

# PAS ENCORE PRÊT À DÉCOLLER : LE PROJET DE LOI DU CANADA SUR LA TAXE DE LUXE INQUIÈTE L'INDUSTRIE DE L'AVIATION

Publié le 25 mars, 2022

**Catégories:** [Perspectives](#), [Publications](#)

Le 11 mars 2022, le ministère des Finances a publié des propositions législatives préliminaires en vue d'instaurer une taxe de luxe. La taxe de luxe, qui a été présentée dans le budget fédéral de 2021, consisterait en une taxe de 10 % sur la vente de voitures et d'aéronefs dont le prix est de 100 000 dollars ou plus, et de bateaux dont le prix est de 250 000 dollars ou plus. La taxe correspondrait au moins élevé des deux montants suivants : 20 % de la valeur qui dépasse le seuil applicable ou 10 % de la valeur totale du véhicule.

Le présent bulletin porte sur l'incidence de la taxe de luxe proposée sur les opérations aéronautiques.

Les opérations suivantes relatives à un aéronef dépassant le seuil applicable de 100 000 dollars seront généralement assujetties à la taxe de luxe (à moins qu'une exemption particulière ne s'applique) :

1. La vente d'un aéronef, ou d'une partie d'un intérêt dans celui-ci (c'est-à-dire que les ventes fractionnées peuvent être assujetties à la taxe de luxe);
2. L'importation d'un aéronef au Canada;
3. La location d'un aéronef;
4. Les améliorations après-vente apportées à un aéronef dans l'année suivant l'acquisition (autres que les réparations).

## Seuil d'application de la taxe de luxe

L'objectif présumé des seuils de prix minimum qui limitent l'application de la taxe de luxe est de fournir une exonération afin d'exempter une gamme raisonnable de véhicules du champ d'application de la taxe de luxe. Si les seuils de 100 000 dollars pour les voitures et de 250 000 dollars pour les bateaux peuvent sans doute avoir un certain rapport avec la gamme de ces véhicules vendus sur le marché, on ne peut pas en dire autant pour les aéronefs, qui sont soumis à un traitement relativement punitif au titre de la taxe de luxe. Étant donné que le seuil de prix n'est pas indexé à l'inflation et que les opérations d'aéronefs au Canada sont souvent effectuées en dollars américains, la limite de 100 000 dollars est en quelque sorte une cible mobile. Quoi qu'il en soit, ces

considérations sont plus théoriques que pratiques, car le prix de départ d'un nouvel aéronef est généralement plus près d'un million de dollars. Si l'imposition d'un seuil contraignant a pour but de fournir une véritable exonération pour les aéronefs, le seuil devrait plutôt être plus près de cinq millions de dollars. De plus, bien que la taxe de luxe ne s'appliquerait pas aux aéronefs construits avant 2019, il aurait été plus efficace de rédiger une clause de droits acquis excluant les aéronefs construits au moins un certain nombre d'années déterminé avant l'année d'acquisition, puisque la limite de 2019 perdra tout son sens avec le temps.

### **Conséquences pour les vendeurs et les bailleurs**

Les vendeurs et les bailleurs canadiens d'aéronefs seront généralement tenus de payer la taxe de luxe (et, vraisemblablement, ils refileront ce coût à leurs clients). Lorsqu'un aéronef sera plutôt importé au Canada (à l'exception de certaines importations temporaires), il incombera généralement à l'importateur de payer la taxe de luxe. Fait important à noter, la taxe de luxe ne s'appliquera pas aux ventes et aux importations si un certificat d'exemption est disponible (voir ci-dessous).

Le régime d'inscription relatif à la taxe de luxe déjà annoncé pour les vendeurs permettra le report de la taxe de luxe sur les importations et les acquisitions de stocks jusqu'à ce qu'une vente soit finalement effectuée à un acheteur non inscrit. Des obligations supplémentaires en matière de déclaration et de conformité s'appliqueraient aux vendeurs, en plus de certaines pénalités particulièrement sévères en cas d'omissions et de manquements à la conformité (décrites ci-dessous). Par conséquent, les vendeurs devraient prendre le temps de se familiariser avec ces obligations et de s'assurer que des systèmes internes appropriés sont mis en place.

Il incombera au bailleur de payer la taxe de luxe (sauf si une exemption s'applique) au moment où il mettra un aéronef à disposition dans le cadre d'un bail en fonction de la « valeur au détail » de l'aéronef, ce qui présente deux défis pour le bailleur du point de vue de la trésorerie. Premièrement, la taxe de luxe est fondée sur la valeur totale de l'aéronef, plutôt que sur la valeur de la convention de bail. Deuxièmement, le bailleur devra décider s'il est prêt à financer le recouvrement de la taxe de luxe en incluant une charge avec les paiements périodiques de location plutôt qu'en un seul paiement initial.

Par ailleurs, un changement important dans le projet de loi par rapport aux propositions précédentes dissipe les inquiétudes quant à la possibilité d'une application rétroactive. Les propositions précédentes se fondaient sur une entrée en vigueur de la taxe de luxe le 1er janvier 2022. Cela a suscité beaucoup d'inquiétudes quant à la possibilité d'une application rétroactive lorsque le 1er janvier est arrivé et que le ministère des Finances n'a formulé aucun commentaire. Le projet de loi prévoit une date d'entrée en vigueur révisée au 1er septembre 2022. Les aéronefs livrés après cette date aux termes de contrats conclus avant le 20 avril 2021 (à savoir avant l'annonce de la taxe de luxe) demeureront généralement exonérés de la taxe de luxe.

Le projet de loi prévoit toujours des exceptions à la taxe de luxe pour certains utilisateurs admissibles (par

exemple, les gouvernements, les services de police et les services d'incendie) ou pour les vols admissibles (par exemple, les services d'ambulance et la lutte contre les incendies).

Malheureusement, l'exception pour les vols nolisés est toujours limitée aux places individuelles dans un vol nolisé vendues à des personnes qui n'ont aucun lien de dépendance avec tous les propriétaires de l'aéronef, ce qui pourrait contrevenir aux règlements provinciaux applicables au secteur du voyage. Quoiqu'il en soit, le secteur exploite les vols nolisés par avion plutôt que par siège, de sorte que cette exception s'avérera probablement en grande partie illusoire.

### **Conséquences pour la vente de parts d'aéronef**

Selon le projet de loi, il sera difficile d'obtenir un certificat d'exemption dans le cas de la vente de parts d'aéronef. En particulier, en cas de vente à plusieurs acheteurs, la taxe de luxe s'applique au moment de la vente, à moins qu'un certificat d'exemption ne s'applique à chaque acheteur. De plus, tous les acheteurs de l'aéronef en question doivent répondre aux critères d'un certificat d'exemption. Toutefois, cette dernière disposition n'est pas compatible avec les aspects commerciaux des programmes de propriété fractionnée. Étant donné que ces programmes vendent généralement des intérêts partiels dans un aéronef particulier au fil du temps, plutôt qu'à un seul moment, il sera difficile de satisfaire aux critères d'exemption dans de nombreux cas, voire dans la plupart des cas.

### **Exemption pour les usages commerciaux admissibles**

L'une des principales préoccupations liées à la taxe de luxe, c'est qu'elle s'appliquerait à l'acquisition d'un aéronef à des fins commerciales véritables, comme une entreprise du secteur des ressources qui a besoin d'un aéronef pour transporter ses employés vers des chantiers éloignés qui ne sont pas desservis par des compagnies aériennes commerciales. Le communiqué de presse du ministère des Finances, publié le 11 mars 2022 afin d'annoncer le projet de loi, aborde la question en ces termes : « [I]l est proposé d'élargir l'allègement pour les aéronefs afin de tenir compte des vols admissibles effectués dans le cadre de l'exploitation d'une entreprise avec une attente raisonnable de profit. » Malheureusement, le projet de loi sera encore trop restrictif dans de nombreuses circonstances, car il ne va pas assez loin pour tenir compte de la manière dont les activités aériennes sont généralement menées.

Il est proposé que la taxe de luxe ne s'applique pas à la vente, à l'importation ou à la location si l'aéronef constitue un « aéronef assujetti admissible » (défini ci-dessous). Avant la conclusion de la vente, l'acheteur devrait préparer un certificat d'exemption sous la forme prescrite, contenant certains renseignements, ainsi qu'une déclaration indiquant que l'aéronef constitue un « aéronef assujetti admissible » à ce moment-là, à fournir au vendeur pour qu'il le conserve dans ses dossiers. En revanche, pour que l'importation d'un aéronef soit exonérée de la taxe de luxe en tant qu'« aéronef assujetti admissible », l'importateur devra d'abord déposer

une demande auprès de l'Agence du revenu du Canada en fournissant des renseignements similaires dans la forme prescrite afin d'obtenir un certificat d'importation spécial. Bien que le délai de traitement de cette dernière demande ne soit pas connu, il serait prudent de s'attendre à ce que le processus d'obtention d'un certificat d'importation spécial prenne un certain temps. Dans le cas d'un bail, on ne sait pas exactement ce qui pourrait être exigé du bailleur pour confirmer que l'aéronef est un « aéronef assujetti admissible », car le projet de loi ne prévoit aucune exigence particulière pour un certificat ou une autre déclaration.

En termes généraux, un aéronef sera qualifié d'« aéronef assujetti admissible » si au moins 90 % de l'utilisation proportionnelle de l'aéronef au cours de l'année précédente (ou, dans le cas d'un aéronef nouvellement acquis, l'utilisation raisonnablement prévue tout au long de la première année de propriété) se fait dans le cadre de « vols admissibles » au départ ou à destination du Canada qui sont effectués dans le cadre d'une entreprise exploitée par le « propriétaire » dans une attente raisonnable de profit, et autrement que pour des fins d'activités de loisir, récréatives, sportives, ou pour toute autre forme d'utilisation personnelle d'un « propriétaire », de l'invité d'un « propriétaire » ou d'un locataire. Cependant, cette définition proposée soulève un certain nombre de réserves, notamment les suivantes :

1. Bien que le projet de loi comprenne des dizaines de termes définis, une omission flagrante concerne ce qui constitue un « propriétaire », à savoir si ce terme fait référence au propriétaire légal direct de l'aéronef ou s'il a une portée plus large qui inclurait un propriétaire indirect (tel que l'actionnaire d'une société de portefeuille intermédiaire). Cela est d'autant plus important que, dans la pratique, les aéronefs sont généralement détenus dans une entité distincte des autres activités commerciales, aux fins de gestion des risques. Par conséquent, à moins que l'entité aéronautique n'exerce ses propres activités commerciales indépendantes (c'est-à-dire distinctes de celles de toute entité liée), cette exception, telle qu'elle est actuellement formulée, serait généralement inapplicable.
2. Le projet de loi pourrait exclure un vol particulier de la catégorie des « vols admissibles » en raison de la simple présence d'un « propriétaire » ou d'un locataire à bord de l'aéronef, même si le vol est effectué selon des modalités commerciales normales et que le propriétaire ou le locataire paie les taux d'affrètement du marché.

### **Conséquences pour les écoles de pilotage**

Bien que la taxe de luxe soit censée inclure les services aériens de formation en vol dans une liste d'exclusions énumérées, elle peut néanmoins s'appliquer aux acquisitions d'aéronefs destinés principalement à être utilisés par des écoles de pilotage. Souvent, les écoles de pilotage ne sont pas propriétaires de leurs appareils; elles les louent plutôt à d'autres propriétaires, tout en permettant à ces derniers de les utiliser lorsqu'ils ne sont pas réservés à des fins de formation. Par conséquent, si au moins 90 % de l'ensemble des vols ne sont pas utilisés

dans le cadre des activités de l'école de pilotage, l'aéronef pourrait ne pas être considéré comme un « aéronef assujetti admissible » et ne serait donc pas exonéré de la taxe de luxe.

### **Règles anti-évitement**

Le projet de loi comprend un large éventail de mesures anti-évitement, notamment les suivantes :

1. Il est clair que l'application de la taxe de luxe ne peut être contournée par la simple immatriculation de l'aéronef dans un pays étranger, à moins que l'aéronef ne soit par ailleurs exonéré (par exemple, s'il s'agit d'un « aéronef assujetti admissible »). Premièrement, l'utilisation au Canada d'un aéronef qui appartient à un « propriétaire » est généralement assujettie à la taxe de luxe. Deuxièmement, en assujettissant l'importation d'un aéronef au Canada à la taxe de luxe, le projet de loi fait expressément référence à la *Loi sur les douanes*, qui adopte une approche générale quant à ce qui constitue une importation.
2. Les opérations effectuées entre personnes ayant un lien de dépendance ou pour une contrepartie nominale sont réputées avoir lieu à la juste valeur marchande de l'aéronef.
3. Le transfert de propriété d'un aéronef par un moyen autre qu'une vente et qui est livré ou mis à disposition au Canada est réputé être une vente; il est donc assujetti à la taxe de luxe.
4. Outre les diverses règles anti-évitement particulières, le projet de loi comprend une règle anti-évitement générale aux termes de laquelle une opération (ou une série d'opérations) qui est considérée comme une « opération d'évitement » (c'est-à-dire une opération qui entraîne une réduction, un évitement ou un report de l'impôt qui aurait autrement été appliqué) verra ses conséquences fiscales déterminées de nouveau comme il est jugé raisonnable de le faire dans les circonstances.

### **Pénalités et infractions**

Le projet de loi prévoit un certain nombre de sanctions civiles potentielles et, notamment, des infractions pénales, qui s'appliquent dans diverses circonstances, par exemple en cas de manquement à l'obligation de déposer une déclaration ou de se conformer à une demande ou à une ordonnance, de dépôt de déclarations fausses ou trompeuses ou d'évitement intentionnel de la taxe de luxe. Cette responsabilité peut s'étendre aux acheteurs et aux vendeurs d'un aéronef, ainsi qu'à d'autres personnes qui peuvent être impliquées dans une infraction.

Il convient également de noter que si le vendeur sait, ou aurait dû savoir que la déclaration d'un acheteur concernant l'exonération est fausse, l'acheteur et le vendeur sont solidairement responsables du paiement d'une pénalité égale à 150 % de la taxe. Par conséquent, il serait prudent que les vendeurs prennent des mesures pour démontrer qu'ils ont exercé un niveau approprié de diligence raisonnable dans de telles circonstances (par exemple en demandant aux acheteurs de signer un document d'attestation soigneusement

rédigé).

### **Points à retenir**

Bien que certains des problèmes soulevés par le projet de loi puissent être involontaires, et donc susceptibles d'être corrigés par des révisions rédactionnelles, on craint de façon générale que la taxe de luxe ne s'applique néanmoins de manière disproportionnée à l'acquisition d'aéronefs à des fins commerciales légitimes. De plus, il est important de reconnaître les graves répercussions que la taxe de luxe, si elle était adoptée, aurait sur les emplois et les entreprises du secteur aéronautique canadien, sans compter qu'elle nuirait à la capacité du Canada à attirer des investissements étrangers directs.

Bien que le gouvernement fédéral ait estimé que la taxe de luxe permettrait de recueillir 120 millions de dollars par année grâce aux acquisitions de voitures, de bateaux et d'aéronefs, il convient de noter que le secteur aéronautique canadien représente quelque 47 000 emplois et 12,1 milliards de dollars d'activité économique directe, indirecte et induite. De plus, la simple menace de la taxe de luxe a déjà été directement responsable de l'annulation de centaines de millions de dollars de transactions d'aéronefs. Il ne faut donc pas négliger l'incidence potentielle à long terme que la taxe de luxe aurait sur le secteur aéronautique canadien en particulier et, de façon plus générale, sur l'économie canadienne.

Le ministère des Finances sollicite les commentaires sur l'avant-projet de loi jusqu'au 11 avril 2022. Nous encourageons vivement les membres du secteur aéronautique canadien à transmettre leurs commentaires au ministère des Finances avant cette date limite en envoyant un courriel à l'adresse [fin.luxury-luxe.fin@fin.gc.ca](mailto:fin.luxury-luxe.fin@fin.gc.ca) et à faire part à leur député de l'incidence défavorable que la taxe de luxe, si elle était adoptée, aurait sur leur entreprise et leurs employés.

par [Steven Sitcoff](#)

### **Mise en garde**

Le contenu du présent document ne fournit qu'un aperçu du sujet et ne saurait en aucun cas être interprété comme des conseils juridiques. Le lecteur ne doit pas se fonder uniquement sur ce document pour prendre une décision, mais devrait plutôt obtenir des conseils juridiques précis.

© McMillan S.E.N.C.R.L., s.r.l. 2022