certain nombre de questions, notamment la durée du bail. Elles ont consenti à proroger le délai nécessaire pour conclure une entente et elles ont finalement réussi à le faire en janvier 2003. La province a modifié le décret du 30 mars 1999 en prenant un autre décret le 30 janvier 2003. Par cette modification, l'ancienne version de l'annexe 5 était remplacée par une nouvelle version qui contenait un bail plus détaillé comportant notamment les stipulations suivantes :

[TRADUCTION]

- (a) Les biens du Skytrain sont loués à Translink (articles 3.01 et 5.01);
- (b) les biens du Skytrain dont BC Transit est locataire sont sous-loués à Translink (article 3.02, paragraphe (b));
- (c) le loyer de base est fixé à un dollar par an (article 6.01);

---

<sup>3</sup> Observations écrites de l'appelante, page 6.

(d) Translink est responsable du paiement de toutes les taxes (article 6.02), lesquelles se définissent comme suit (article 1.01(o)) :

« taxes » Les taxes, taux, prélèvements, droits, charges et impositions prélevés ou exigés, en tout temps, par les autorités gouvernementales compétentes, relativement aux biens du Skytrain ou au bail.

[12] Monsieur Sharp a déclaré que l'entente en bonne et due forme avait pour objet de faire en sorte que BC Transit soit dégagée de la responsabilité des coûts du Skytrain. Il a également affirmé que Translink n'avait pas les moyens de payer le service de la dette, mais pouvait payer les taxes foncières et les sous-loyers à partir des recettes d'exploitation.

[13] En mai 2002, BC Transit a présenté à Translink une facture par laquelle elle réclamait la TPS sur les taxes foncières que Translink devait payer. Depuis ce temps, la TPS a été facturée et perçue par BC Transit. Monsieur Sharp a expliqué qu'avant mai 2002, il n'était pas au courant de cette exigence, mais que des factures ont été régulièrement présentées à Translink dès qu'il en a été informé.

[14] Translink a également pris en charge les obligations de BC Transit à l'égard de certains sous-baux pour la période du 1<sup>er</sup> avril 1999 au 1<sup>er</sup> avril 2005. Translink a payé environ 4,3 millions de dollars relativement à ces sous-baux.

[15] BC Transit a fondé sa demande de CTI sur les coûts engagés après 1990 durant les phases d'aménagement 2 et 3 du réseau du Skytrain, lesquels étaient associés aux comptes internes n<sup>os</sup> 1974 et 1978 dont les relevés sommaires ont été déposés en preuve. Ces coûts totalisaient 120 766 598 \$. Monsieur Sharp a témoigné qu'à son avis, les coûts de remplacement seraient considérablement plus élevés et qu'il s'est donc appuyé sur ces coûts initiaux pour demander les CTI. L'ARC a procédé à une vérification partielle de ces coûts. Madame Karen Robert, vérificatrice à l'ARC, a dit avoir pris un petit échantillon d'inscriptions des comptes n<sup>os</sup> 1974 et 1978 et déterminé les inscriptions qui ne semblaient pas représenter des coûts en capital. Elle a ensuite additionné toutes les factures des fournisseurs désignés et conclu qu'environ 3 080 888 \$ des 120 766 598 \$ ne constituaient pas des coûts en capital admissibles. Elle a également découvert un montant de 200 478 \$ qui correspondait à des [TRADUCTION] « coûts auxquels la TPS ne s'applique pas ». Elle n'a pas approfondi la vérification parce que l'ARC avait décidé que cela n'était pas nécessaire, estimant que, puisque de toute façon la contrepartie n'était que symbolique, BC Transit n'aurait pas droit à des CTI. L'appelante a reconnu que ces deux montants devraient réduire les coûts auxquels

les CTI se rattachent à 117 485 232 \$, réduisant ainsi les CTI réclamés de 3 472 040 \$ à 3 420 897 \$, montants qui ont été calculés comme suit<sup>4</sup> :

[TRADUCTION]

En supposant que le montant de 120 766 598 \$ est le bon point de départ et qu'il n'inclut pas la TPS :

Coûts, selon le comptable	120 766 598,00 \$
Dépenses courantes ou autres dépenses, établies au cours de l'examen	3 080 888,00 \$
Coûts auxquels la TPS ne s'applique pas, établis au cours de l'examen	<u>200 478,00 \$</u>
Montant net auquel s'applique la TPS	117 485 232,00 \$
TPS estimative	7 981 563,00 \$
Remboursement estimatif demandé	4 560 665,10 \$ (57,14 %)
CTI estimatifs	3 420 897,90 \$
CTI demandés par le contribuable	3 472 040,00 \$
Différence	51 142,10 \$

[16] Le ministre a établi à l'égard de l'appelante, le 17 décembre 2001, une nouvelle cotisation par laquelle il refusait le crédit de 3 472 040 \$. En février 2002, BC Transit a déposé un avis d'opposition préparé par ses comptables, KPMG, visant le refus des CTI au montant de 3 472 040 \$. Dans les motifs et les faits exposés dans l'avis d'opposition, BC Transit a décrit la subvention annuelle de la province, mais n'a pas prétendu que les taxes foncières ou les sous-loyers constituaient une contrepartie du bail. BC Transit a soulevé deux questions :

[TRADUCTION]

(i) BC Transit a-t-elle utilisé les actifs du train automatique (Skytrain) dans le cadre d'une activité commerciale?

---

<sup>4</sup> Pièce R-6.

(ii) BC Transit a-t-elle calculé la « teneur en taxe » (120 766 598 \$) conformément au paragraphe 123(1) de la *Loi sur la taxe d'accise*?

[17] Dans une lettre datée du 19 décembre 2002 qu'il a adressée au chef des appels de Victoria, en Colombie-Britannique, monsieur B. P. Flexman de KPMG a déclaré ce qui suit<sup>5</sup> :

[TRADUCTION]

Comme il a été souligné durant notre rencontre, certains faits additionnels ont été mis en lumière depuis notre dernière discussion sur la question avec la section de la Vérification et de l'Exécution.

*Taxes foncières*

[...]

En vertu du paragraphe 6.02 de l'annexe 5 de l'entente, Translink doit [...] payer toutes les taxes, y compris les taxes foncières. L'ARC a depuis un certain temps adopté la position voulant que lorsqu'un locataire ou un preneur à bail d'un bien immobilier paie les taxes foncières auxquelles le propriétaire de ce bien est par ailleurs assujetti, ces paiements représentent une contrepartie pour la fourniture du bien. [...]

Depuis le 1<sup>er</sup> avril 1999, la GVTA a payé quelque 4,7 millions de dollars en taxes foncières sur les actifs du Skytrain et du West Coast Express loués de B.C. Transit. Ce montant constitue une contrepartie pour la fourniture de ces actifs. [...]

[18] Monsieur Gordon Brown de l'ARC a confirmé que la question des taxes foncières avait été abordée avec M. Flexman avant la lettre de décembre, mais il n'arrivait pas à se rappeler s'il avait été discuté de la question de savoir si les sous-baux faisaient partie de la contrepartie.

[19] BC Transit reconnaît qu'elle est une personne déterminée pour l'application de la *Loi sur la taxe d'accise*.

---

<sup>5</sup> Pièce R-7.

Questions en litige

[20] La question en litige consiste en définitive à se demander si BC Transit a droit aux CTI en vertu du paragraphe 169(1) de la *Loi sur la taxe d'accise*. L'intimée est d'avis qu'elle n'y a pas droit puisque l'article 141.01 exige que, pour avoir droit aux CTI, le bien ou le service en question doit avoir été acquis afin d'effectuer, pour une contrepartie, une fourniture taxable. L'intimée allègue que le bail conclu par BC Transit et Translink prévoyait un loyer symbolique d'un dollar et que le paragraphe 141.01(1.1) exclut expressément la contrepartie symbolique.

[21] En outre, l'intimée prétend que l'appelante ne peut maintenant demander à la Cour de considérer les taxes foncières ou les sous-loyers payés par Translink comme une contrepartie du bail, puisque l'appelante n'a pas soulevé ces questions dans l'avis d'opposition. En application du paragraphe 306.1(1), BC Transit ne peut, en tant que « personne déterminée », interjeter appel qu'à l'égard d'« une question relativement à laquelle elle s'est conformée au paragraphe 301(1.2) dans l'avis ».

[22] Si je conclus que BC Transit peut alléguer que les paiements de taxes foncières ou de sous-loyers constituent une contrepartie pour le bail, cette contrepartie, selon l'intimée, est symbolique.

[23] L'intimée allègue ensuite que les subventions ne constituent pas non plus une contrepartie en vertu du paragraphe 141.01(1.2), puisqu'elles ne servent pas à financer l'activité de location de l'appelante, mais qu'elles représentent plutôt l'un ou l'autre des éléments suivants :

- (i) le remboursement d'une dette;
- (ii) de façon plus générale, le financement du transport public par la province.

[24] Finalement, si je conclus que BC Transit a prouvé que la fourniture taxable a été effectuée pour une contrepartie et qu'elle a donc droit aux CTI, l'intimée soutient que l'appelante a surévalué le montant net à partir duquel la TPS est calculée.

[25] L'appelante est d'avis, premièrement, que l'article 141.01 ne s'applique pas. Elle allègue que l'intimée a reconnu que le bail constituait une fourniture taxable, laquelle, par définition, est une fourniture effectuée dans le cadre d'une activité

commerciale, et qu'aucune autre analyse n'est donc nécessaire – l'appelante répond aux exigences de l'article 169 pour avoir droit aux CTI. S'appuyant sur l'affaire *BJ Services Company Canada c. La Reine*<sup>6</sup>, l'appelante allègue que, lorsque la seule utilisation est dans le cadre d'une activité commerciale, il n'est pas nécessaire de recourir au processus de répartition énoncé à l'article 141.01.

[26] Si, par ailleurs, je conclus qu'il est nécessaire de tenir compte de l'article 141.01 et d'examiner la question de savoir si la fourniture taxable du bail a été effectuée pour une contrepartie, l'appelante allègue alors que :

- (i) la question des paiements de taxes foncières et de sous-loyers est soulevée de bon droit devant la Cour et ces paiements doivent être considérés comme faisant partie de la contrepartie;
- (ii) cette contrepartie n'est pas symbolique;
- (iii) si les paiements de taxes foncières et de sous-loyers ne font pas partie de la contrepartie, alors le paragraphe 141.01(1.2) s'applique et les subventions constituent une contrepartie;
- (iv) mis à part la correction de 51 000 \$, la teneur en taxe est calculée comme il se doit.

### Analyse

[27] Avant de trancher les questions en litige, il est utile de revoir le rôle des règles relatives au changement d'utilisation pour clarifier comment les parties en sont arrivées à ce point. La démarche qui suit n'est pas en cause, mais elle sert à établir un contexte pratique pour la question en litige dont la Cour est saisie.

[28] Le paragraphe 169(1) de la Loi établit les circonstances dans lesquelles un inscrit a le droit de demander des CTI. La disposition est rédigée comme suit :

169(1) Sous réserve des autres dispositions de la présente partie, un crédit de taxe sur les intrants d'une personne, pour sa période de déclaration au cours de laquelle elle est un inscrit, relativement à un bien [...] qu'elle acquiert [...] correspond au résultat du calcul suivant si, au cours de cette période, la taxe relative à la

---

<sup>6</sup> n° 2002-2464(IT)G, 3 décembre 2003, 2003 CCI 900.

fourniture [...] devient payable par la personne ou est payée par elle sans qu'elle soit devenue payable :

A x B

où :

A représente la taxe relative à la fourniture [...] qui, au cours de la période de déclaration, devient payable par la personne ou est payée par elle sans qu'elle soit devenue payable;

B [...]

c) [...] le pourcentage qui représente la mesure dans laquelle la personne a acquis [...] le bien [...] pour consommation, utilisation ou fourniture dans le cadre de ses activités commerciales.

[29] Essentiellement, le paragraphe 169(1) permet à un inscrit de demander un CTI relativement aux taxes payées à l'égard d'un bien qu'il a acquis pour consommation, utilisation ou fourniture dans le cadre de ses activités commerciales. Si l'inscrit n'a pas acquis le bien pour consommation, utilisation ou fourniture dans le cadre d'activités commerciales, il n'a alors pas le droit de demander un CTI.

[30] BC Transit est un inscrit. Toutefois, elle n'avait pas le droit de demander les CTI se rapportant à la construction du Skytrain puisque :

(a) lorsqu'elle a initialement fait l'acquisition des biens du Skytrain, elle l'a fait dans le but d'offrir au public un service de transport exonéré;

(b) la prestation du service de transport au public constitue la réalisation d'une fourniture exonérée;

(c) la réalisation de fournitures exonérées n'est pas une « activité commerciale »;

(d) ainsi, en offrant un service de transport au public, BC Transit n'exploitait pas une activité commerciale.

[31] La Loi contient des dispositions qui prévoient que, si un inscrit qui a initialement acquis un bien pour consommation, utilisation ou fourniture autrement que dans le cadre d'activités commerciales change plus tard l'utilisation du bien, il pourrait avoir le droit de demander des CTI lorsque le changement d'utilisation survient. Le paragraphe 199(3) est la règle de droit invoquée par BC Transit relativement au changement d'utilisation. Ce paragraphe est rédigé comme suit :

199(3) Pour l'application de la présente partie, l'inscrit qui a acquis [...] un bien meuble la dernière fois en vue de l'utiliser comme immobilisation mais non principalement dans le cadre de ses activités commerciales et qui commence, à un moment donné, à l'utiliser comme immobilisation principalement dans le cadre de ses activités commerciales est réputé [...] :

- a) avoir reçu, au moment donné, une fourniture du bien par vente;
- b) avoir payé, au moment donné et relativement à la fourniture, sauf s'il s'agit d'une fourniture exonérée, une taxe égale à la teneur en taxe du bien à ce moment.

[32] En prescrivant que l'inscrit est réputé avoir reçu une fourniture du bien et avoir payé une taxe, le paragraphe 199(3) place l'inscrit dans une situation où il peut demander un CTI en vertu du paragraphe 169(1). L'inscrit est traité comme s'il venait d'acquérir le bien et il est donc en mesure de demander un CTI. Le montant de CTI que l'inscrit peut réclamer est égal à la « teneur en taxe » du bien.

[33] Deux conditions doivent être réunies avant que les règles relatives au changement d'utilisation puissent s'appliquer :

- (a) premièrement, les biens du Skytrain doivent être des biens meubles, à moins qu'une autre règle quelconque ne s'applique;
- (b) deuxièmement, l'utilisation que fait BC Transit des biens du Skytrain doit être passée d'une utilisation exonérée (non commerciale) à une utilisation commerciale.

[34] Même si le paragraphe 199(3) empêche la plupart des inscrits de demander un CTI en cas de changement dans l'utilisation d'un bien immobilier, il existe une exception à l'égard des « mandataires désignés » de Sa Majesté en vertu du paragraphe 209(2). Cette dernière disposition rend le paragraphe 199(3) applicable aux biens immobiliers, si l'inscrit est un mandataire désigné, ce qui a été admis par



l'intimée. En conséquence, le paragraphe 199(3) s'applique si la deuxième condition est remplie, à savoir un changement dans l'utilisation des biens du Skytrain qui les aurait fait passer d'une utilisation exonérée à une utilisation commerciale. À vrai dire, personne n'a contesté que ce changement s'était produit. Le 1<sup>er</sup> avril 1999, BC Transit a cessé d'utiliser les biens du Skytrain dans le but d'effectuer la fourniture exonérée d'un service de transport offert au public et, à partir de cette date, elle était simplement un locateur. Puisqu'une « activité commerciale » comprend la réalisation d'une fourniture d'un immeuble, il s'ensuit que BC Transit était engagée dans une activité commerciale.

[35] Après avoir examiné le contexte, la Cour se penche maintenant sur les questions à l'étude, en commençant par l'application de l'article 141.01 de la Loi.

#### Application de l'article 141.01

[36] Est-il suffisant pour le calcul des CTI que BC Transit prouve qu'elle a acquis le bien afin d'effectuer des fournitures taxables? Doit-elle plutôt aller plus loin et prouver qu'elle a acquis le bien afin d'effectuer des fournitures taxables pour une contrepartie? Je conclus que BC Transit a bel et bien effectué une fourniture taxable. Et, une fourniture taxable est définie comme une fourniture effectuée dans le cadre d'une activité commerciale. Par ailleurs, même si les avocats de l'appelante se sont appuyés sur les commentaires que j'ai formulés dans *BJ Services* pour affirmer que l'article 141.01 ne s'applique pas lorsqu'il est démontré que l'entité qui demande le CTI est engagée uniquement dans une activité commerciale, j'estime que, dans une affaire comme celle en l'espèce, où la question de la contrepartie doit être examinée, il est approprié de se demander s'il était prévu que la fourniture taxable devait être effectuée pour une contrepartie. L'affaire *BJ Services* n'abordait pas la question de savoir si une fourniture taxable avait été effectuée ou non pour une contrepartie, mais plutôt celle de savoir si l'article 141.01 imposait une exigence de conjonction entre les intrants et les extrants. J'ai établi que cette exigence n'était pas nécessaire lorsqu'il existait une seule forme d'extrant et qu'il s'agissait d'une fourniture taxable effectuée pour une contrepartie. Dans sa démarche, l'appelante propose qu'il s'ensuit que, si tout ce que BC Transit fait dans le cadre de ses activités commerciales consiste à effectuer des fournitures taxables, il n'est pas nécessaire de se demander si elles sont effectuées avec ou sans une contrepartie. Je ne souscris pas à cette proposition. Il faut trancher la question de savoir si BC Transit avait l'intention d'effectuer des fournitures taxables pour une contrepartie, puisque, sans cette question, il serait impossible d'établir si une répartition est requise en vertu de l'article 141.01. Je conviens qu'il semble plutôt s'agir d'une situation du genre « l'oeuf ou la poule ». L'argument de l'appelante

amènerait à conclure que si, comme dans l'affaire *Ville de Matane c. La Reine*<sup>7</sup>, un inscrit effectue à la fois une fourniture taxable pour une contrepartie et une fourniture taxable pour une contrepartie symbolique, l'article 141.01 s'applique et une répartition est nécessaire pour allouer les CTI de façon appropriée; cependant, si un inscrit effectue seulement une fourniture taxable à titre gratuit, le paragraphe 141.01(1.1) ne s'applique pas et l'inscrit a droit à la totalité des CTI. Le résultat serait absurde. Si l'inscrit n'effectue que des fournitures taxables sans contrepartie, l'article 141.01 devrait s'appliquer pour refuser les CTI. C'est une interprétation sensée de la disposition. Il se peut bien que cela revienne à considérer que l'article 141.01 prescrit une répartition sur la base du tout ou rien lorsque la question qui se pose en est une relative à la contrepartie, une conclusion qui pourrait sembler contraire à celle de *BJ Services*. Les circonstances et la question en litige de l'espèce sont différentes. Je conviens simplement que le libellé de l'article 141.01 peut donner lieu à une répartition, soit totale, soit nulle, selon que la fourniture taxable comportait ou non une contrepartie.

#### Article 306.1

[37] Puisqu'elle doit prouver que la fourniture taxable du bail a été effectuée pour une contrepartie, BC Transit doit maintenant franchir l'obstacle de l'article 306.1, présenté au procès par voie de modification de la réponse, une demande à laquelle l'appelante ne s'est pas opposée. Les dispositions pertinentes sont les suivantes :

301(1.2) L'avis d'opposition que produit une personne qui est une personne déterminée relativement à une cotisation doit contenir les éléments suivants pour chaque question à trancher :

- a) une description suffisante;
- b) le redressement demandé, sous la forme du montant qui représente le changement apporté à un montant à prendre en compte aux fins de la cotisation;
- c) les motifs et les faits sur lesquels se fonde la personne.

[...]

306.1(1) Malgré les articles 302 et 306, la personne qui produit un avis d'opposition à une cotisation relativement à laquelle elle est une personne

---

<sup>7</sup> n° 2004-3248(GST)I, 11 février 2005, 2005 CCI 53.

déterminée, au sens du paragraphe 301(1), ne peut interjeter appel devant la Cour canadienne de l'impôt pour faire annuler la cotisation, ou en faire établir une nouvelle, qu'à l'égard des questions suivantes :

- a) une question relativement à laquelle elle s'est conformée au paragraphe 301(1.2) dans l'avis, mais seulement à l'égard du redressement, tel qu'il est exposé dans l'avis, qu'elle demande relativement à cette question;
- b) une question visée au paragraphe 301(1.5), dans le cas où elle n'était pas tenue de produire un avis d'opposition à la cotisation qui a donné lieu à la question.

Comme cela a été mentionné précédemment, BC Transit reconnaît qu'elle est une personne déterminée pour l'application de ces dispositions.

[38] L'intimée allègue que, comme BC Transit n'a pas soulevé dans les motifs et faits exposés dans son avis d'opposition que la contrepartie comprenait les paiements de taxes foncières et de sous-loyers, elle ne s'est pas conformée au paragraphe 301(1.2) et il lui est par conséquent interdit, par application de l'article 306.1, de soulever ce point au procès. L'intimée s'appuie sur l'arrêt de la Cour d'appel fédérale *R. c. Potash Corporation of Saskatchewan Inc.*<sup>8</sup> dans lequel l'appelante avait demandé la permission de modifier son avis d'appel. La Couronne avait allégué dans cette affaire que les règles relatives aux grandes sociétés (les règles de la *Loi de l'impôt sur le revenu* équivalentes aux règles soumises à la Cour en l'espèce) limitent les appels à la Cour canadienne de l'impôt aux seuls questions et redressements invoqués dans l'avis d'opposition. Potash a avancé qu'il s'agissait simplement de règles procédurales et que l'exercice par le juge de son pouvoir discrétionnaire afin de permettre la modification de l'avis d'appel était raisonnable. En refusant de permettre la modification, la Cour d'appel fédérale a conclu ce qui suit<sup>9</sup> :

[29] Les modifications que l'on envisage d'apporter à l'avis d'appel visent à inclure dans la détermination des bénéfices relatifs à des ressources au cours des quatre années visées par l'appel cinq nouveaux éléments de revenu non mentionnés dans l'avis d'opposition et, par conséquent, visent à augmenter le montant de la déduction relative aux ressources et de la déduction pour épuisement gagnée par rapport au montant mentionné dans les avis d'opposition.

---

<sup>8</sup> n° A-61-03, 8 décembre 2003, 2003 CAF 471.

<sup>9</sup> Précité, au paragraphe 29.

Il serait contraire aux dispositions du paragraphe 169(2.1) d'autoriser PCS à modifier ainsi son acte de procédure.

[39] Dans la présente affaire, l'intimée a affirmé que BC Transit n'a pas exposé dans l'avis d'opposition les faits relatifs au paiement des taxes foncières et des sous-loyers et les motifs quant à la question de la « contrepartie symbolique ». Elle n'a pas allégué de manquements quant à la question ou au redressement demandé.

[40] Je n'estime pas que l'argument de l'intimée soit convaincant. L'affaire *Potash* ne portait pas sur l'absence de motifs ou de faits, mais plutôt sur le refus d'augmenter le montant en cause. Il n'y a aucun changement demandé à l'égard du montant en cause en l'espèce par rapport à ce qui était énoncé dans l'avis d'opposition, et la question en litige n'a pas changé non plus. La question en litige invoquée a toujours été le droit aux CTI. L'intimée a raison lorsqu'elle affirme que la question des taxes foncières n'a pas été soulevée dans les motifs ni dans les faits, mais j'estime que cela n'est pas fatal.

[41] Dans l'arrêt *Potash*, la Cour a cité les propos suivants tenus par monsieur R. M. Beith, fonctionnaire au ministère des Finances, lors du congrès de 1994 de l'Association canadienne d'études fiscales<sup>10</sup> :

[TRADUCTION]

La législation en question vise notamment à définir beaucoup plus tôt les questions contestées, de façon que l'obligation fiscale finale se rapportant à une année d'imposition puisse être déterminée en temps opportun.

Étant donné la complexité de la législation et le nombre de questions soulevées, les années d'imposition d'un nombre important de grandes sociétés sont longtemps demeurées en suspens pendant que des oppositions ou des appels étaient en instance, de sorte que ces sociétés ont pu soulever de nouvelles questions en se fondant sur de nouvelles interprétations et sur le résultat de décisions judiciaires contestées par d'autres contribuables.

Récemment, le vérificateur général et le Comité des comptes publics ont décelé un problème particulier. Une affaire portant sur le calcul de la « déduction relative aux ressources » qui avait abouti à une décision défavorable au ministère a donné lieu à des demandes qui étaient non seulement fondées sur les faits particuliers sur lesquels la cour s'était prononcée, mais aussi sur une nouvelle question se rapportant au calcul de la « déduction relative aux ressources ». Ces demandes,

---

<sup>10</sup> Précité, au paragraphe 4.

découlant directement et indirectement de la décision rendue par le tribunal, mettaient en cause des montants élevés, au titre de l'impôt et des intérêts.

En résumé, il est essentiel que les revenus soient davantage prévisibles et que les obligations potentielles soient donc déterminées et réglées dans un délai plus raisonnable.

[42] Il en ressort que les éléments qui revêtent de l'importance pour le ministre sont la question et le montant en litige et non les motifs et les faits dont l'intimée invoque l'absence. Il serait beaucoup trop contraignant pour une grande société d'interpréter ces dispositions comme des dispositions qui la limitent aux seuls faits précisés à l'étape de l'avis d'opposition. Cela ne semble pas correspondre à l'effet recherché par l'article, si l'on tient compte des propos de M. Beith, ni à l'interprétation que la Cour d'appel fédérale en a fait dans *Potash*. Le libellé de l'article 306.1 lui-même évoque seulement les questions et le redressement. Fait intéressant, au Congrès sur la fiscalité de 1994, M. Beith a poursuivi en disant ceci au sujet de l'alinéa 165(1.11)c) (la disposition de la *Loi de l'impôt sur le revenu* équivalente à l'alinéa 301(1.2)c)) :

[TRADUCTION]

Cette exigence n'est pas différente de ce que la règle de droit exige actuellement de tous les contribuables. En outre, à l'inverse des exigences concernant la question et le montant, il est possible de soulever des faits et des motifs additionnels dans les appels<sup>11</sup>.

Il s'agit certainement d'un point de vue sensé que je fais mien. Je conclus que BC Transit n'a pas enfreint les dispositions du paragraphe 301(1.2) et, par conséquent, l'article 306.1 n'est pas invoqué. BC Transit est libre d'alléguer que les paiements de taxes foncières et de sous-loyers sont des faits pertinents à la question de la contrepartie du bail.

[43] Si je me trompe en tirant cette conclusion, j'invoque alors le paragraphe 301(1.3) qui est rédigé comme suit :

301(1.3) Malgré le paragraphe (1.2), dans le cas où un avis d'opposition produit par une personne à laquelle ce paragraphe s'applique ne contient pas les renseignements requis selon les alinéas (1.2)b) ou c) relativement à une question à trancher qui est décrite dans l'avis, le ministre peut demander par écrit à la

---

<sup>11</sup> *Conference Report 1994*, page 34:4.

personne de fournir ces renseignements. La personne est réputée s'être conformée à ces alinéas relativement à la question à trancher si, dans les 60 jours suivant la date de la demande par le ministre, elle communique par écrit les renseignements requis au ministre.

[44] Dans une lettre datée du mois de décembre 1999, BC Transit, par l'intermédiaire de KPMG, a mis l'intimée carrément en présence des faits concernant les taxes foncières et elle a affirmé clairement que cela permettait de conclure que la fourniture taxable avait été effectuée pour une contrepartie. J'estime que la disposition relative à l'observation tardive, le paragraphe 301(1.3), s'applique et que BC Transit est réputée s'être conformée au paragraphe 301(1.2).

### Contrepartie

[45] Y avait-il ou non une contrepartie pour le bail? L'intimée a d'abord allégué que les taxes foncières ne font pas partie de la contrepartie pour le bail, mais que, si la Cour est d'avis contraire, il s'agit, en combinaison avec le loyer d'un dollar, d'une contrepartie symbolique qui, par application des paragraphes 141.01(1.1) et (2), ne constitue pas une contrepartie, ce qui écarte le droit aux CTI.

[46] En ce qui a trait à la première question, à savoir si les taxes foncières constituent une contrepartie, l'intimée s'appuie sur la preuve démontrant que ce n'est qu'en 2002 que BC Transit a elle-même considéré les taxes foncières comme faisant partie de la contrepartie. L'intimée se demande comment les taxes foncières pouvaient être considérées comme une contrepartie si l'appelante ne les a pas considérées comme telle avant ce temps.

[47] Le moment où BC Transit s'est décidée à caractériser la nature de l'obligation de Translink pour le paiement des taxes foncières n'est pas déterminant pour trancher la question. Le fait est que Translink a commencé à payer les taxes foncières à partir de la date de prise d'effet du bail et elle les a payées pour s'acquitter d'une obligation juridique.

[48] Il ne fait aucun doute qu'on voulait établir le loyer à un dollar. Les décrets et les décisions demandées à l'ARC en font d'ailleurs état. Il est également évident que le loyer ne pouvait dépasser un dollar. L'intimée fait une distinction entre le loyer symbolique, qu'elle considère comme la contrepartie qu'on voulait établir, et l'obligation de payer les taxes foncières, qu'elle considère comme quelque chose de différent, soit une simple condition; elle avance l'argument selon lequel une condition ne peut avoir pour effet de transformer une contrepartie symbolique en

quelque chose de plus important. Cet argument revient à donner un sens trop restrictif au terme « contrepartie ».

[49] Le bail en bonne et due forme prévoit ce qui suit<sup>12</sup> :

[TRADUCTION]

6.01 Le loyer pour les droits accordés à TransLink en vertu des paragraphes 3.01, 3.02 et 5.01 sera d'un dollar par année, payable à BC Transit.

6.02 TransLink sera responsable de toutes les taxes et devra les acquitter.

[50] Translink a payé les taxes foncières. Dès qu'elle a été informée de l'obligation de le faire, BC Transit a imposé la TPS sur les paiements de taxes foncières. Si Translink n'avait pas respecté son obligation de payer les taxes foncières, BC Transit aurait eu à faire les paiements parce qu'elle demeurerait juridiquement obligée de les faire. Que l'on qualifie de loyer ou de « condition » l'obligation de Translink d'acquitter les taxes foncières, il s'agit manifestement de quelque chose ayant une valeur, conjointement avec le montant d'un dollar, donné en échange de la fourniture taxable du bien. Le loyer était seulement d'un dollar, mais BC Transit recevait plus que ce loyer de Translink. Elle recevait des millions de dollars pour s'acquitter de l'obligation relative aux taxes foncières, ce qui constitue une contrepartie.

[51] Cette question nous amène à l'autre argument de l'intimée voulant que le loyer d'un dollar et les taxes foncières, eu égard aux circonstances, constituent seulement une contrepartie symbolique et que, par application des paragraphes 141.01(1.1) et (2), BC Transit n'a donc pas droit aux CTI. L'intimée a présenté la définition suivante de l'expression anglaise « *nominal consideration* » (contrepartie symbolique) extraite du dictionnaire *Black's Law Dictionary*, 5<sup>e</sup> édition :

[TRADUCTION]

Qui est sans rapport avec la valeur réelle du contrat ou de l'objet, par exemple lorsque l'acte de vente d'un bien-fonds indique une contrepartie d'un dollar, sans cession d'une contrepartie réelle ou sans divulgation de la contrepartie réelle. Parfois, cette expression est également employée pour décrire une valeur gonflée ou exagérée attribuée à un bien en vue d'un échange.

---

<sup>12</sup> Pièce A-1, onglet 4, page 12.



[52] L'appelante a soumis trois définitions du mot anglais « *nominal* » (symbolique) :

[TRADUCTION]

Très petit par rapport aux attentes; peu important, qui ne vaut guère la peine d'être mentionné, par exemple, un prix symbolique. (*Webster's New Twentieth Century Unabridged Dictionary*, 2<sup>e</sup> édition)

Qui existe en théorie seulement plutôt que dans les faits ou dans la réalité; simplement nommé, déclaré ou exprimé, sans égard à la réalité ou aux faits. (*The Oxford English Dictionary*, 2<sup>e</sup> édition)

Qui est si petit, peu important ou négligeable qu'il n'en vaut guère le nom : NÉGLIGEABLE, INSIGNIFIANT. (*Webster's Third New International Dictionary of the English Language Unabridged*)

[53] L'appelante s'appuie également sur les observations suivantes formulées par la Chambre des lords dans *Midland Bank Trust Co. Ltd. v. Green*<sup>13</sup> :

[TRADUCTION]

Compte tenu de cette conclusion, il n'est pas nécessaire de déterminer si la somme de 500 £ est une somme d'argent symbolique ou non. Mais je dois dire que, pour ma part, j'aurais beaucoup de difficulté à maintenir que ce serait le cas. Il me semble qu'en droit, les expressions « contrepartie symbolique » et « somme symbolique » sont des termes techniques employés pour évoquer une somme ou une contrepartie qui peut être mentionnée comme une contrepartie, mais qui n'est pas nécessairement payée. Assimiler « symbolique » au terme « inadéquat » ou même à l'expression « largement inadéquat » entraînerait des questionnements que je ne crois pas que le législateur ait envisagés.

[54] Le désaccord des parties quant à l'interprétation de l'expression « contrepartie symbolique » se résume à la différence entre le sens relatif et le sens absolu du terme « symbolique ». Cela n'a aucune incidence en fin de compte sur ma décision, puisque, suivant l'une et l'autre des interprétations, j'estime que les millions de dollars payés à BC Transit par Translink pour couvrir les taxes foncières sont des sommes plus que symboliques.

---

<sup>13</sup> [1981] A.C. 513, à la page 532.



[55] Si j'accepte l'argument de l'appelante suivant lequel « symbolique » s'entend d'un montant insignifiant ou si négligeable qu'il est sans importance qu'il soit payé ou non, la réponse est évidente – une somme de plusieurs millions de dollars n'est pas symbolique. Rien dans la preuve ne démontre que Translink ait déjà eu l'intention de ne pas payer les taxes foncières.

[56] La question la plus intéressante consiste à trancher si « symbolique » est un terme relatif et, si tel est le cas, à quoi l'est-il en l'espèce. L'intimée établit le lien avec la valeur comptable des actifs loués qui dépassait un milliard de dollars, en alléguant que quelques millions de dollars par année ne suffisent pas à créer une relation d'importance avec cette valeur. L'appelante laisse entendre que l'intimée confond les termes anglais « *nominal* » (symbolique) et « *adequate* » (adéquat). Sans trop m'emmêler dans la sémantique, j'estime que l'intimée ne relie pas la contrepartie des taxes foncières au montant approprié. La comparaison, si elle est véritablement nécessaire, devrait être établie entre la contrepartie réelle et une contrepartie de juste valeur marchande (JVM). La preuve démontrait que Translink était seulement en mesure de payer un loyer d'un dollar, de s'acquitter de l'obligation de payer les taxes foncières et de faire les versements de sous-loyers selon les recettes d'exploitation projetées. Translink était le seul acheteur. Quelle est la JVM dans le cas où les seules parties à une transaction sont des autorités municipales et où les recettes projetées sont facilement déterminables? On pourrait soutenir que la JVM est simplement ce que Translink s'est engagée à payer. La Cour n'a été saisie d'aucune preuve laissant entendre qu'une contrepartie de juste valeur marchande pour un bail de ce genre équivalait à deux, trois ou même dix fois la somme payée par Translink. Dans ces circonstances, je suis d'avis, en donnant au terme « symbolique » un sens relatif, que le paiement des taxes foncières dont le montant se chiffre à environ deux millions de dollars par année n'est pas symbolique.

[57] Après avoir tiré cette conclusion, il est inutile de trancher la question de savoir si les subventions constituent une contrepartie dans le cas de l'appel concernant les biens immobiliers, puisque cela n'entre en jeu que s'il n'y a pas d'autre contrepartie. Il est par contre nécessaire d'analyser la question pour l'appel concernant les véhicules, puisque, mis à part le montant d'un dollar que les parties s'entendent pour qualifier de symbolique, il n'y avait aucune autre contrepartie pour les véhicules loués à Translink.

## Les subventions à titre de contrepartie

[58] Le paragraphe 141.01(1.2) est rédigé comme suit :

Pour l'application du présent article, le montant d'aide — prime, subvention, prêt à remboursement conditionnel ou autre montant semblable — qu'un inscrit reçoit d'une des personnes suivantes et qui n'est pas la contrepartie d'une fourniture, mais qu'il est raisonnable de considérer comme étant accordé en vue de financer une activité de l'inscrit comportant la réalisation de fournitures taxables à titre gratuit, est réputé être la contrepartie de ces fournitures :

a) un gouvernement [...]

[...]

[59] Nonobstant ses observations écrites, l'intimée a reconnu dans son argumentation verbale que l'entente conclue par BC Transit et la province de la Colombie-Britannique avait effectivement donné lieu à un montant d'aide annuel ou à des subventions, comme l'envisage le paragraphe 141.01(1.2). L'intimée fait valoir qu'il n'est pas raisonnable de considérer que les subventions ont été accordées en vue de financer le bail conclu par BC Transit et Translink. Elles l'auraient plutôt été en vue du remboursement d'une dette à long terme, une dette contractée à l'époque pour financer une fourniture exonérée, soit la prestation d'un service public de transport. L'appelante est d'avis que le contexte a changé après le 31 mars 1999. À partir de cette date, la province lui a accordé une aide financière, dans le but de financer le déficit créé par l'amortissement des actifs, sans laquelle, au dire de l'appelante, elle n'aurait pas pu signer le bail avec Translink. Par conséquent, les subventions ont été accordées en vue de financer la réalisation d'une fourniture taxable : le bail.

[60] L'intimée allègue que, même si BC Transit effectue une fourniture taxable sans contrepartie, puisqu'elle n'exploite plus le réseau Skytrain (c'est maintenant Translink qui l'exploite), l'aide n'est pas accordée en vue de financer une activité de BC Transit. Son argument laisse croire que la réalisation d'une fourniture taxable sans contrepartie n'est pas une activité – une proposition que je rejette. Les parties semblent établir une distinction entre l'objet ultime et l'objet immédiat. Je ne doute pas que l'objet ultime, tel qu'il a été exprimé dans le crédit n° 44 de la province, était de financer le transport public. Par contre, l'aide a été accordée à BC Transit, et non à Translink, et la seule activité de BC Transit consistait à louer ses biens à l'entité qui exploitait réellement le réseau de transport public.

[61] L'intimée soutient que BC Transit ne peut invoquer pour les questions de TPS qu'elle n'exploite pas une entreprise qui effectue des fournitures exonérées (à savoir le transport public) et, en même temps, invoquer en vue d'obtenir de l'aide de la province qu'elle exerce des activités de transport public, puisque c'est l'objet de l'aide de la province qui est décrit dans le crédit n° 44. L'intimée ne dépeint pas de façon exacte la position de BC Transit. En fait et en droit, il a été établi que BC Transit a effectué une fourniture taxable de véhicules sans contrepartie. La revendication n'est pas dénuée de tout intérêt. En fait, la province a accordé de l'aide à BC Transit [TRADUCTION] « pour couvrir les coûts engagés pour offrir des services de transport public aux usagers, [...] notamment [...] l'amortissement des avances de capital prépayées ». De cette déclaration de la province, il ne suit pas nécessairement que BC Transit revendique d'une manière ou d'une autre qu'elle continue, pour les questions de TPS, d'exercer des activités de transport public. La province savait que BC Transit louait des véhicules pour un dollar – elle avait participé étroitement à l'élaboration de l'entente. Elle savait que c'était Translink qui exploitait le Skytrain. Rien dans la preuve ne laisse croire qu'en accordant l'aide financière, la province avait en vue les problèmes de TPS de BC Transit. Elle a simplement accordé de l'aide à BC Transit et, ce faisant, elle a indirectement accordé de l'aide à l'ensemble du réseau de transport public à Vancouver. Mais le fait que la province ait poursuivi un objectif plus large n'empêche pas qu'il subsistait un objectif immédiat d'aider BC Transit dans sa seule activité de réalisation d'une fourniture taxable, laquelle est directement visée par le paragraphe 141.01(1.2).

[62] Puisque le paragraphe 141.01(1.2) s'applique et que les subventions sont considérées comme une contrepartie, BC Transit, par application du paragraphe 141.01(2), a droit aux CTI dans l'appel concernant les véhicules.

### Teneur en taxe

[63] La dernière question dans l'appel concernant les biens immobiliers est celle de la teneur en taxe. Comme je l'ai mentionné, BC Transit accepte la correction de 51 142,10 \$ exposée au paragraphe 15 des présents motifs. L'intimée allègue que cela illustre tout simplement le manque de fiabilité des chiffres présentés par BC Transit. Comme cet écart a été obtenu à partir d'un petit échantillon d'inscriptions retenues par la vérificatrice de l'ARC, si je décide que BC Transit a droit aux CTI, je devrais renvoyer l'affaire au ministre pour qu'il soit procédé à un nouvel examen en vue de déterminer correctement la teneur en taxe. De plus, l'intimée allègue que, si la JVM des biens au moment du changement dans l'utilisation est inférieure au coût, la teneur en taxe est alors réduite

proportionnellement. BC Transit n'a fait aucun effort pour analyser d'autres méthodes d'évaluation dans sa conclusion voulant que le coût soit inférieur à la JVM.

[64] BC Transit n'a pas considéré la méthode d'évaluation par comparaison directe ni la méthode du revenu pour évaluer les biens, puisque, selon M. Sharp, ni l'une ni l'autre n'était appropriée compte tenu de la nature des biens et de la qualité des parties intéressées. Il a également déclaré qu'il était indéniable que les coûts de remplacement au printemps 1999 étaient beaucoup plus élevés que les coûts initiaux. BC Transit se sentait donc à l'aise de se fonder sur les coûts. J'accepte cette preuve et je ne vois aucune raison de douter, sur ce fondement, de la teneur en taxe établie par BC Transit.

[65] J'ai certaines réserves à me fonder sur les conclusions de la vérificatrice de l'ARC pour mettre en doute la fiabilité globale du calcul de la teneur en taxe effectué par BC Transit. Il est exact que M<sup>me</sup> Robert a seulement vérifié ce qu'elle a appelé un petit échantillon, mais elle a déterminé tous les fournisseurs mis en doute et ensuite additionné toutes les factures de ces fournisseurs, ce qui peut avoir élargi le champ de la vérification. En outre, l'intimée n'est pas en mesure de proposer d'autres chiffres. Essentiellement, l'intimée demande à la Cour de donner au fisc une autre chance, seize ans après l'engagement des dépenses, parce que l'ARC n'a pas effectué un travail en profondeur dès la première fois.

[66] BC Transit allègue qu'elle subirait un préjudice, puisqu'il s'est écoulé six ans depuis la production de la déclaration et seize ans depuis l'envoi des factures – des fournisseurs peuvent avoir disparu, des particuliers peuvent être décédés. L'appelante affirme qu'il est tout simplement trop tard. L'intimée a pris la décision de ne pas procéder à une vérification complète parce qu'il n'y avait aucune contrepartie. Le ministre a eu tort. Le ministre aurait pu se couvrir en autorisant M<sup>me</sup> Robert à approfondir sa vérification, mais il ne l'a pas fait à ce moment-là et il ne l'a toujours pas fait jusqu'à maintenant, moment où il se rend compte qu'il avait tort. Eu égard aux circonstances, je ne suis pas enclin à renvoyer l'affaire en vue d'un nouvel examen. J'accepte la teneur en taxe présentée par BC Transit, avec la correction tenant compte de l'écart approximatif de 51 000 \$ qu'elle a admis.

[67] J'accueille les appels. Je modifie la nouvelle cotisation intéressant l'appel concernant les biens immobiliers en accordant à BC Transit des CTI de 3 420 897,90 \$ et je modifie également la nouvelle cotisation intéressant l'appel concernant les véhicules en accordant à BC Transit des CTI de 335 862,42 \$. L'appelante a droit à un seul mémoire de frais.

Signé à Ottawa, Canada, ce 1<sup>er</sup> jour d'août 2006.

« Campbell J. Miller »

---

Le juge Miller

Traduction certifiée conforme  
ce 11<sup>e</sup> jour d'août 2008.

Yves Bellefeuille, réviseur

RÉFÉRENCE : 2006CCI437

N<sup>OS</sup> DES DOSSIERS DE LA COUR : 2005-1038(GST)G et 2005-1039(GST)G

INTITULÉ : British Columbia Transit c. Sa Majesté la Reine

LIEU DE L'AUDIENCE : Vancouver (Colombie-Britannique)

DATE DE L'AUDIENCE : Les 22 et 23 juin 2006

MOTIFS DU JUGEMENT : L'honorable juge Campbell J. Miller

DATE DU JUGEMENT : Le 1<sup>er</sup> août 2006

COMPARUTIONS :

Avocats de l'appelante : M<sup>e</sup> Werner H.G. Heinrich et  
M<sup>e</sup> David E. Graham

Avocate de l'intimée : M<sup>e</sup> Lynn M. Burch

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

Pour l'appelante :

Nom : M<sup>e</sup> Werner H.G. Heinrich et  
M<sup>e</sup> David E. Graham

Cabinet : Koffman Kalef

Pour l'intimée : M<sup>e</sup> John H. Sims, c.r.  
Sous-procureur général du Canada  
Ottawa, Canada