

T-4105-73; T-4106-73; T-4107-73

T-4105-73; T-4106-73; T-4107-73

**Canadian Pacific Limited (Plaintiff)****Canadien Pacifique Limitée (Demanderesse)**

v.

c.

**The Queen (Defendant)****a La Reine (Défenderesse)**

Trial Division, Walsh J.—Montreal, February 24, 25, 26; Ottawa, March 17, 1976.

Division de première instance, le juge Walsh—Montréal, les 24, 25 et 26 février; Ottawa, le 17 mars 1976.

*Income tax—Income calculation—Whether income received by plaintiff on bonds of non-resident companies which it controlled is dividend income under s. 8(3), or interest income—If not dividend income, whether plaintiff entitled to foreign tax credit in respect of “per diem” receipts for use of its cars on U.S. railroads—Whether plaintiff entitled to capital cost allowance on properties classified as donations and grants in accord with Uniform Classification of Accounts—Income Tax Act, R.S.C. 1952, c. 148, ss. 8(3), 12(1)(f), 20(6)(h), 28(1)(d), 84A, 139(1)(t); S.C. 1970-71-72, c. 63, s. 15(3)—Canada-United States of America Tax Convention Act, 1943, S.C. 1943-44, c. 21, Art. I, II, XV(1), Protocol, ss. 3(f), 6(a).*

*b Impôt sur le revenu—Calcul du revenu—Le revenu tiré par la demanderesse d'obligations de compagnies non résidentes sous son contrôle est-il un revenu provenant de dividendes en vertu de l'art. 8(3) ou un revenu provenant d'intérêt?—Si ce n'est pas un revenu provenant de dividendes, la demanderesse peut-elle bénéficier d'un dégrèvement pour impôt étranger à l'égard des recettes de redevances «journalières» pour l'utilisation de ses autorails sur des voies de chemins de fer américains?—La demanderesse a-t-elle droit à des déductions pour amortissement sur certains biens classés comme dons et octrois conformément à la classification uniforme des comptes?—Loi de l'impôt sur le revenu, S.R.C. 1952, c. 148, art. 8(3), 12(1)(f), 20(6)(h), 28(1)(d), 84A et 139(1)(t); S.C. 1970-71-72, c. 63, art. 15(3)—Loi de 1943 sur la Convention relative à l'impôt entre le Canada et les États-Unis d'Amérique, S.C. 1943-44, c. 21, art. I, II et XV(1), le Protocole, art. 3(f) et 6(a).*

(1) Plaintiff had a controlling interest in three railway companies which merged in 1960, and received payments under income bonds held in the three companies. The payor corporation paid plaintiff annual or other periodic amounts for the years in question within section 8(3) of the Act, and deducted the amount of interest so paid for U.S. tax purposes.

(1) La demanderesse détenait une participation majoritaire dans trois compagnies de chemins de fer qui ont fusionné en 1960 et elle a tiré un revenu provenant d'obligations à intérêt conditionnel qu'elle détenait dans les trois compagnies. La corporation payeuse a versé à la demanderesse des montants annuels ou autrement périodiques pendant les années en cause au sens de l'article 8(3) de la Loi, et elle a déduit le montant de l'intérêt ainsi acquitté en calculant son revenu aux fins de l'impôt sur le revenu aux États-Unis.

(2) The foreign tax credit claim, which exists only if the payments on the bonds are treated as interest income, is for tax collected by the U.S. government on plaintiff's U.S. income, of which \$255,225 relates to receipts of “per diem” from U.S. railways arising out of use of its cars on U.S. railways. Plaintiff had a permanent establishment in the U.S. within section 3(f) of the Protocol, and such “per diem” receipts are not allocable to it. In 1965, Canadian tax was paid on the “per diem” amounts in an amount at least equal to U.S. tax paid. The U.S. Treasury treated the “per diem” sums as rental income effectively connected to plaintiff's U.S. business.

(2) La demande de dégrèvement pour impôt étranger, qui n'existe que si le revenu provenant des obligations peut être considéré comme un revenu provenant d'intérêt, a trait à des impôts prélevés par le fisc américain sur le revenu de la demanderesse gagné aux États-Unis, dont \$255,225 sont relatifs à des recettes de redevances «journalières» versées par des chemins de fer américains pour l'utilisation de ses autorails sur leurs voies. La demanderesse avait un établissement stable aux États-Unis au sens de l'article 3(f) du Protocole et lesdites recettes de redevances «journalières» ne lui sont pas imputables. En 1965, le Canada les a imposées pour une somme au moins égale à celle qu'a prélevée le Trésor américain. Celui-ci a considéré les redevances «journalières» comme un revenu tiré d'une location se rattachant effectivement aux affaires de la demanderesse aux États-Unis.

(3) The amounts of capital cost allowance claimed are for properties owned by plaintiff where an amount was paid to plaintiff by another, payment being recorded as “donations and grants” as used in the “Uniform Classification of Accounts”. The claims are of three categories:

(3) Les sommes représentent les déductions pour amortissement réclamées relativement à certains biens de la demanderesse lorsque celle-ci a reçu d'une autre personne une somme qui a été inscrite à la catégorie «Dons et octrois» au sens que lui accorde la «classification uniforme des comptes». Les sommes appartiennent à trois catégories:

(I) Outlays to perform work on property owned by plaintiff where an amount was paid to plaintiff by another

(I) Dépens pour exécuter certains travaux sur des biens dont la demanderesse est propriétaire, lorsqu'elle a reçu une somme d'une autre personne

(a) outlays at the request of a "government, municipal or other public authority" (section 20(6)(h)) or

(b) a corporation or individual other than those in (a);

(II) Amounts added by plaintiff to capital cost allowance with concurrent credit to "donations and grants" upon surrender to plaintiff of perishable components of a private siding by a party to a siding agreement; and

(III) Amounts previously carried in capital cost allowance base and authorized as plaintiff's improvements to property leased by plaintiff which were transferred to category of its own property with concurrent transfer from "donations and grants—leased lines" to "donations and grants—owned lines" in 1956 because certain properties previously leased had become vested in plaintiff under various Acts of Parliament.

*Held*, (1) Plaintiff can treat income from bonds as dividend income under section 8(3). Defendant contended that section 8(3) stands alone, and that it is unnecessary to consider section 12(1)(f); alternatively, defendant claimed that the Soo Line could have deducted amounts paid, and C.P. could not claim them as dividend income within section 8(3). This argument would extend the meaning of "debtor" in section 12(1)(f) to include the predecessor companies, and is wrong. It is not the Soo Corporation which was in difficulty, and "debtor" must refer to the corporation paying the interest on the bonds. The old companies were not paying the interest in 1965, 1966 and 1967. Nor were the bonds issued "in place of" the old fixed interest bonds, within section 12(1)(f)(ii). Thus, the paying corporation (section 12(1)(f)) would not qualify to deduct the payments if it were a taxpayer in Canada, and C.P., as the receiving taxpayer, is not, as a result of section 8(3), prevented from applying the section and claiming the sums as dividend income. Another of defendant's alternative arguments was that if "corporation" in section 8(3) is limited to those subject to Canada's tax laws, since some interest received by C.P. was from a non-resident U.S. company, it cannot be deemed a dividend under section 8(3). Yet defendant has contended in its main argument that "corporation" in section 8(3) does apply to a non-resident corporation. Finally, defendant argued that "entitled to" and "in computing its income" (section 8(3)) have no limiting significance. While it is true in the case of two Canadian corporations that the purpose of section 8(3) is to provide equal tax treatment on inter-corporate capital transfers in the nature of dividends and that the payor should not have a deduction as well as the receiving corporation obtain the amount tax-free, the fact that the payor was not subject to such tax, but gained the deduction in the U.S. and that C.P., as owner of the majority interest of the payor benefited indirectly thereby is not enough to prevent it treating the amounts as dividend income under section 8(3) and obtaining the Canadian benefits resulting from section 28(1)(d). In response to plaintiff's subordinate arguments, although the Minister is not bound by the fact that previously he accepted the interest as a dividend, nor by Interpretation Bulletins which confirm that this was the proper way to proceed, and although no inference can be drawn from amendments to the new Act which closed

a) débours engagés à la demande d'un «gouvernement, d'une municipalité ou d'une autre autorité publique» (article 20(6)(h)) ou

b) d'une corporation ou d'un particulier autre que ceux décrits à la sous-catégorie a);

(II) Des sommes qu'a ajoutées la demanderesse à l'assiette de la déduction pour amortissement en même temps que des dégrèvements à des «Dons et octrois», sur remise qu'a faite à celle-ci des éléments constituant sujets à détérioration d'une voie de garage particulière une partie à une convention portant sur une voie de garage particulière; et

(III) Des sommes qu'a déjà inscrites la demanderesse à l'assiette du coût en capital et qu'elle a classées comme améliorations apportées à des biens qu'elle a loués et qu'elle a transférés à la catégorie des biens qu'elle possède avec transfert simultané en 1956 de la catégorie «Dons et octrois—lignes louées» à celle des «Dons et octrois—lignes possédées», du fait que certains biens loués auparavant étaient devenus sa propriété à la suite de diverses lois qu'avait adoptées le Parlement.

*Arrêt*: (1) La demanderesse est fondée à considérer comme revenu provenant de dividendes le revenu tiré des obligations à intérêt conditionnel, conformément à l'article 8(3). La défenderesse a prétendu que l'article 8(3) se suffit à lui-même et qu'il n'est pas nécessaire de tenir compte de l'article 12(1)(f); elle a fait valoir subsidiairement que la Soo Line aurait pu déduire les sommes versées, et le C.P. ne peut, conformément aux dispositions de l'article 8(3), être réputé avoir reçu ces versements à titre de dividende. Cet argument accorderait au mot «débiteur» à l'article 12(1)(f) un sens assez large pour englober les anciennes compagnies, ce qui n'est pas exact. Ce n'est pas la Soo Corporation qui éprouvait des difficultés financières et le mot «débiteur» doit désigner la corporation qui paie l'intérêt des obligations. Les anciennes compagnies ne versaient pas l'intérêt en 1965, 1966 et 1967. Les nouvelles obligations n'ont pas été émises «pour remplacer» les anciennes portant intérêt à taux fixe, au sens de l'article 12(1)(f)(ii). Donc, la corporation payeuse (article 12(1)(f)) ne pourrait pas déduire ces paiements si elle était une contribuable résidant au Canada et l'article 8(3) n'empêche pas le C.P., à titre de contribuable bénéficiaire, d'appliquer ledit article et de prétendre que ces sommes ont été reçues comme dividende. Subsidiairement encore, la défenderesse affirme que si le terme «corporation» au sens où il est employé à l'article 8(3) se limite à des corporations assujetties aux lois fiscales canadiennes, puisque l'intérêt qu'a perçu le C.P. provenait d'une corporation américaine non résidente, il ne peut être considéré comme un dividende que régit l'article 8(3). Cependant, dans sa thèse principale, la défenderesse a prétendu que le terme «corporation» qui figure à l'article 8(3) s'applique à une compagnie non résidente. En dernier lieu, la défenderesse a fait valoir que les mots «n'ait droit» et «dans le calcul de son revenu» (article 8(3)) n'ont pas un sens étroit. Bien que ce soit exact, lorsqu'il s'agit de deux corporations canadiennes, que l'intention de l'article 8(3) est de traiter de façon uniforme, en matière fiscale entre compagnies, les transferts de capitaux ayant un caractère de dividendes et de ne pas accorder à la corporation payeuse la déduction du montant de l'intérêt versé tout en permettant à la corporation bénéficiaire de recevoir cet intérêt exempt d'impôt, le fait que la corporation payeuse n'était pas assujettie à cet impôt, mais n'en bénéficiait pas moins aux États-Unis de l'avantage fiscal que lui procurait

the loophole by which both the Soo Line and C.P. could claim deductions these arguments all lend some support to the conclusion.

(2) Canadian Pacific paid U.S. tax of \$255,225 on the "per diem" sums as rental income "effectively connected" with its "permanent establishment" in the U.S. Defendant claimed that receipts should have been considered as "industrial and commercial profits" under Article I of the Convention, and not taxable in U.S. as not "allocable" to its "permanent establishment" there. While the rentals may not properly be "allocable", the U.S. Treasury used the words "effectively connected", which do not appear in the Convention. The receipts have aspects of both "industrial and commercial profits" and rentals, but, as C.P. did nothing to advance or promote this source of revenue, there is not the compelling reason necessary to conclude that the U.S. interpretation of the Convention is erroneous. While it is possible to agree that mere use of cars in the U.S. by other railroads does not constitute a permanent establishment, within the meaning of section 3(f) of the Protocol, this conclusion does not affect plaintiff's right to claim the credit.

(3) Plaintiff is entitled to capital cost allowance on amounts posted in its donations and grants account, except those in category III. No distinction should be made as to who actually did the work or incurred the initial expenditure, since reconstructed facilities became C.P.'s property, cost being borne by the Seaway Authority. Nor can "expenditure" in section 84A(3) of the Act be taken to mean "net expenditure". And, looking at section 20(6)(h), it is doubtful whether sums received by C.P. from public authorities were "for the purpose of advancing or sustaining [its] technological capability." Also, the payments cannot be considered "a grant, subsidy or other assistance" to induce plaintiff to undertake something for public benefit. As for category III property, since C.P. only acquired ownership in 1956, subsection 84A(1) has no application, but subsection 84A(2) must refer not only to subsection 84A(1), but to the whole section. And, at the end of 1955, the property was leased; therefore, by virtue of subsection (2) "no amount shall be included . . .". This appears broad enough not only to refer to amounts arising from capital cost of the property carried in the books of the former owner, but to

la déduction de l'intérêt payé, et le fait que le C.P., à titre de détenteur d'une participation majoritaire dans les corporations payeuses, tire indirectement profit de cet état de choses, ne suffisent pas à l'empêcher de considérer comme dividendes les sommes ainsi reçues au sens des dispositions de l'article 8(3) et par suite, de jouir au Canada de l'avantage fiscal résultant de l'application de l'article 28(1)d). En réponse aux arguments subsidiaires avancés par la demanderesse, bien que le Ministre ne soit aucunement lié par le fait qu'il a permis de considérer comme dividendes, au cours des années d'imposition précédentes, les sommes qu'a reçues la demanderesse à titre d'intérêt, non plus que par les bulletins d'interprétation confirmant que c'était la façon dont il convenait de traiter ces recettes, et bien qu'on ne puisse tirer aucune conclusion des modifications contenues dans la nouvelle Loi qui suppriment l'échappatoire grâce auquel la Soo Line et le C.P. pouvaient réclamer les déductions en question, ces arguments prêtent quelque crédit à la conclusion déjà atteinte.

(2) Le Canadien Pacifique a versé au Trésor américain \$255,225 sur les redevances «journalières» à titre de revenu de loyers «effectivement lié» à son «établissement stable» aux É.-U. La défenderesse a prétendu que les recettes auraient dû être considérées comme des «bénéfices industriels et commerciaux» au sens de l'article I de la Convention, et comme n'étant pas imposables aux É.-U. parce qu'elles ne sont pas «imputables» à son «établissement stable» dans ce pays. Bien qu'il soit très possible que les loyers journaliers ne soient pas à proprement parler «imputables» à l'établissement stable aux États-Unis, le ministère des Finances américain emploie au contraire les termes «effectivement lié», qui ne figurent pas à la Convention. Les recettes possèdent certains aspects des «bénéfices industriels et commerciaux» et des loyers, mais comme le C.P. n'a rien fait pour pousser ou développer cette source de revenu, il n'existe aucune raison obligeant à ne pas souscrire à la façon dont les États-Unis ont interprété la Convention. Bien que l'on puisse partager l'opinion que la simple utilisation des wagons que font aux États-Unis d'autres chemins de fer ne constitue pas un établissement stable au sens de l'article 3f) du Protocole, cette conclusion ne modifie pas le droit de la demanderesse de réclamer ce dégrèvement.

(3) La demanderesse est fondée à des déductions pour amortissement sur les sommes portées à son compte de Dons et octrois, sauf celles appartenant à la catégorie III. Il ne faut faire aucune distinction fondée sur la question de savoir qui a réellement fait le travail ou engagé la dépense initiale, puisque les installations reconstruites sont devenues la propriété du C.P., l'Administration de la Voie maritime en supportant le coût. On ne peut interpréter le terme «dépense» à l'article 84A(3) de la Loi comme signifiant «dépense nette». Et si l'on étudie l'article 20(6)h), il est douteux que les sommes que le C.P. a reçues des autorités publiques avaient pour objet «de faire progresser les possibilités techniques». De plus, les versements ne peuvent être considérés comme «un octroi, une subvention ou une autre aide» pour inciter la demanderesse à entreprendre un travail dans l'intérêt du public. Quant aux biens classés à la catégorie III, puisque le C.P. n'en est devenu propriétaire qu'en 1956, le paragraphe 84A(1) ne s'applique pas mais le paragraphe 84A(2) doit se rapporter non seulement au paragraphe 84A(1) mais à l'article dans son ensemble. Et à la fin de 1955, les biens étaient loués; par conséquent, en vertu du

amounts relating thereto carried in C.P.'s books for improvements made by it to the leased property.

*Van Schaick v. McCarthy* 116 F. 2d 987; *Baker v. Gold Seal Liquors, Inc.* (1974) 94 S.Ct. 2504, 417 US 468 and *Lea-Don Canada Limited v. M.N.R.* [1971] S.C.R. 95, discussed. *Stickel v. M.N.R.* [1972] F.C. 672; *The King v. Consolidated Lithographing Manufacturing Company, Limited* [1934] S.C.R. 298; *St. John Dry Dock and Shipbuilding Co. Ltd. v. M.N.R.* [1944] Ex.C.R. 186; *Birmingham v. Barnes* (1935) 19 T.C. 195; *Ottawa Valley Power Company v. M.N.R.* [1969] 2 Ex.C.R. 64; *Partington v. Attorney General* (1869) L.R. 4 H.L. 100; *United Geophysical Company of Canada v. M.N.R.* [1961] Ex.C.R. 283; *M.N.R. v. Massawippi Valley Railway Company* [1961] Ex.C.R. 191 and *G.T.E. Sylvania Canada Limited v. The Queen* [1974] 1 F.C. 726, upheld by [1974] 2 F.C. 212, applied. *Saunders v. M.N.R.* (1954) 11 Tax A.B.C. 399, agreed with. *Okalta Oils Limited v. M.N.R.* [1955] Ex.C.R. 66, distinguished. *Detroit Edison Co. v. Commissioner of Internal Revenue* (1942) 319 US 98, disagreed with.

INCOME tax appeal.

COUNSEL:

*G. S. Bistrisky* and *E. J. Brown* for plaintiff.

*N. W. Nichols* for defendant.

SOLICITORS:

*Bistrisky and Brown*, Montreal, for plaintiff.

*Deputy Attorney General of Canada* for defendant.

*The following are the reasons for judgment rendered in English by*

WALSH J.: These three cases were heard together on common evidence and relate to plaintiff's taxation years ending December 31, 1965, December 31, 1966 and December 31, 1967 respectively. As a result of various re-assessments, the last one having been made on July 23, 1973, only three matters now remain in dispute between the parties. Plaintiff's taxable income for the year ending December 31, 1965, was assessed at \$56,158,093 on which tax at \$26,119,368.69 was levied which reflected a reduction in interest of \$10,482.84 on the decrease in tax previously assessed. For the year ending December 31, 1966,

paragraphe (2), «aucun montant ne doit être inclus...». Il semble que ce soit assez large pour viser non seulement des sommes résultant du coût en capital de biens inscrits dans les livres de l'ancien propriétaire, mais aussi toutes sommes s'y rapportant, portées aux livres du C.P. pour des améliorations qu'il a faites aux biens loués.

Arrêts analysés: *Van Schaick c. McCarthy* 116 F. 2<sup>e</sup> 987; *Baker c. Gold Seal Liquors, Inc.* (1974) 94 S.Ct. 2504, 417 US 468 et *Lea-Don Canada Limited c. M.R.N.* [1971] R.C.S. 95. Arrêts appliqués: *Stickel c. M.R.N.* [1972] C.F. 672; *Le Roi c. Consolidated Lithographing Manufacturing Company, Limited* [1934] R.C.S. 298; *St. John Dry Dock and Shipbuilding Co. Ltd. c. M.R.N.* [1944] R.C.É. 186; *Birmingham c. Barnes* (1935) 19 T.C. 195; *Ottawa Valley Power Company c. M.R.N.* [1969] 2 R.C.É. 64; *Partington c. Le procureur général* (1869) L.R. 4 H.L. 100; *United Geophysical Company of Canada c. M.R.N.* [1961] R.C.É. 283; *M.R.N. c. Massawippi Valley Railway Company* [1961] R.C.É. 191 et *G.T.E. Sylvania Canada Limited c. La Reine* [1974] 1 C.F. 726, confirmé par [1974] 2 C.F. 212. Arrêt approuvé: *Saunders c. M.R.N.* (1954) 11 Tax A.B.C. 399. Distinction faite avec l'arrêt: *Okalta Oils Limited c. M.R.N.* [1955] R.C.É. 66. Arrêt critiqué: *Detroit Edison Co. c. Commissioner of Internal Revenue* (1942) 319 US 98.

APPEL en matière d'impôt sur le revenu.

AVOCATS:

*G. S. Bistrisky* et *E. J. Brown* pour la demanderesse.

*N. W. Nichols* pour la défenderesse.

PROCUREURS:

*Bistrisky et Brown*, Montréal, pour la demanderesse.

*Le sous-procureur général du Canada* pour la défenderesse.

*Ce qui suit est la version française des motifs du jugement rendus par*

LE JUGE WALSH: Ces trois affaires, instruites sur une preuve commune, portent respectivement sur les années d'imposition de la demanderesse ayant pris fin les 31 décembre 1965, 31 décembre 1966 et 31 décembre 1967. A la suite de diverses nouvelles cotisations, dont la dernière est intervenue le 23 juillet 1973, il ne reste que trois questions en litige entre les parties. Le revenu imposable de la demanderesse pour l'année ayant pris fin le 31 décembre 1965 a été fixé à \$56,158,093 et assujetti à un impôt de \$26,119,368.69, ce qui représente une diminution d'intérêt de \$10,482.84 sur la réduction de l'impôt établi antérieurement.

plaintiff's taxable income was assessed at \$87,387,215 on which tax of \$40,759,391.24 was levied and for the year ending December 31, 1967, plaintiff's taxable income was assessed at \$47,473,815 on which tax of \$21,965,574.08 was levied.

The three areas remaining in dispute are as follows:

1. Whether plaintiff is entitled to treat the income received on certain income bonds of the Duluth South Shore & Atlantic Railroad, Minneapolis, St. Paul & Sault Ste. Marie Railway Company, and Wisconsin Central Railroad Company, which merged in 1960 into the Soo Line in all of which non-resident companies plaintiff held a controlling interest, as dividend income under section 8(3) of the *Income Tax Act* in effect at the time<sup>1</sup> and hence to reduce the tax paid under the provisions of section 28(1)(d) of the Act or whether it should be considered as interest income. The amounts involved for the 1965 taxation year were \$841,871 on which the deduction claimed was \$404,893, for the 1966 taxation year, \$833,346 on which the deduction claimed was \$388,930 and for the 1967 taxation year, \$828,637 on which the deduction claimed was \$383,912.

2. Subsidiarily and in the event that such deductions are disallowed then plaintiff claims that it is entitled to a foreign tax credit of \$260,866 for the 1965 taxation year of which amount defendant concedes that to the extent of \$5,641 it would be entitled to a foreign tax credit, but for the balance of \$255,225 relating to receipts of what is known as "per diem" arising out of the use of its rail cars on lines of United States Railroads, defendant does not dispute the figure but denies that plaintiff is entitled to this credit. This only applies to the 1965 taxation year since in the 1966 and 1967 taxation years no such credit is claimed as plaintiff did not pay United States income tax on these receipts in either of those years.

<sup>1</sup> R.S.C. 1952, c. 148 as amended.

Pour l'année ayant pris fin le 31 décembre 1966, le revenu imposable de la demanderesse a été fixé à \$87,387,215 et assujetti à un impôt de \$40,759,391.24; pour l'année ayant pris fin le 31 décembre 1967, le revenu imposable de la demanderesse a été établi à \$47,473,815 et assujetti à un impôt de \$21,965,574.08.

Les trois points restant en litige sont les suivants:

1. La demanderesse peut-elle considérer le revenu provenant de certaines obligations à intérêt conditionnel de la Duluth South Shore & Atlantic Railroad, de la Minneapolis, St. Paul & Sault Ste. Marie Railway Company et de la Wisconsin Central Railroad Company, toutes compagnies non résidentes dans lesquelles la demanderesse détenait une participation majoritaire et qui ont fusionné en 1960 pour former la Soo Line, comme étant un revenu provenant de dividendes en vertu de l'article 8(3) de la *Loi de l'impôt sur le revenu* en vigueur à l'époque<sup>1</sup> et venant par conséquent réduire l'impôt payé conformément aux dispositions de l'article 28(1)d) de la Loi, ou doit-elle considérer ce revenu comme étant un revenu provenant d'intérêt? Les sommes en cause pour les années d'imposition 1965, 1966 et 1967 étaient respectivement de \$841,871, \$833,346 et \$828,637 et les déductions réclamées pour les mêmes années s'élevaient respectivement à \$404,893, \$388,930 et \$383,912.

2. Subsidiairement et dans l'éventualité où ces déductions seraient rejetées, la demanderesse affirme avoir le droit de bénéficier d'un dégrèvement pour impôt étranger de \$260,866 pour l'année d'imposition 1965. La défenderesse reconnaît ce droit à la demanderesse jusqu'à concurrence de la somme de \$5,641 seulement; quant au reste, soit \$255,225, qui est relatif à des recettes de redevances «journalières» pour l'utilisation de ses autorails sur des voies de chemins de fer américains, la défenderesse n'en conteste pas le montant, mais elle nie que la demanderesse ait droit audit dégrèvement. Cela ne s'applique qu'à l'année d'imposition 1965, puisque pour les années d'imposition 1966 et 1967, faute d'avoir été imposée par les États-Unis sur ces recettes, la demanderesse ne réclame pas le dégrèvement en question.

<sup>1</sup> S.R.C. 1952, c. 148, et ses modifications.

3. Whether plaintiff is entitled to capital cost allowances on certain properties classified as donations and grants in accordance with the Uniform Classification of Accounts prescribed by the Canadian Transport Commission but disallowed by the Minister which amounted to \$66,177 in the 1965 taxation year which resulted in a reduction in income tax paid in the amount of \$31,827, \$63,614 in the 1966 taxation year which resulted in a reduction in income tax paid in the amount of \$29,689 and \$66,507 in the 1967 taxation year which resulted in a reduction in income tax paid of \$30,812.

When a decision is made in principle on each of the three issues involved, the parties can then no doubt agree on the final revised figures.

Much of the evidence was introduced into the record by means of a statement of agreed facts which it is desirable to quote in extenso.

STATEMENT OF AGREED FACTS

Part 1

Statement of Agreed Facts on Income Bonds

1. The Taxation years in question are the Plaintiff company's taxation years ending on December 31, 1965, December 31, 1966 and December 31, 1967.

Minneapolis

2. In years prior to 1944, Plaintiff held the following securities of, and had the following claims against the Minneapolis, St. Paul and Sault Ste. Marie Railway Company ("Minneapolis Railway"):

Preferred Stock, Common Stock, 4% and 5% First Consolidated Mortgage Bonds, 4% Second Mortgage Bonds, 5½% First Refunding Mortgage Bonds, 25 year Secured Gold Notes, Leased Line Certificates, Reconstruction Finance Corporation Notes, Railroad Credit Corporation Notes, Cash Advances, Matured Bond Interest and Guaranteed Interest.

3. Minneapolis Railway was incorporated under the laws of the States of Michigan, Wisconsin and the Territory of Dakota, in the United States of America.

4. Prior to the year 1937, Minneapolis Railway encountered financial difficulties and, in 1937, entered bankruptcy under the provisions of Section 77 of the United States Bankruptcy Act, by which its assets were placed in the hands of Trustees approved by the United States Court.

5. A "Plan of Reorganization" of the Minneapolis Railway was approved by the Interstate Commerce Commission of the United States ("I.C.C.") in January 1943 under its Finance Docket 11897, and was approved by the District Court of the United States in August, 1944 under its order No. 100.

3. La demanderesse a-t-elle droit à des déductions pour amortissement sur certains biens classés comme Dons et octrois conformément à la classification uniforme des comptes qu'a établie la Commission canadienne des transports mais qu'a rejetée le Ministre, ces déductions s'élevant respectivement à \$66,177 pendant l'année d'imposition 1965, à \$63,614 pendant l'année d'imposition 1966 et à \$66,507 pendant l'année d'imposition 1967, ce qui a entraîné respectivement pour ces trois années une réduction des versements d'impôt sur le revenu de \$31,827, \$29,689 et \$30,812.

Lorsqu'une décision de principe sera rendue sur chacune des trois questions en cause, sans doute les parties pourront-elles se mettre d'accord sur des chiffres définitifs rectifiés.

La plupart des éléments de preuve ont été présentés au dossier au moyen d'un exposé conjoint des faits, qu'il convient de citer intégralement.

[TRADUCTION] EXPOSÉ CONJOINT DES FAITS

Partie I

Exposé conjoint des faits relatifs aux obligations à intérêt conditionnel

1. Les années d'imposition en litige sont les années d'imposition de la compagnie demanderesse ayant pris fin les 31 décembre 1965, 31 décembre 1966 et 31 décembre 1967.

Minneapolis

2. Avant 1944, la demanderesse détenait les valeurs mobilières suivantes de la Minneapolis, St. Paul and Sault Ste. Marie Railway Company («Minneapolis Railway»), contre laquelle elle possédait les créances suivantes:

Actions privilégiées, actions ordinaires, obligations hypothécaires consolidées de premier rang à 4% et 5%, obligations hypothécaires de second rang à 4%, obligations hypothécaires de remboursement de premier rang à 5½%, billets à 25 ans garantis sur l'or, certificats de compagnies concédant des lignes, billets de sociétés de financement pour la reconstruction, billets de corporations de crédit des chemins de fer, avances de fonds, intérêt sur obligations échues et intérêt garanti.

3. La Minneapolis Railway a été constituée en vertu des lois des États du Michigan, du Wisconsin et du Territoire du Dakota, aux États-Unis d'Amérique.

4. Avant 1937, la Minneapolis Railway a subi des revers financiers et, en 1937, elle a déposé son bilan conformément aux dispositions de l'article 77 de l'United States Bankruptcy Act, son actif ayant été confié à des syndics qu'a agréés l'United States Court.

5. L'Interstate Commerce Commission des États-Unis («I.C.C.») a approuvé en janvier 1943 un «plan d'assainissement financier», inscrit au rôle des finances n° 11897, qu'a ratifié le District Court des États-Unis en août 1944 par ordonnance n° 100.

6. In 1944, a Company was incorporated under the name of Minneapolis, St. Paul & Sault Ste. Marie Railroad Company ("Minneapolis Railroad Company").

7. An Indenture of Mortgage and Deed of Trust dated as of January 1, 1944 created the General Mortgage 4% Series A Income Bonds of the Minneapolis Railroad Company.

8. Pursuant to the Plan of Reorganization, the Plaintiff received a number of the General Mortgage 4% Series A Income Bonds of the Minneapolis Railroad Company along with capital stock in the Minneapolis Railroad Company and an amount of cash and a number of the Wisconsin Central Railway Company First and Refunding bonds described in paragraph 18.

9. Pursuant to the Plan of Reorganization, the Plaintiff's claim under the First Consolidated Mortgage Bonds of Minneapolis Railway, the bankrupt company, were extinguished and the Plaintiff surrendered the bond certificates.

#### Duluth

10. In years prior to 1949, Plaintiff held the following securities in, and had the following claims against, the Duluth, South Shore & Atlantic Railway Company ("Duluth Railway") and the Mineral Range Railroad Company ("Mineral Range").

#### Duluth Railway

Preferred Stock, Common Stock, Income Certificates, 4% First Consolidated Mortgage Bonds, 6% Mortgage Bonds of Marquette, Houghton and Ontonagon Railroad Company and 5% First Mortgage Bonds.

#### Mineral Range

4% First Mortgage Bonds, 4% Consolidated Mortgage Bonds, 5% Consolidated Mortgage Bonds of Hancock and Calumet Railroad Company and Cash Advances.

11. Duluth Railway was incorporated and organized under the laws of the States of Wisconsin and Michigan, in the United States of America. Mineral Range was a company incorporated and organized under the laws of the State of Michigan, and in the years prior to 1949, Mineral Range was a wholly owned subsidiary of Duluth Railway.

12. Prior to the year 1937, Duluth Railway and Mineral Range encountered financial difficulties and in 1937, the two companies entered bankruptcy under Section 77 of the United States Bankruptcy Act, by which their assets were placed in the hands of trustees approved by the United States Court.

13. A "Plan of Reorganization" of Duluth Railway and Mineral Range was approved by the I.C.C. in December 1948, under its Finance Docket Number 11484, and was approved by the District Court of the United States in October 1949 by its order No. 27.

14. In 1949, a company was incorporated under the name of Duluth, South Shore and Atlantic Railroad Company ("Duluth Railroad Company").

6. En 1944, une compagnie a été constituée sous la raison sociale de Minneapolis, St. Paul & Sault Ste. Marie Railroad Company («Minneapolis Railroad Company»).

7. Un contrat d'hypothèque et un acte de fiducie portant la date du 1<sup>er</sup> janvier 1944 ont créé la série A d'obligations hypothécaires générales à intérêt conditionnel de 4% (*General Mortgage 4% Series A Income Bonds*) de la Minneapolis Railroad Company.

8. Conformément à ce plan d'assainissement financier, la demanderesse a reçu un certain nombre des obligations hypothécaires générales à intérêt conditionnel série A à 4% (*General Mortgage 4% Series A Income Bonds*) de la Minneapolis Railroad Company, des actions du capital de la Minneapolis Railroad Company, ainsi qu'une somme en argent et un certain nombre d'obligations hypothécaires de premier rang et d'obligations de remboursement de la Wisconsin Central Railway Company, décrites à l'alinéa 18.

9. Conformément au plan d'assainissement financier, la créance de la demanderesse découlant des obligations hypothécaires consolidées de premier rang de la Minneapolis Railway, la compagnie en faillite, s'est trouvée éteinte et la demanderesse a remis les certificats d'obligations.

#### d Duluth

10. Avant 1949, la demanderesse détenait les valeurs mobilières suivantes de la Duluth, South Shore & Atlantic Railway Company («Duluth Railway») et de la Mineral Range Railroad Company («Mineral Range»), contre lesquelles elle possédait les créances suivantes:

#### Duluth Railway

Actions privilégiées, actions ordinaires, certificats d'intérêt conditionnel, obligations hypothécaires consolidées de premier rang à 4%, titres hypothécaires à 6% de la Marquette, Houghton and Ontonagon Railroad Company et obligations hypothécaires de premier rang à 5%.

#### Mineral Range

Obligations hypothécaires de premier rang à 4%, titres hypothécaires consolidés à 4%, titres hypothécaires consolidés à 5% de la Hancock and Calumet Railroad Company et avances de fonds.

11. La Duluth Railway a été constituée conformément aux lois du Wisconsin et du Michigan, aux États-Unis d'Amérique. La Mineral Range était une compagnie constituée en vertu des lois de l'État du Michigan et, avant 1949, elle était une filiale de la Duluth Railway, dont celle-ci était propriétaire exclusive.

12. Avant 1937, la Duluth Railway et la Mineral Range ont eu des ennuis financiers et, en 1937, ces deux compagnies ont déposé leurs bilans conformément à l'article 77 de l'United States Bankruptcy Act, leur actif ayant été remis entre les mains de syndics qu'a agréés l'United States Court.

13. En décembre 1948, l'I.C.C. a approuvé un «plan d'assainissement financier» de la Duluth Railway et de la Mineral Range sous le numéro 11484 de son rôle des finances, et la District Court des États-Unis a ratifié ce projet en octobre 1949 par ordonnance n° 27.

14. En 1949, une compagnie a été constituée sous la raison sociale de Duluth, South Shore and Atlantic Railroad Company («Duluth Railroad Company»).

15. An Indenture of Mortgage and Deed of Trust dated as of January 1, 1949 created the First Mortgage 4% 50 year Income Bonds of the Duluth Railroad Company.

16. Pursuant to the Plan of Reorganization, the Plaintiff received a number of the First Mortgage 4% 50 year income bonds of the Duluth Railroad Company along with capital stock in the Duluth Railroad Company and an amount of cash.

17. Pursuant to the Plan or Reorganization, the Plaintiff's claims under the First Mortgage Bonds of Duluth Railway and the Consolidated Mortgage bonds of Mineral Range, the bankrupt companies, were extinguished and the Plaintiff surrendered the bond certificates.

#### Wisconsin

18. In years prior to 1954 the Plaintiff held the following securities in, and had the following claims against the Wisconsin Central Railway Company ("Wisconsin Railway"):

Preferred Stock, Common Stock, Superior and Duluth Division 4% First Mortgage Bonds, First and Refunding Mortgage Bonds 4% and First and Refunding Mortgage Bonds 5%.

19. Wisconsin Railway was incorporated under the laws of the State of Wisconsin, in the United States of America.

20. Prior to the year 1932, Wisconsin Railway encountered financial difficulties, and in 1932, entered a federal equity receivership. In 1944, that receivership was converted into a bankruptcy under Section 77 of the United States Bankruptcy Act, whereby its assets were placed in the hands of trustees approved by the United States Court.

21. A "Plan of Reorganization" of the Wisconsin Railway was approved by the Interstate Commerce Commission in June 1953 under its Finance Docket Number 14720, and was approved by the United District Court in February 1954, in its order Number 17104.

22. In 1954, a company was incorporated under the name of Wisconsin Central Railroad Company ("Wisconsin Railroad Company").

23. An Indenture of Mortgage and Deed of Trust dated as of January 1, 1954 created the General Mortgage 4% bonds of Wisconsin Railroad Company.

24. Pursuant to the Plan of Reorganization, the Plaintiff received a number of the General Mortgage 4½% bonds of the Wisconsin Railroad Company along with capital stock in the Wisconsin Railroad Company and an amount of cash.

25. Pursuant to the Plan of Reorganization, the Plaintiff's claims under the Superior and Duluth Division First Mortgage bonds and First and Refunding Mortgage bonds of Wisconsin Railway, the bankrupt company were extinguished and the Plaintiff surrendered the bond certificates.

15. Un contrat d'hypothèque et un acte de fiducie portant la date du 1<sup>er</sup> janvier 1949 ont créé les obligations hypothécaires de premier rang à 50 ans, à intérêt conditionnel de 4% (*First Mortgage 4% 50 year Income Bonds*) de la Duluth Railroad Company.

<sup>a</sup> 16. Conformément au plan d'assainissement financier, la demanderesse a reçu un certain nombre d'obligations hypothécaires en premier rang à 50 ans, à intérêt conditionnel de 4% (*First Mortgage 4% 50 year income bonds*) de la Duluth Railroad Company, ainsi que des actions du capital de celle-ci et une somme d'argent.

<sup>b</sup> 17. Conformément au plan d'assainissement financier, les créances de la demanderesse découlant des obligations hypothécaires en premier rang de la Duluth Railway et des titres hypothécaires consolidés de la Mineral Range, les compagnies ayant fait faillite, se sont trouvées éteintes et la demanderesse a remis les certificats d'obligations.

#### Wisconsin

18. Avant 1954, la demanderesse détenait les valeurs mobilières suivantes de la Wisconsin Central Railway Company («Wisconsin Railway») contre laquelle elle possédait les créances suivantes:

<sup>d</sup> Actions privilégiées, actions ordinaires, obligations hypothécaires en premier rang à 4% de la Superior and Duluth Division, obligations hypothécaires de remboursement en premier rang à 4% et obligations hypothécaires de remboursement en premier rang à 5%.

<sup>e</sup> 19. La Wisconsin Railway a été constituée en vertu des lois de l'État du Wisconsin, aux États-Unis d'Amérique.

20. Avant 1932, la Wisconsin Railway a subi des revers financiers et, en 1932, ses biens ont été placés sous séquestre. En 1944, ce séquestre a été converti en faillite conformément à l'article 77 de l'United States Bankruptcy Act, l'actif de la compagnie ayant été remis entre les mains de syndics qu'a agréés l'United States Court.

<sup>f</sup> 21. Un «plan d'assainissement financier» de la Wisconsin Railway a reçu l'approbation de l'Interstate Commerce Commission en juin 1953, sous le numéro 14720 de son rôle des finances, l'United District Court ayant ratifié ce projet en février 1954 par ordonnance n° 17104.

<sup>g</sup> 22. En 1954, une compagnie a été constituée sous la raison sociale de Wisconsin Central Railroad Company («Wisconsin Railroad Company»).

<sup>h</sup> 23. Un contrat d'hypothèque et un acte de fiducie portant la date du 1<sup>er</sup> janvier 1954 ont créé les obligations hypothécaires générales à 4% de la Wisconsin Railroad Company.

24. Conformément au plan d'assainissement financier, la demanderesse a reçu un certain nombre d'obligations hypothécaires générales à 4½% de la Wisconsin Railroad Company, ainsi que des actions du capital de cette même compagnie et une somme d'argent.

<sup>i</sup> 25. Conformément au plan d'assainissement financier, les créances de la demanderesse découlant des obligations hypothécaires de premier rang de la Superior and Duluth Division et des obligations hypothécaires de remboursement de premier rang de la Wisconsin Railway, la compagnie en faillite, se sont trouvées éteintes et la demanderesse a remis les certificats d'obligations.



26. In each of the three reorganizations, the assets of the bankrupt companies were transferred and conveyed to the companies incorporated pursuant to each of the reorganizations free and clear of all rights, claims, interests, liens and encumbrances of the creditors of the bankrupt companies.

#### Soo Line

27. In 1960, Duluth Railroad Company changed its name to "Soo Line Railroad Company".

28. In 1960, Minneapolis Railroad Company was merged with Soo Line Railroad Company and Wisconsin Central Railroad Company to form a Company with the name Soo Line Railroad Company, ("Soo Line") and the income bonds continued in force as obligations of Soo Line.

29. In the taxation years in question, Soo Line was a U.S. resident corporation and was not resident in Canada and did not carry on business in Canada and did not file income tax returns under the Canada Income Tax Act.

30. The payments received by the Plaintiff in the years 1965, 1966 and 1967 from Soo Line Railroad Company were received under the respective Income Bonds, namely General Mortgage 4% Series A Income Bonds of the Minneapolis Railroad Company, First Mortgage 4% 50 year Income Bonds of the Duluth Railroad Company and General Mortgage 4½% Income Bonds of the Wisconsin Railroad Company.

31. At all material times, Plaintiff was the beneficial holder of the following bonds which are income bonds within the meaning of paragraph 139(1)(t) of subsection 8(3) of the Income Tax Act:

Duluth, South Shore & Atlantic Railroad 4%—1st Mortgage Income Bonds

Minneapolis, St. Paul & Sault Ste. Marie Railway Company 4%—General Mortgage Income Bonds

Wisconsin Central Railroad Company 4½%—General Mortgage Income Bonds

32. At all material times, Soo Line which was liable under the above described income bonds (herein called the "payor corporation")

(i) was a non-resident corporation, being resident in the United States of America, more than 25% of the issued share capital of which (having full voting rights under all circumstances) belonged to the Plaintiff within the meaning of paragraph (d) of subsection 28(1) of the Income Tax Act, the particulars of such ownership being as follows:

a) Soo Line Railroad Company: 56.4%

b) Plaintiff's ownership of shares in corporations prior to 1960 merger into Soo Line:

A) Minneapolis, St. Paul and Sault Ste. Marie Railroad:	50.26%
B) Wisconsin Central Railroad:	56.79%
C) Duluth South Shore & Atlantic Railroad:	100%

26. Dans chacun de ces trois plans d'assainissement financier, l'actif des compagnies en faillite a été transféré et transmis aux compagnies constituées en application de ceux-ci, libres de tous droits, créances, intérêts, charges et hypothèques des créanciers des compagnies en faillite.

#### <sup>a</sup> Soo Line

27. En 1960, la Duluth Railroad Company a changé sa raison sociale pour celle de «Soo Line Railroad Company».

28. En 1960, la Minneapolis Railroad Company a fusionné avec la Soo Line Railroad Company et la Wisconsin Central Railroad Company pour former une compagnie connue sous la raison sociale de Soo Line Railroad Company, («Soo Line»), les obligations à intérêt conditionnel étant restées en vigueur en tant qu'obligations de la Soo Line.

29. Pendant les années d'imposition en litige, la Soo Line était une corporation résidente des États-Unis, elle n'était pas résidente du Canada, où elle n'exploitait pas d'entreprise, et elle n'a pas déposé de déclaration d'impôt en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu du Canada.

30. Les versements qu'a effectués en 1965, 1966 et 1967 la Soo Line Railroad Company à la demanderesse ont été perçus respectivement au titre des obligations à intérêt conditionnel, à savoir les obligations hypothécaires générales à intérêt conditionnel série A à 4% de la Minneapolis Railroad Company, les obligations hypothécaires de premier rang à intérêt conditionnel, à 50 ans, à 4% de la Duluth Railroad Company et les obligations hypothécaires générales à intérêt conditionnel à 4½% de la Wisconsin Railroad Company.

31. A toutes les époques qui nous intéressent, la demanderesse était propriétaire des obligations suivantes, qui sont des obligations à intérêt conditionnel au sens de l'article 139(1)t) et de l'article 8(3) de la Loi de l'impôt sur le revenu:

<sup>f</sup> Obligations hypothécaires de premier rang à intérêt conditionnel, à 4%, de la Duluth, South Shore & Atlantic Railroad

Obligations hypothécaires générales à intérêt conditionnel, à 4%, de la Minneapolis, St. Paul & Sault Ste. Marie Railway Company

<sup>g</sup> Obligations hypothécaires générales à intérêt conditionnel, à 4½%, de la Wisconsin Central Railroad Company

32. A toutes les époques qui nous intéressent, la Soo Line (appelée aux présentes la «corporation payeuse») qui était imposable relativement aux obligations décrites ci-dessus,

<sup>h</sup> (i) était une corporation non résidente, étant résidente des États-Unis d'Amérique, dont plus de 25% du capital-actions émis (ayant en toutes circonstances plein droit de vote) appartenait à la demanderesse au sens de l'alinéa d) du paragraphe (1) de l'article 28 de la Loi de l'impôt sur le revenu, selon détail ci-après:

<sup>i</sup> a) La Soo Line Railroad Company: 56.4%

b) Part des actions des corporations dont la demanderesse était propriétaire avant la fusion de 1960 dont est issue la Soo Line:

A) Minneapolis, St. Paul and Sault Ste. Marie Railroad:	50.26%
B) Wisconsin Central Railroad:	56.79%
C) Duluth South Shore & Atlantic Railroad:	100%

(ii) paid interest to Plaintiff as described in the following amounts, such being an annual or other periodic amount paid by the payor corporation within Section 8(3) of the Income Tax Act:

1965—\$841,871  
1966—\$833,346  
1967—\$828,637

(iii) was entitled to deduct and in fact did deduct the amount of interest so paid to Plaintiff on the income bonds in computing income for United States income tax purposes;

(iv) at all material times the payor corporation

- a) was other than personal corporation
- b) paid the interest on the income bonds which had been issued since 1930.

#### Part 2

##### Statement of Agreed Facts on Foreign Tax Credit

1. The Plaintiff's claim of \$260,866 for foreign tax credit for the taxation year 1965 exists only if the payments received on the income bonds are treated as interest income for Canadian tax purposes.

2. The foreign tax credit claim of \$260,866 is for income tax collected by the government of the United States of America on the Plaintiff's U.S. income of which \$255,225 relates to receipts of "per diem" from Railways in the United States; the amount of \$255,225 is not in dispute but the entitlement to that credit is in dispute. The Parties are in agreement that in respect of the balance of \$5,641.00, the Plaintiff is entitled to a foreign tax credit.

3. In the taxation year 1965, "per diem" was a term used to describe payments for the use of railway rolling stock, which payments were made to the "owner" railway company by the "user" railway company.

4. The obligation on a railway company using railway rolling stock to pay "per diem" for such use to the owner thereof is created by a series of agreements between railway companies:

- i) Agreements between and among railroads under section 5a of the Interstate Commerce Act dated April 1, 1950, February 1, 1958 and April 1, 1965;
- ii) Car Service and Per Diem Agreement executed by the Plaintiff on February 11, 1938;
- iii) Code of Per Diem Rules—Freight.

5. On a monthly basis, each railway company that is a signatory to the agreements and Rules described in 4 above makes an accounting of all freight cars (owned by other railways that are also signatories to said agreements and Rules) that spent any time on its tracks during the preceding month. From said Code of Per Diem rules the appropriate rental rates per day are ascertained for each type of rolling stock and the appropriate rental rate is multiplied by the number of days of use. Based on

(ii) a versé à la demanderesse les intérêts ci-dessous décrits pour les sommes suivantes, cet intérêt étant un montant annuel ou autrement périodique payé par la corporation payeuse au sens de l'article 8(3) de la Loi de l'impôt sur le revenu:

1965—\$841,871  
1966—\$833,346  
1967—\$828,637

(iii) était autorisée à déduire et a en fait déduit le montant de l'intérêt ainsi acquitté à la demanderesse sur les obligations à intérêt conditionnel en calculant son revenu aux fins de l'impôt sur le revenu aux États-Unis;

(iv) à toutes les époques qui nous intéressent, la corporation payeuse

- a) n'était pas une corporation personnelle
- b) a acquitté l'intérêt sur les obligations à intérêt conditionnel qui avaient été émises depuis 1930.

#### c Partie 2

##### Exposé conjoint des faits relatifs au dégrèvement pour impôt étranger

1. La demanderesse ne peut réclamer la déduction de \$260,866 à titre de dégrèvement pour impôt étranger pour l'année d'imposition 1965 que si les paiements reçus sur les obligations à intérêt conditionnel sont considérés, aux fins d'impôt au Canada, comme un revenu provenant d'intérêts.

2. Le dégrèvement de \$260,866 pour impôt étranger concerne un impôt sur le revenu qu'a perçu le gouvernement des États-Unis d'Amérique sur le revenu de la demanderesse gagné aux États-Unis, dont la somme de \$255,225 concerne des recettes pour redevances «journalières» provenant de chemins de fer sis aux États-Unis; ce n'est pas la somme de \$255,225 qui est contestée, mais le droit à ce dégrèvement. Les parties sont d'accord qu'en ce qui concerne le solde de \$5,641, la demanderesse a droit à un dégrèvement pour impôt étranger.

3. Au cours de l'année d'imposition 1965, l'expression redevances «journalières» était utilisée pour décrire des paiements effectués pour l'utilisation de matériel roulant le chemin de fer, la compagnie de chemin de fer dite «utilisatrice» acquittant ces versements entre les mains de la compagnie de chemin de fer «propriétaire».

4. L'obligation qu'a une compagnie de chemin de fer de payer des redevances «journalières» à la propriétaire du matériel roulant dont elle se sert est constatée par une série de conventions établies entre les compagnies de chemin de fer:

- (i) Conventions établies entre des chemins de fer en vertu de l'article 5a de l'Interstate Commerce Act en date du 1<sup>er</sup> avril 1950, du 1<sup>er</sup> février 1958 et du 1<sup>er</sup> avril 1965;
- (ii) Convention relative au service de wagons et aux redevances journalières, que la demanderesse a signée le 11 février 1938;
- (iii) Code concernant les règles applicables aux redevances journalières (*Code of Per Diem Rules*)—Marchandises.

5. Tous les mois, chaque compagnie de chemin de fer signataire des Conventions et Règles décrites en 4 ci-dessus fait le compte de tous les wagons de marchandises (appartenant à d'autres compagnies de chemin de fer également signataires desdites Conventions et Règles) qui se sont trouvés sur ses voies ferrées au cours du mois précédent. À l'aide du code précité, on établit le montant des redevances journalières applicables à la location de chaque catégorie de matériel roulant et on multiplie

this calculation payments of "per diem" are made to the owning road.

6. When the Plaintiff delivers the railway rolling stock to the lines of a U.S. railway company, there is no further business activity required of the Plaintiff to collect the per diem payments, and the Plaintiff receives no freight carriage revenues for the traffic moving on the U.S. railway.

7. The Plaintiff has a "permanent establishment" in the States of Maine and Vermont in the United States of America within the definition of "permanent establishment" in Section 2(f)\* of the Protocol to the Canada-U.S. Tax Convention.

8. For the purposes of Articles I and II of the Canada-U.S. Tax Convention, said receipts of per diem are not "allocable" to Plaintiff's "permanent establishment" in the States of Maine and Vermont.

9. The per diem income was part of Canadian Pacific's income for Canadian tax purposes and in the taxation year 1965 Canadian tax was paid thereon in an amount at least equal to the U.S. tax paid thereon.

10. The taxation by the United States of America of the taxpayer's per diem income from sources in the United States was based upon a conclusion of the United States Department of the Treasury that the per diem income was rental income and that it was "effectively connected to the (taxpayer's) trade or business in the United States," as that opinion is stated in a letter produced by the Plaintiff and dated the 19th of May, 1971, from the Acting Assistant Secretary of the Department of the Treasury to J. Edward Day, a United States Counsel for the Plaintiff.

### Part III

#### Statement of Agreed Facts on Capital Cost Allowance in Respect of Donations and Grants

1. For the taxation years in question, the Minister disallowed the following amounts of capital cost allowance claimed by the Plaintiff:

1965—\$66,177
1966—\$63,614
1967—\$66,507

2. Said amounts were the capital cost allowance claimed in respect of certain properties owned by the Plaintiff where an amount was paid to the Plaintiff by another party, and where such payment was recorded as "Donations and Grants" as that expression is used in the Uniform Classification of Accounts prescribed by the Board of Transport Commissioners of Canada (now called "Canadian Transport Commission").

3. The various capital cost allowance claims in dispute for the taxation years in question arose in respect of transactions in the period 1956 to 1967, and for some purposes in this litigation may be divided into three categories.

4. For greater certainty, the Defendant does not admit that the whole amount of the "outlay" by the Plaintiff is equal to either

le montant de la redevance appropriée par le nombre de jours d'utilisation. C'est en se fondant sur ce calcul qu'on paie les redevances «journalières» aux chemins de fer propriétaires du matériel roulant en question.

6. Lorsque la demanderesse livre du matériel roulant sur les lignes d'un chemin de fer américain, la perception des redevances journalières n'exige de sa part aucune autre opération d'une nature commerciale et elle ne perçoit aucune recette pour le trafic circulant sur ledit chemin de fer.

7. La demanderesse a un «établissement stable» dans les États du Maine et du Vermont aux États-Unis d'Amérique, au sens que donne à cette expression l'article 2f)\* du Protocole de la Convention relative à l'impôt entre le Canada et les É.-U.

8. Aux fins des articles I et II de la Convention relative à l'impôt entre le Canada et les É.-U., lesdites recettes des redevances journalières ne peuvent pas être «affectées» aux «établissements stables» de la demanderesse situés dans les États du Maine et du Vermont.

9. Le revenu provenant des redevances journalières faisait partie du revenu du Canadien Pacifique aux fins de l'impôt sur le revenu du Canada et, au cours de l'année d'imposition 1965, le Canada a imposé ces recettes pour une somme au moins égale à celle qu'a prélevée le Trésor américain.

10. Pour imposer le revenu que la contribuable a tiré des redevances journalières provenant de sources américaines, les États-Unis d'Amérique se sont fondés sur une décision du ministère américain des Finances (United States Department of the Treasury) selon laquelle ces redevances journalières étaient un revenu tiré d'une location, «se rattachant effectivement au commerce ou aux affaires (de la contribuable) aux États-Unis», comme l'exprime une lettre en date du 19 mai 1971, qu'a adressée à J. Edward Day, avocat américain de la demanderesse, le secrétaire adjoint intérimaire du ministère des Finances, lettres que celle-ci a produites.

### Partie III

#### Exposé conjoint des faits portant sur les déductions pour amortissement relatives aux Dons et octrois

1. Pendant les années d'imposition en litige, le Ministre a rejeté les sommes suivantes dont la demanderesse a réclamé la déduction pour amortissement:

1965—\$66,177
1966—\$63,614
1967—\$66,507

2. Lesdites sommes représentent les déductions pour amortissement réclamées relativement à certains biens de la demanderesse lorsque celle-ci a reçu une somme d'une autre personne et lorsque ce paiement a été inscrit à la catégorie «Dons et octrois» au sens que donne à cette expression la classification uniforme des comptes, que prévoit la Commission des Transports du Canada (désignée maintenant sous le nom de «Commission canadienne des Transports»).

3. Les diverses déductions pour amortissement en litige pour les années d'imposition en cause ont été réclamées relativement à des opérations ayant eu lieu entre 1956 et 1967, et à certaines fins du présent procès, on peut les séparer en trois catégories.

4. Pour plus de certitude, la défenderesse n'admet pas que le montant total des débours de la demanderesse est égal au coût

\* This should read section 3(f).

\*Il faut lire: article 3f).

the cost or the expenditure incurred for purposes of the *Income Tax Act*, and the expression "outlay" is used herein to mean the expenditure in fact made by the Plaintiff, and not such "expenditure" in law, such being a question for determination by this Honourable Court.

#### CATEGORY I

5.1 This category includes outlays by the Plaintiff to perform work on property owned by the Plaintiff where an amount was paid to the Plaintiff by another party.

5.2 In each instance, the Plaintiff received a request by the other party that, to enable the other party to carry out a project of its own, the Plaintiff would modify its railway or telecommunications facilities, and a commitment was given by the other party to reimburse the Plaintiff for all or part of the outlay by the Plaintiff.

5.3 Upon construction, the property was, and continued to be, the property of the Plaintiff.

#### SUB-CATEGORY Ia

5.4 This sub-category includes outlays by the Plaintiff where the request was received from the federal government, a provincial government, a municipal government, an agency of the federal government, an agency of a provincial government, or a public industrial development authority, each of which is a "government, municipality or other public authority" within the meaning of paragraph 20(6)(h) of the *Income Tax Act* applicable to the taxation years in question (which are herein called the "authority").

5.5 Upon receiving the request, the Plaintiff advised the authority of the estimated total expenditure of materials and labour to complete the work and the authority made a commitment to pay that amount, or a part thereof, to the Plaintiff, in one of the following ways; either

- (a) in instalments on a progress basis,
- (b) after completion, or
- (c) prior to construction.

5.6 The Plaintiff then conducted the work using its own forces or retaining contractors, and presented invoices to the authority for payment or as a receipt for pre-payment.

5.7 Category Ia items are contained in the examination for discovery exhibits numbered 1, 2, 3, 4, 5, 10.1, 12, 13, 15, 20, 21, 21.1, 30, 34, 36, 38. For the purposes of this litigation only items contained in the examination for discovery exhibits numbered 2, 4, 10.1 and 21.1, and 15 are in evidence.

5.8 The parties hereby agree that for purposes of this litigation, the decision respecting the items 2, 4, 10.1 and 21.1, and 15 insofar as such decision is uniform and applicable in principle, will be applied to the remaining items, and they will be disposed of accordingly.

#### SUB-CATEGORY Ib

6.1 This sub-category includes outlays where the request was received from a corporation or individual other than those described in sub-category Ia (which corporations or individuals are referred to as "the Industry"). In these situations again, the Plaintiff received a request from the Industry to perform work on a property on lands of the Plaintiff which property would

ou à la dépense engagé aux fins de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, et l'expression «débours» employée aux présentes signifie la dépense qu'a engagée la demanderesse en fait et non en droit, la Cour devant trancher ce dernier point.

#### CATÉGORIE I

5.1 Cette catégorie comprend des débours qu'a engagés la demanderesse pour exécuter certains travaux sur des biens dont elle est propriétaire, lorsqu'elle a reçu une somme d'une autre personne.

5.2 Dans chaque cas, l'autre partie a prié la demanderesse d'apporter certaines modifications à ces installations ferroviaires ou de télécommunications pour lui permettre de mener à bonne fin sa propre entreprise, en s'engageant à la rembourser de ses débours, en tout ou en partie.

5.3 Les modifications apportées, les biens appartenaient et ont contribué à appartenir à la demanderesse.

#### SOUS-CATÉGORIE Ia

5.4 Cette sous-catégorie comprend des débours qu'a engagés la demanderesse lorsque la demande émanait du gouvernement fédéral, d'un gouvernement provincial, d'un gouvernement municipal, d'un organisme du gouvernement fédéral, d'un organisme d'un gouvernement provincial ou d'une administration publique d'expansion industrielle, chacun étant un «gouvernement, une municipalité ou autre autorité publique» au sens que lui accorde l'article 20(6)(h) de la *Loi de l'impôt sur le revenu* applicable aux années d'imposition en question (et qui sont désignées aux présentes comme les «autorités»).

5.5 A la réception de cette demande, la demanderesse informait l'autorité du coût estimatif total des matériaux et de la main-d'œuvre nécessaires à l'exécution des travaux, et l'autorité s'engageait à verser cette somme à la demanderesse, en tout ou en partie, de l'une des façons suivante, savoir:

- a) par versements échelonnés au fur et à mesure de l'avancement des travaux,
- b) à la fin des travaux, ou
- c) avant le début des travaux.

5.6 La demanderesse exécutait alors les travaux en se servant de ses propres ouvriers ou en engageant des entrepreneurs et elle présentait les factures à l'autorité aux fins de paiement ou à titre de reçu des paiements anticipés.

5.7 Les postes de la catégorie Ia figurent aux pièces communiquées portant les numéros 1, 2, 3, 4, 5, 10.1, 12, 13, 15, 20, 21, 21.1, 30, 34, 36 et 38. Aux fins du présent procès, seul les postes figurant aux pièces communiquées portant les numéros 2, 4, 10.1, 21.1 et 15 sont présentés en preuve.

5.8 Les parties conviennent par les présentes qu'aux fins du présent litige, la décision relative aux postes portant les numéros 2, 4, 10.1, 21.1 et 15, pour autant que cette décision est uniforme et applicable en principe, s'appliquera aux autres postes et qu'il sera statué à leur sujet en conséquence.

#### SOUS-CATÉGORIE Ib

6.1 Cette sous-catégorie comprend des débours engagés à la demande d'une corporation ou d'un particulier autre que ceux décrits à la sous-catégorie Ia (ces corporations ou ces particuliers sont désignés comme «l'industrie»). Dans ces cas également, l'industrie a prié la demanderesse d'exécuter des travaux sur des biens situés sur des terrains de la demanderesse, ces

become and remain the property of the Plaintiff. The Plaintiff advised the Industry of the estimated total expenditure of materials and labour to complete the construction and the Industry made a commitment to reimburse the Plaintiff for that amount or a part thereof, either

(a) in instalments on a progress basis, or

(b) after completion.

The Plaintiff then conducted the work using its own forces or retaining contractors, and requested payment from the Industry.

6.2 The Category Ib items are contained in Examination for Discovery Exhibits 6, 7, 8, 9, 11, 14, 18, 19, 22, 23, 25, 28 and 38.1, 35, 40, 44, 45, 46, 47, 52, 54, 57, 59, 60. For the purposes of this litigation only items 9, 28 and 38.1, and 44 are in evidence.

6.3 The parties hereby agree that for the purpose of this litigation the decision respecting the items 9, 28 and 38.1 and 44, insofar as such decision is uniform and applicable in principle, will be applied to the remaining items in sub-category Ib and they will be disposed of accordingly.

7.1 For the purposes of both sub-categories, in the event the findings are not uniform within each category, the parties agree to apply the principals to the remaining items, and in the event of disagreement each reserves the right to have such particular item determined by this Honourable Court on notice of motion.

#### CATEGORY 2

8.1 This Category includes amounts added by the Plaintiff to its capital cost allowance base with concurrent credit to "Donations and Grants" upon the surrender to the Plaintiff of the perishable components of a private railway siding by a party to a private railway siding agreement. Category 2 items are contained in Examination for Discovery exhibits 10, 16, 26, 29, 39, 41, 42, 43, 48, 49, 50, 51, 53, 56. In each of these situations the person (or industry) first requested the construction of a private siding and agreed to reimburse the Plaintiff for the actual costs relating to perishable materials and labour in its construction. A private siding agreement was executed between that person and the Plaintiff by which the person authorized the construction, undertook this reimbursement and rented the rail and track materials, for which no reimbursement of cost was made. At the time that the person no longer required the private siding, he surrendered it to the Plaintiff for the Plaintiff's exclusive use. It was only at the time of such surrender that the Plaintiff recorded a "donation and grant" under the provisions of the Uniform Classification of Accounts. The actual original cost of the perishable materials and the installation labour for the private siding was debited to the Plaintiff's property investment accounts to include this siding material as part of the railway system of the Plaintiff. It was only at the time that the property became the exclusive property of the Plaintiff under the siding agreement that its cost was included in the capital cost base under capital cost allowance regulations. The Defendant does not admit that the property surrendered is the property of Plaintiff.

biens devenant et demeurant la propriété de cette dernière. Celle-ci informait l'industrie du coût estimatif total des matériaux et de la main-d'œuvre nécessaires à l'exécution des travaux, et l'industrie s'engageait à lui rembourser cette somme en tout ou en partie, soit

- a) par versements échelonnés au fur et à mesure de l'avancement des travaux, ou
- b) à la fin des travaux.

La demanderesse exécutait alors les travaux en se servant de ses propres ouvriers ou en engageant des entrepreneurs et elle demandait à l'industrie de la rembourser.

6.2 Les postes de la catégorie Ib figurent aux pièces communiquées portant les numéros 6, 7, 8, 9, 11, 14, 18, 19, 22, 23, 25, 28 et 38.1, 35, 40, 44, 45, 46, 47, 52, 54, 57, 59 et 60. Aux fins du présent procès, seuls les postes figurant aux pièces portant les numéros 9, 28, 38.1 et 44 sont présentés en preuve.

6.3 Les parties conviennent par les présentes qu'aux fins du présent litige, la décision relative aux postes portant les numéros 9, 28, 38.1 et 44, pour autant que cette décision est uniforme et applicable en principe, s'appliquera aux autres postes de la sous-catégorie Ib et qu'il sera statué à leur sujet en conséquence.

7.1 Aux fins de ces sous-catégories, et dans l'éventualité où les conclusions ne seraient pas uniformes dans chaque catégorie, les parties conviennent d'appliquer les principes aux autres postes; s'il y avait désaccord, chaque partie se réserve le droit de soumettre à la Cour le point contesté, sur avis de requête.

#### CATÉGORIE 2

8.1 Cette catégorie comprend des sommes qu'a ajoutées la demanderesse à l'assiette de la déduction pour amortissement, en même temps que des dégrèvements, à des «Dons et octrois», sur remise qu'a faite à celle-ci une partie à une convention portant sur une voie de garage particulière des éléments constituants sujets à détérioration d'une voie de garage particulière. Les postes de la catégorie 2 figurent aux pièces communiquées portant les numéros 10, 16, 26, 29, 39, 41, 42, 43, 48, 49, 50, 51, 53 et 56. Dans chacun de ces cas, la personne (ou l'industrie) a tout d'abord demandé la construction d'une voie de garage particulière et a convenu de rembourser à la demanderesse le prix réel des matériaux sujets à détérioration et de la main-d'œuvre nécessaires à cette construction. La personne en question et la demanderesse signaient une convention portant sur une voie de garage particulière, aux termes de laquelle ladite personne autorisait la construction, s'engageait à en effectuer le remboursement et louait les rails et les voies, dont le prix n'était pas remboursé. Lorsque la personne en question n'avait plus besoin de la voie de garage particulière, elle la restituait à la demanderesse pour son usage exclusif. Ce n'est qu'au moment de cette restitution que la demanderesse inscrivait un «Don et octroi» conformément aux dispositions de la classification uniforme des comptes. Le prix initial réel des matériaux sujets à détérioration et le coût de l'installation de la voie de garage particulière étaient portés au débit des comptes de placements immobiliers de la demanderesse, de façon que les matériaux de la voie de garage fassent partie de son réseau ferroviaire. Ce n'est qu'au moment où ces biens devenaient la propriété exclusive de la demanderesse conformément à la convention portant sur la voie de garage que leur prix était incorporé à l'assiette du coût en capital en vertu des règlements relatifs aux déductions pour amortissement. La défenderesse ne

8.2 For the purpose of this litigation, only item \_\_\_\_\_ is in evidence.\* The treatment of all items in this Category 2 will abide the decision on that item.

### CATEGORY 3

9.1 This Category includes amounts previously carried in the capital cost base of the Plaintiff and categorized as Plaintiff's improvements to property leased by the Plaintiff which were transferred by the Plaintiff to the category of Plaintiff's owned property with a concurrent transfer from "donations and grants—leased lines" to "donations and grants—owned lines" in the year 1956, by virtue of the fact that certain properties, which had previously been leased by the Plaintiff from "leased line railway companies", had become vested in the Plaintiff by various Acts of Parliament. Category 3 items are contained in Examination for Discovery exhibit 65.

10.1 The Uniform Classification of Accounts provides in part that Additions, Replacements and Major Renewals to Railway or Telecommunications property shall be accounted for in the following manner.

7(B) Contributions. Where a portion of the funds expended by or for the carrier has been obtained by appropriations from government funds, or by contributions from individuals or others, unless specific approval has been given by the Board to some alternative procedure, the accounting shall be as follows:

(i) Exclusive property. The cost of transportation [*sic*] property to which the carrier acquires exclusive title and exclusive right of use shall be included in these accounts without deduction on account of contributions received from others.

Contributions for the construction of transportation property shall be credited to account No. 799, "Donations and grants—railway property", or No. 799 NR, "Donations and grants—railway property—United States lines."

Contributions for projects such as the reconstruction and relocation of tracks and appurtenant facilities shall be applied first to reduce, or cancel, the amounts which would otherwise be charged to the accrued depreciation account, and the remainder, if any, shall be credited to account No. 799, "Donations and grants—railway property", or No. 799NR, "Donations and grants—railway property—United States lines."

11.1 No specific approval was given by the Board to adopt any procedure as an alternative to that set out in Clause 7(B)(i).

12.1 The Uniform Classification of Accounts for Class 1 common carriers by railway which is produced in Examination for Discovery as exhibit 64 and bears the certificate of the Canadian Transport Commission was validly adopted and made effective by the Board of Transport Commissioners for Canada pursuant to the powers conferred upon the Board by

\* Evidence was made with respect to item 50.

reconnaît pas que les biens restitués sont la propriété de la demanderesse.

8.2 Aux fins du présent litige, seul le poste \_\_\_\_\_ est présenté en preuve.\* La décision rendue sur ce poste s'applique à tous les postes de la catégorie 2.

### CATÉGORIE 3

9.1 Cette catégorie comprend des sommes qu'a déjà inscrites la demanderesse à l'assiette du coût en capital et qu'elle a classées comme des améliorations apportées à des biens qu'elle a loués et qu'elle a transférés à la catégorie des biens qu'elle possède avec transfert simultané en 1956 de la catégorie «Dons et octrois—lignes louées» à celle des «Dons et octrois—lignes possédées», du fait que certains biens que la demanderesse avait loués auparavant de «compagnies de chemin de fer concédant des lignes» étaient devenus sa propriété à la suite de diverses lois qu'avait adoptées le Parlement. La pièce numéro 65 des pièces communiquées fait état des postes de la catégorie 3.

10.1 La classification uniforme des comptes prévoit notamment que les rajouts, pièces de rechange et remplacements majeurs apportés aux biens des compagnies de chemin de fer et de télécommunications seront comptabilisés de la façon suivante.

7(B) Contributions. Lorsqu'une partie des fonds que dépense le transporteur ou qui sont dépensés pour lui, proviennent de crédits qu'y affecte le gouvernement, de contributions de particuliers, ou d'autres sources, elle sera comptabilisée de la façon suivante, à moins que la Commission n'autorise expressément une autre façon de procéder:

(i) Biens exclusifs. Le prix des biens relatifs aux transports dont le transporteur acquiert la propriété exclusive et le droit exclusif d'utilisation sera porté à ces comptes sans déduction pour contributions provenant d'autres sources.

Les contributions destinées à la construction de biens relatifs aux transports seront créditées au compte n° 799, «Dons et octrois—biens des chemins de fer» ou au compte n° 799 NR, «Dons et octrois—biens des chemins de fer—lignes américaines.»

Les contributions destinées à certains projets, comme la reconstruction ou le déplacement de voies et des installations s'y rattachant seront d'abord affectées à la réduction ou à l'annulation des sommes qui seraient autrement débitées au compte d'amortissement accumulé et le reste, sera le cas échéant, crédité au compte n° 799, intitulé «Dons et octrois—biens des chemins de fer» ou au compte n° 799NR, «Dons et octrois—biens des chemins de fer—lignes américaines.»

11.1 La Commission n'a autorisé l'adoption d'aucune autre méthode pour remplacer celle qui est exposée à la clause 7(B)(i).

12.1 La classification uniforme des comptes relative aux transporteurs publics de classe 1 par chemin de fer, communiquée comme pièce 64 et portant le certificat de la Commission canadienne des transports, a été adoptée régulièrement et mise en vigueur par la Commission des transports du Canada en vertu des pouvoirs que lui a conférés la Loi sur les chemins de

\* On a également présenté des éléments de preuve en ce qui concerne le poste n° 50.

the Railway Act and governed the accounting procedure of the Plaintiff during the taxation years in question.

13.1 The Uniform Classification of Accounts produced in Examination for Discovery as exhibit 64 is the "Uniform Classification" referred to in subsection 84A(3) of the Income Tax Act.

14.1 Each property referred to in Categories 1, 2 and 3 was "property" within the meaning assigned by sections 139 and 11(1)(a) of the applicable Income Tax Act.

15.1 In each of the instances in categories 1, 2 and 3, the amount received by the Plaintiff did not exceed the amount actually laid out by the Plaintiff to perform the work on the property and there was no net revenue or profit realized by the Plaintiff from the transaction.

The sections of the *Income Tax Act* which have or may have some bearing on the determination of the issues are as follows:

8. (3) An annual or other periodic amount paid by a corporation to a taxpayer in respect of an income bond or income debenture shall be deemed to have been received by the taxpayer as a dividend unless the corporation is entitled to deduct the amount so paid in computing its income.

(4) This section is applicable in computing the income of a shareholder for the purposes of this Part whether or not the corporation was resident or carried on business in Canada.

11. (1) Notwithstanding paragraphs (a), (b) and (h) of subsection (1) of section 12, the following amounts may be deducted in computing the income of a taxpayer for a taxation year:

(a) such part of the capital cost to the taxpayer of property, or such amount in respect of the capital cost to the taxpayer of property, if any, as is allowed by regulation;

28. (1) Where a corporation in a taxation year received a dividend from a corporation that

(d) was a non-resident corporation more than 25% of the issued share capital of which (having full voting rights under all circumstances) belonged to the receiving corporation, ...

an amount equal to the dividend minus any amount deducted under subsection (2) of section 11 in computing the receiving corporation's income may be deducted from the income of that corporation for the year for the purpose of determining its taxable income.

12. (1) In computing income, no deduction shall be made in respect of

(f) an amount paid by a corporation other than a personal corporation as interest or otherwise to holders of its income bonds or income debentures unless the bonds or debentures

fer, et cette classification a régi l'organisation comptable de la demanderesse pendant les années d'imposition en litige.

13.1 La classification uniforme des comptes, communiquée comme pièce 64, est la «classification uniforme» à laquelle fait allusion l'article 84A(3) de la Loi de l'impôt sur le revenu.

14.1 Chaque bien dont il est question aux catégories 1, 2 et 3 était un «bien» au sens des articles 139 et 11(1)a) de la Loi de l'impôt sur le revenu applicable.

15.1 Dans chacun des cas dont font état les catégories 1, 2 et 3, la somme qu'a reçue la demanderesse n'était pas supérieure à celle qu'elle avait réellement dépensée pour exécuter les travaux sur les biens et l'opération ne lui avait procuré ni revenu net ni bénéfice.

Les articles de la *Loi de l'impôt sur le revenu* qui influent ou peuvent influencer sur la décision relative à ces questions sont les suivants:

8. (3) Un montant annuel ou autrement périodique payé par une corporation à un contribuable concernant une obligation gagée sur les bénéfices ou une débenture gagée sur les bénéfices est censé avoir été reçu par le contribuable comme dividende, à moins que la corporation n'ait droit de déduire le montant ainsi payé dans le calcul de son revenu.

(4) Le présent article est applicable au calcul du revenu d'un actionnaire aux fins de la présente Partie, que la corporation ait ou non résidé ou exercé des affaires au Canada.

11. (1) Par dérogation aux alinéas a), b) et h) du paragraphe (1) de l'article 12, les montants suivants peuvent être déduits dans le calcul du revenu d'un contribuable pour une année d'imposition:

a) la partie de ce que coûtent en capital les biens au contribuable, ou la somme à l'égard de ce que coûtent en capital les biens au contribuable, s'il en est, qui est allouée par règlement;

28. (1) Lorsque dans une année d'imposition, une corporation a reçu un dividende d'une corporation qui

d) était une corporation non résidente dont plus de vingt-cinq pour cent du capital-actions émis (ayant en toutes circonstances plein droit de vote) appartenait à la corporation bénéficiaire, ...

un montant égal au dividende, moins tout montant déduit en vertu du paragraphe (2) de l'article 11 dans le calcul du revenu de la corporation bénéficiaire, peut être déduit du revenu de cette corporation pour l'année aux fins d'établir son revenu imposable.

12. (1) Dans le calcul du revenu, il n'est opéré aucune déduction à l'égard

f) d'un montant versé par une corporation autre qu'une corporation personnelle, à titre d'intérêt ou autrement, aux détenteurs de ses obligations ou débentures gagées sur les

have been issued or the income provisions thereof have been adopted since 1930

- (i) to afford relief to the debtor from financial difficulties, and
- (ii) in place of or as an amendment to bonds or debentures that at the end of 1930 provided unconditionally for a fixed rate of interest,

139. (1) In this Act,

(i) "income bond" or "income debenture" means a bond or debenture in respect of which interest or dividends are payable only when the debtor company has made a profit before taking into account the interest or dividend obligation;

84A. (3) Where any amount in respect of an expenditure incurred by a taxpayer on or in respect of the repair, replacement, alteration or renovation of depreciable property of the taxpayer of a class prescribed by regulations of the Governor in Council made for the purposes of this section is, under any uniform classification and system of accounts and returns prescribed by the Canadian Transport Commission pursuant to the *Railway Act*, required to be entered in the books of the taxpayer otherwise than as an expense,

(a) no deduction may be made in respect of that expenditure in computing the income of the taxpayer for a taxation year; and

(b) for the purposes of section 20 and regulations made under paragraph (a) of subsection (1) of section 11, the taxpayer shall be deemed to have acquired, at the time the expenditure was incurred, depreciable property of that class at a capital cost equal to that amount.

Certain portions of the *Canada-U.S. Tax Convention* and *Protocol* dated March 4, 1942, are also applicable as follows:

#### CONVENTION

##### ARTICLE I

An enterprise of one of the contracting States is not subject to taxation by the other contracting State in respect of its industrial and commercial profits except in respect of such profits allocable in accordance with the Articles of this Convention to its permanent establishment in the latter State.

##### ARTICLE II

For the purposes of this Convention, the term "industrial and commercial profits" shall not include income in the form of rentals and royalties, interest, dividends, management charges, or gains derived from the sale or exchange of capital assets.

Subject to the provisions of this Convention such items of income shall be taxed separately or together with industrial and commercial profits in accordance with the laws of the contracting States.

bénéfices, à moins que les obligations ou débentures n'aient été émises ou les dispositions y renfermées relatives aux bénéfices n'aient été adoptées depuis 1930

(i) en vue de procurer au débiteur quelque soulagement à ses difficultés financières, et

(ii) pour remplacer ou modifier des obligations ou débentures qui, à la fin de 1930, portaient un taux d'intérêt fixe sans condition,

139. (1) Dans la présente loi,

i) «obligation gagée sur les bénéfices ou débenture gagée sur les bénéfices» signifie une obligation ou une débenture à l'égard desquelles l'intérêt ou les dividendes ne sont payables que lorsque la compagnie débitrice a réalisé des bénéfices avant de tenir compte de ses obligations quant aux intérêts ou aux dividendes;

84A. (3) Lorsque, d'après une classification et un système uniformes de comptes et relevés prescrits par la Commission canadienne des transports conformément à la *Loi sur les chemins de fer*, un montant à l'égard d'une dépense supportée par un contribuable, pour ou concernant la réparation, le remplacement, la modification ou la rénovation de biens du contribuable susceptibles de dépréciation, d'une catégorie prescrite par des règlements du gouverneur en conseil établis aux fins du présent article, doit être inscrit dans les livres du contribuable autrement qu'à titre de dépense,

a) aucune déduction ne peut être faite à l'égard de cette dépense dans le calcul du revenu du contribuable pour une année d'imposition; et

b) aux fins de l'article 20 et des règlements établis selon l'alinéa a) du paragraphe (1) de l'article 11, le contribuable est réputé avoir acquis, au moment où la dépense a été effectuée, des biens susceptibles de dépréciation de cette catégorie à un coût en capital égal audit montant.

Certaines parties de la *Convention relative à l'im-pôt entre le Canada et les États-Unis*, et du *Protocole* au même sujet, en date du 4 mars 1942, qui s'appliquent également, sont les suivantes:

#### CONVENTION

##### ARTICLE I

Toute entreprise de l'un des États contractants n'est imposable par l'autre État contractant en raison de ses bénéfices industriels et commerciaux que pour la part de ces bénéfices imputables, aux termes de la présente convention, à l'établissement stable qu'elle exploite dans ce dernier État.

##### ARTICLE II

Pour les fins de la présente Convention, l'expression «bénéfices industriels et commerciaux» ne vise pas le revenu qui se présente sous la forme de loyers, de redevances, d'intérêts, de dividendes, de droits de gestion ou de gains retirés de la vente ou de l'échange de biens de capital.

Sous réserve des clauses de la présente Convention, ces chefs de revenu seront taxés séparément ou avec les bénéfices industriels et commerciaux suivant les lois respectives des États contractants.



## ARTICLE XV

As far as may be in accordance with the provisions of the Income Tax Act, Canada agrees to allow as a deduction from the Dominion income and excess profits taxes on any income which was derived from sources within the United States of America and was there taxed, the appropriate amount of such taxes paid to the United States of America.

## PROTOCOL

3. As used in this Convention:

(f) the term "permanent establishment" includes branches, mines and oil wells, farms, timber lands, plantations, factories, workshops, warehouses, offices, agencies and other fixed places of business of an enterprise, but does not include a subsidiary corporation. The use of substantial equipment or machinery within one of the contracting States at any time in any taxable year by an enterprise of the other contracting State shall constitute a permanent establishment of such enterprise in the former State for such taxable year.

6. (a) The term "rental and royalties" referred to in Article II of this Convention shall include rentals or royalties arising from leasing real or immovable, or personal or movable property or from any interest in such property, including rentals or royalties for the use of, or for the privilege of using, patents, copyrights, secret processes and formulae, good will, trade marks, trade brands, franchises and other like property;

At the opening of the hearing paragraph 25A was added to the agreed statement of facts stating "The bonds of the corporations as listed in Paragraphs 2, 10 and 18, were all bonds that at the end of 1930 provided unconditionally for a fixed rate of interest". An amendment was made to paragraph 5.7 in Part III so as to remove numbers 10.1, 21.1 and 34 from sub-category 1a and put them in paragraph 6.2 in sub-category 1b, and also to add item No. 61 to paragraph 5.7.

REVENUE FROM INCOME BONDS

Two experts on foreign law were called to deal with an alternative argument on the treatment of interest from the income bonds, arising out of the application to it of section 12(1)(f). Robert T. Beam, a lawyer from Chicago was called on behalf of plaintiff, his affidavit being taken as if read. He had acted as counsel in the corporate reorganiza-

## ARTICLE XV

Dans la mesure où le permettent les dispositions de la Loi de l'impôt sur le revenu, le Canada est convenu de permettre qu'il soit défalqué des impôts fédéraux sur le revenu et sur les super-bénéfices qui frappent tout revenu provenant de sources se trouvant aux États-Unis d'Amérique et imposé par ces derniers, le juste montant desdits impôts payés aux États-Unis d'Amérique.

## PROTOCOLE

3. Dans ladite Convention:

f) l'expression «établissement stable» vise les succursales, les exploitations minières et pétrolières, agricoles et forestières, les plantations, les fabriques, les ateliers, les entrepôts, les bureaux, les agences et les autres places fixes d'affaires de toute entreprise, mais non pas les sociétés filiales. L'utilisation d'une quantité considérable de matériel ou de machinerie dans l'un des États contractants, pendant toute partie d'une année d'imposition quelconque, par une entreprise de l'autre État contractant, constituera pour cette entreprise un établissement stable dans le premier État pendant ladite année d'imposition.

6. a) L'expression «loyers et redevances» dont il est fait usage à l'article II de ladite Convention comprend les loyers et les redevances que rapportent la location de biens meubles ou immeubles ou un intérêt quelconque dans ces biens, y compris les loyers et redevances pour usage ou droit de se servir de brevets, de droits d'auteur, de formules et de procédés secrets, d'achalandage, de marques de fabrique et de commerce, de concessions et de tous autres biens analogues;

Au début de l'audience, on a ajouté à l'exposé conjoint des faits le paragraphe 25A, qui déclare «Les obligations des corporations énumérées aux paragraphes 2, 10 et 18 étaient toutes des obligations qui, à la fin de 1930, portaient sans réserve intérêt à un taux fixe». Une modification a été apportée au paragraphe 5.7 de la Partie III pour retrancher les numéros 10.1, 21.1 et 34 de la sous-catégorie 1a et les placer au paragraphe 6.2 de la sous-catégorie 1b; en outre, cette modification a ajouté le poste n° 61 au paragraphe 5.7.

REVENU PROVENANT D'OBLIGATIONS À INTÉRÊT CONDITIONNEL

Deux experts en droit étranger ont été cités pour régler une controverse portant sur la façon de considérer l'intérêt tiré d'obligations à intérêt conditionnel, que soulève l'application de l'article 12(1)(f) à cet intérêt. Robert T. Beam, avocat de Chicago, a été cité au nom de la demanderesse, son affidavit était recueilli comme s'il avait été lu.

tion of the Soo Line Railroad Company and its constituent railroads and is familiar with their corporate history as well as with the laws of the United States respecting railroad reorganizations and in particular section 77 of the United States Bankruptcy Act. He explained that by virtue of this an insolvent inter-state railroad may request a reorganization. A trustee is appointed and a plan of reorganization is filed before the Interstate Commerce Commission for approval or for substitution of its own plan. Following this, the scheme is ratified by the Court if it approves it and a reorganization manager is appointed. The reorganization can be done in one of two ways, either by forming a new corporation resulting from a merger of the old corporations or by a continuation of the old corporations subject to the terms of the reorganization scheme. In the present case the Court allowed either option but the reorganization manager chose to form a new corporation as being a simpler method of proceeding, avoiding confusion with securities of the old corporations, the old names, different by-laws, and so forth. In the case of the Minneapolis, St. Paul and Sault Ste. Marie Railway Company, a new company was formed in 1944, although the old company, which had been incorporated under the laws of several States including Minnesota, Wisconsin, Illinois and what was at the time of the original incorporation the Territory of Dakota, was not dissolved but by deed of conveyance and release the properties of the old company were conveyed by the trustees to the new company. The new company did not become liable for the bonds of the old company but assumed certain obligations such as taxes, tort claims and outstanding cheques. In the witness's opinion the bonds of the new company were not issued to replace the bonds of the old company but constituted a new capital structure approved by the Interstate Commerce Commission which took into consideration, for example, that the new company would be benefiting by the transfer of a traffic agreement with Canadian Pacific without which the reorganization would not have been approved. In other words the value of all the rights of the old bond holders was taken into consideration in their entirety and the reorganization did not constitute a one for one exchange of bonds. Holders of the old bonds received income bonds of the new company, cash, and common stock options.

Il a agi à titre de conseil lors du plan d'assainissement qu'a conclu la Soo Line Railroad Company avec ses chemins de fer constituants, il connaît bien les antécédents de la compagnie ainsi que les lois américaines relatives aux plans d'assainissement des compagnies de chemin de fer et en particulier l'article 77 de l'United States Bankruptcy Act. Il a expliqué qu'en vertu de cet article, un chemin de fer inter-états en état d'insolvabilité peut faire une demande de plan d'assainissement. Un syndic est désigné et on dépose devant l'Interstate Commerce Commission un plan d'assainissement afin qu'elle l'approuve ou lui substitue le sien. Cela fait, la Cour homologue ce projet si elle l'approuve et un administrateur du plan est désigné. Ce plan d'assainissement peut revêtir deux formes: on peut soit constituer une corporation nouvelle à la suite de la fusion des anciennes corporations, soit conserver ces dernières sous réserve des conditions du plan d'assainissement. En l'espèce, la Cour a autorisé l'une et l'autre solution, mais l'administrateur a décidé de constituer une nouvelle corporation parce que selon lui, c'était la façon la plus simple d'agir et cela permettait d'éviter une confusion entre les valeurs mobilières des anciennes corporations, les anciennes raisons sociales, les règlements différents et ainsi de suite. Dans le cas de la Minneapolis, St. Paul and Sault Ste. Marie Railway Company, une nouvelle compagnie a été constituée en 1944, bien que l'ancienne compagnie, qui avait été constituée conformément aux lois de plusieurs États, y compris le Minnesota, le Wisconsin, l'Illinois et ce qui était à l'époque de la constitution initiale le Territoire du Dakota, n'ait pas été dissoute mais que ses biens aient été transmis par les syndics à la nouvelle compagnie. Cette dernière n'est pas devenue responsable des obligations de l'ancienne compagnie, mais elle a assumé certaines obligations, par exemple en ce qui concerne les impôts, les réclamations de dommages-intérêts en responsabilité quasi délictuelle et les chèques en cours. Selon les témoins, les obligations de la nouvelle compagnie n'ont pas été émises en remplacement de celles de l'ancienne compagnie, mais elles constituaient un nouveau capital qu'avait approuvé l'Interstate Commerce Commission, et qui tenait compte par exemple du fait que la nouvelle compagnie tirerait profit du transfert d'une convention relative aux transports, conclue avec le Canadien Pacifique, sans laquelle le plan d'assainissement n'aurait pas

In the case of the reorganization of the Wisconsin Central Railroad Company which took place in 1954, the same procedure was followed, a new company being formed and although the old company was not dissolved its assets were all conveyed to the new company. Holders of bonds of the old company received contingent interest first mortgage bonds, contingent interest general mortgage bonds and common shares in the new company.

In the case of the reorganization of the Duluth South Shore and Atlantic Railroad Company in 1949 which took place in Minnesota, the same procedure was again followed but in this case there were two old companies, the other being Mineral Range Railroad Company wholly owned by the Duluth. The old Duluth company was not dissolved and again a conveyance of the assets of the two old companies was made to the new company and the bond holders of the old companies received cash, income bonds and common stock. Again it was made clear that the reorganization provided a settlement of all claims by the distribution of a new package of securities.

In cross-examination he admitted that the main purpose of section 77 of the United States Bankruptcy Act is the rehabilitation of the debtor by the reorganization of the company. It is not a liquidation but a reorganization to preserve an ongoing railroad in the public interest. The new company was formed, since this method was chosen, to relieve the bankrupt corporations from the difficulties they had got into as a result of fixed interest bonds when their earnings did not generate enough income to cover these obligations, by permitting instead the use of income bonds in which the interest would not accumulate in periods

été approuvé. Autrement dit, on a pris en considération la valeur totale de tous les droits des détenteurs primitifs d'obligations et le plan d'assainissement n'a pas constitué un simple échange a d'obligations. Les détenteurs des anciennes obligations ont reçu des obligations à intérêt conditionnel de la nouvelle compagnie, de l'argent liquide et ils ont bénéficié de l'option d'achat d'actions ordinaires.

b Dans le cas du plan d'assainissement de la Wisconsin Central Railroad Company en 1954, on a suivi la même méthode, une nouvelle compagnie ayant été constituée et, bien que l'ancienne compagnie n'ait pas été dissoute, son actif a été transmis c en totalité à la nouvelle compagnie. Les détenteurs d'obligations de l'ancienne compagnie ont reçu des obligations hypothécaires de premier rang à intérêt conditionnel, des obligations hypothécaires générales à intérêt conditionnel et des actions ordinaires d d de la nouvelle compagnie.

Dans le cas du plan d'assainissement de la Duluth South Shore and Atlantic Railroad Company, en 1949, qui a eu lieu au Minnesota, on a encore procédé de la même façon, mais il s'agissait e en l'occurrence de deux anciennes compagnies, la seconde étant la Mineral Range Railroad Company, dont la Duluth était propriétaire exclusive. L'ancienne compagnie Duluth n'a pas été dissoute f et, là encore, on a transmis à la nouvelle compagnie l'actif des deux anciennes et les détenteurs d'obligations de ces dernières ont reçu de l'argent liquide, des obligations à intérêt conditionnel et des actions ordinaires. Il a été précisé dans ce cas g aussi que le plan d'assainissement réglait toutes les créances au moyen de la répartition d'un nouveau portefeuille de valeurs.

h Contre-interrogé, Beam a admis que l'objet principal de l'article 77 de l'United States Bankruptcy Act est la réhabilitation du débiteur grâce au plan d'assainissement de la compagnie. Il ne s'agit pas d'une liquidation, mais d'un plan d'assainissement visant à maintenir dans l'intérêt du public un chemin de fer en activité. La nouvelle compagnie a été constituée, puisqu'on a choisi i cette solution, pour soulager les corporations en faillite des difficultés que leur causaient des obligations à intérêt fixe, alors que leurs gains ne suffisaient pas à couvrir ces obligations, en leur permettant d'émettre à la place des obligations à

when the revenues were insufficient to cover the interest payments. The end accomplished was to relieve the bankrupt corporations and certainly not to relieve the new corporations so formed. It was only in the Duluth South Shore and Atlantic Railroad reorganization that there was also included a compromise of certain claims against Canadian Pacific.

Mr. Robert Ginnane, an attorney, was called as an expert in this aspect of the case by defendant, his letter of opinion as an expert, with accompanying certificate of defendant's counsel being taken into the record as if read. He is counsel to a Washington, D.C. law firm, a member of the United States Supreme Court bar, and served as general counsel to the Interstate Commerce Commission in that country from 1955 to 1970, so is thoroughly familiar with the railroad reorganizations. He testified that Canadian Pacific owned fixed interest bonds in the three above railroad corporations prior to 1930 and as a result of the reorganization the holders of the fixed interest bonds received income bonds and/or cash and/or shares in lieu of same. For authority for this he referred to the case of *Van Schaick v. McCarthy*<sup>2</sup>, at 992 where it is stated as follows:

Sec. 77 has for its main purpose the rehabilitation of the debtor by a readjustment of its financial structure in the interest of the debtor and its creditors and security holders, under a fair and equitable plan of reorganization which shall so modify or alter the rights of both secured and unsecured creditors that the fixed charges shall be brought within the probable future earnings available for the payment thereof.

He also referred to the case of *Baker v. Gold Seal Liquors, Inc.*<sup>3</sup> which stated at pages 2506-7:

The problem of the bankruptcy Reorganization Court is somewhat different. Liquidation is not the objective. Rather the aim is by financial restructuring to put back into operation a going concern. That entails two basic considerations:

<sup>2</sup> 116 F. 2d 987.

<sup>3</sup> (1974) 94 S.Ct. 2504 [417 US 468 at pages 470-71].

intérêt conditionnel, cet intérêt ne s'accumulant pas lorsque les recettes étaient insuffisantes pour couvrir le service de l'intérêt. On entendait ainsi libérer les corporations en faillite et non pas les nouvelles corporations ainsi créées. Seul le plan d'assainissement de la Duluth South Shore and Atlantic Railroad comprenait également un compromis portant sur certaines créances contre le Canadien Pacifique.

La défenderesse a cité M<sup>c</sup> Robert Ginnane, avocat, comme expert en la matière, et la lettre dans laquelle il exprime son opinion, ainsi que le certificat de l'avocat de la défenderesse qui y était joint, ont été versés au dossier comme s'ils avaient été lus. M<sup>c</sup> Ginnane est conseil auprès d'un cabinet d'avocats de Washington (D. de C.), membre du barreau de la Cour suprême des États-Unis et il a été le conseil général de l'Interstate Commerce Commission aux États-Unis de 1955 à 1970; il a donc une grande expérience des plans d'assainissement des compagnies de chemins de fer. Il a témoigné que le Canadien Pacifique était propriétaire d'obligations à intérêt fixe des trois compagnies de chemin de fer ci-dessus avant 1930 et que par suite du plan d'assainissement, les détenteurs des obligations à intérêt fixe ont reçu des obligations à intérêt conditionnel, de l'argent liquide, et des obligations, ou les uns ou les autres, en remplacement desdites obligations à intérêt fixe. Il a cité la jurisprudence qu'a établie l'affaire *Van Schaick c. McCarthy*<sup>2</sup>, où il est indiqué à la page 992:

[TRADUCTION] L'article 77 vise principalement la réhabilitation de la corporation endettée au moyen du remaniement de sa structure financière dans l'intérêt de la débitrice, de ses créanciers et des détenteurs de ses valeurs mobilières, conformément à un plan d'assainissement juste et équitable, qui modifiera ou changera les droits des créanciers nantis et chirographaires de façon que les charges fixes ne dépassent pas les gains futurs probables et disponibles dont on disposera pour les acquitter.

M<sup>c</sup> Ginnane a également cité l'arrêt *Baker c. Gold Seal Liquors, Inc.*<sup>3</sup>, où il est déclaré aux pages 2506 à 2507:

[TRADUCTION] Le problème de la Reorganization Court en matière de faillite est quelque peu différent. Le but n'est pas la liquidation. On s'efforce au contraire, au moyen d'une restructuration financière, de remettre en exploitation une entreprise en marche. Doivent entrer en ligne de compte deux soucis principaux:

<sup>2</sup> 116 F. 2<sup>e</sup> 987.

<sup>3</sup> (1974) 94 S.Ct. 2504 [417 US 468 aux pages 470-71].

First is the collection of amounts owed the bankrupt to keep its cash inflow sufficient for operating purposes, at least at the survival levels. The second is to design a plan which creditors and other claimants will approve, which will pass scrutiny of the Interstate Commerce Commission, which will meet the fair-and-equitable standards required by the Act for Court approval, and which will preserve an ongoing railroad in the public interest.

He stated that this is what the reorganization plans accomplished in this case and that it was the holders of fixed interest bonds of the old company which received the new income bonds as part of the plan and not as a matter of choice, the new corporation being merely a vehicle to accomplish this end.

Expressing his opinion as to the application of section 12(1)(f)(ii) of the *Income Tax Act*, although he concedes that this is a matter for the Canadian Court to interpret, he was less certain of its applicability in the case of the Duluth South Shore and Atlantic Railroad income bonds stating in the last paragraph of his opinion:

As to quoted clause (ii) of section 12(1)(f), it seems clear that the income bonds of Minneapolis and Wisconsin were issued "in place" of bonds "that at the end of 1930 provided unconditionally for a fixed rate of interest." In the case of Duluth, the facts presently available to me are not sufficient to permit me to express an opinion as to whether Duluth's income bonds satisfy the condition of clause (ii).

It is defendant's contention that section 8(3) stands by itself and that it is not necessary to consider the effect of section 12(1)(f) but in the event that the Court does not so conclude then as an alternative argument defendant contends that the Soo corporation could have deducted the amounts paid to Canadian Pacific as holders of its income bonds and hence Canadian Pacific could not within the provisions of section 8(3) be deemed to have received these payments as a dividend. Since the evidence of the expert witnesses was devoted to this alternative argument it would be appropriate to deal with it at this time. If the Soo corporation although non-resident is a corporation within the meaning of section 12(1)(f) (and this argument will be dealt with later) then, since it is not a personal corporation, the section applies, so that it could not deduct the payments made to

Tout d'abord, il faut recouvrer les sommes dues à la faillie afin que les rentrées lui permettent de poursuivre ses activités, si réduites soient-elles. Ensuite, il faut élaborer un plan qui recueille l'approbation des créanciers et des autres ayants droit, qu'approuvera l'Interstate Commerce Commission, qui satisfera aux normes de justice et d'équité qu'impose la Loi à l'homologation de la Cour, et qui maintiendra un chemin de fer en activité dans l'intérêt du public.

M<sup>e</sup> Ginnane a déclaré que dans le présent cas, c'est précisément ce qu'ont réalisé les plans d'assainissement et que ce sont les détenteurs d'obligations à intérêt fixe de l'ancienne compagnie qui ont reçu les nouvelles obligations à intérêt conditionnel dans le cadre de ce plan et non de leur plein gré, la nouvelle corporation n'étant qu'un simple instrument permettant de réaliser cette fin.

Admettant volontiers que l'interprétation de cette question appartient à une cour canadienne, M<sup>e</sup> Ginnane, lorsqu'il a exprimé son opinion sur l'application de l'article 12(1)(f)(ii) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, était moins certain de son applicabilité dans le cas des obligations à intérêt conditionnel de la Duluth South Shore and Atlantic Railroad; au dernier paragraphe de son rapport, il a déclaré:

[TRADUCTION] Quant au sous-alinéa (ii) précité de l'article 12(1)(f), il semble évident que les obligations à intérêt conditionnel de la Minneapolis et de la Wisconsin ont été émises «pour remplacer» des obligations «qui, à la fin de 1930, portaient intérêt à un taux fixe, sans condition.» Dans le cas de la Duluth, les faits dont je dispose ne me permettent pas de me prononcer sur la question de savoir si les obligations à intérêt conditionnel de cette compagnie de chemin de fer satisfont à la condition exposée au sous-alinéa (ii).

La défenderesse prétend que l'article 8(3) se suffit à lui-même et qu'il n'est pas nécessaire de tenir compte des conséquences de l'article 12(1)(f) mais, dans l'éventualité où la Cour en déciderait autrement, elle fait valoir subsidiairement que la Soo aurait pu déduire les sommes versées au Canadien Pacifique en qualité de détenteur de ses obligations à intérêt conditionnel et que par suite, cette dernière compagnie ne peut, conformément aux dispositions de l'article 8(3) être réputée avoir reçu ces versements à titre de dividende. La déposition du témoin-expert portant sur ce second argument, il convient d'en traiter ici. Si la Soo, quoique non résidente, est une corporation au sens de l'article 12(1)(f) (et l'on étudiera plus loin cet argument) cet article s'applique du fait qu'elle n'est pas une corporation personnelle, de sorte qu'elle ne pouvait pas déduire les versements faits

Canadian Pacific as holders of the income bonds of the three companies who merged to form it in 1960 "unless the bonds or debentures have been issued or the income provisions thereof have been adopted since 1930" (which is the case)

(i) to afford relief to the debtor from financial difficulties, and

(ii) in place of or as an amendment to bonds or debentures that at the end of 1930 provided unconditionally for a fixed rate of interest.

Applying the provisions of these two conditions to the proof which has been submitted defendant's argument would extend the meaning of the word "debtor" in subparagraph (i) to include the predecessor companies of the Duluth South Shore and Atlantic Railroad, Minneapolis, St. Paul and Sault Ste. Marie Railway Company and Wisconsin Central Railroad Company which were relieved from their financial difficulties by the issue of these bonds. While this was undoubtedly the purpose of the reorganizations, which could have been accomplished without the formation of new companies I cannot conclude that we can so extend the meaning of the word "debtor" in subparagraph (i) to include the old companies without completely ignoring fundamental principles of company law relating to the separate corporate existence of the newly formed corporations. It is not the newly formed corporations which were in financial difficulties but their predecessors and the word "debtor" in subparagraph (i) must refer back to the corporation paying the interest on the income bonds, that is to say the new corporation. While the old corporations remained in existence in the sense that they did not surrender their charters it was not they who were paying the interest on these bonds to Canadian Pacific in 1965, 1966 and 1967.

Moreover, I do not find that the new income bonds were issued "in place of" the fixed interest bonds of the old corporations within the meaning of subparagraph (ii) of section 12(1)(f). They were issued together with certain sums of cash and certain shares in exchange for the old bonds and certain other considerations including in the case of the Minneapolis, St. Paul and Sault Ste. Marie

au Canadien Pacifique à titre de détenteur des obligations à intérêt conditionnel des trois compagnies qui ont fusionné en 1960 pour constituer la Soo, «à moins que ces obligations ou débetures n'aient été émises ou que les dispositions de celles-ci relatives aux bénéfiques n'aient été adoptées depuis 1930» (ce qui est le cas),

(i) en vue de procurer au débiteur quelque soulagement à ses difficultés financières, et

(ii) pour remplacer ou modifier des obligations ou débetures qui, à la fin de 1930, portaient intérêt à un taux fixe, sans condition.

Si l'on applique les dispositions de ces deux conditions à la preuve présentée, l'argument de la défenderesse accorderait au mot «débiteur» que l'on trouve au sous-alinéa (i) un sens assez large pour englober les compagnies qui ont précédé la Duluth South Shore and Atlantic Railroad, la Minneapolis, St. Paul and Sault Ste. Marie Railway Company et la Wisconsin Central Railroad Company, que l'émission de ces obligations à intérêt conditionnel a soulagées de leurs difficultés financières. Ce résultat était sans aucun doute le but des plans d'assainissement, qu'on aurait pu atteindre sans la constitution de nouvelles compagnies; toutefois, je ne puis conclure que le mot «débiteur», qui figure au sous-alinéa (i), a un sens si étendu qu'il englobe les anciennes compagnies sans laisser totalement de côté les principes fondamentaux du droit des compagnies relatifs à l'existence distincte des compagnies nouvellement constituées. Ce ne sont pas ces dernières qui éprouvaient des difficultés financières, mais les compagnies qui les avaient précédées, et le mot «débiteur», qui figure au sous-alinéa (i), doit désigner la corporation qui paie l'intérêt des obligations à intérêt conditionnel, c'est-à-dire la nouvelle compagnie. Bien que les anciennes corporations aient continué à exister en ce sens qu'elles n'ont pas renoncé à leur charte, ce ne sont pas elles qui versaient au Canadien Pacifique en 1965, 1966 et 1967 l'intérêt sur ces obligations.

De plus, je n'estime pas que les nouvelles obligations à intérêt conditionnel ont été émises «pour remplacer» les obligations portant intérêt à un taux fixe des anciennes corporations, au sens du sous-alinéa (ii) de l'article 12(1)(f). Elles ont été émises ainsi que certaines sommes d'argent et certaines actions en échange des anciennes obligations et de certaines autres contreparties, notamment, dans le

Railway contracts with Canadian Pacific, and in the case of Duluth South Shore and Atlantic Railroad release of certain claims against Canadian Pacific. While apparently the reorganization plan approved by the Interstate Commerce Commission in each case and ratified by the Courts considered that this was an equivalent consideration to protect as far as possible the creditors of the old companies which had encountered financial difficulties it would be an over-simplification to say that the new income bonds were simply issued "in place of" the old fixed interest bonds.

It follows therefore that the paying corporation which is the corporation referred to in section 12(1)(f) would not qualify under that section to make deduction for these payments in computing its income if it were a taxpayer in Canada and that Canadian Pacific as the receiving taxpayer is not as a result of the concluding clause of section 8(3) prevented from applying the said section and claiming that these sums were received as dividend income.

While this disposes of this alternative argument in favour of plaintiff it does not by any means dispose of the principal argument relating to treatment by plaintiff of this income as dividend income under the provisions of section 8(3). Defendant argues as another alternative argument that if the word corporation as used in section 8(3) is limited to corporations subject to the *Income Tax Act* of Canada (with which contention defendant does not agree) then since the interest received by Canadian Pacific on these income bonds was from a U.S. corporation not doing business in Canada and not resident in Canada it therefore cannot be deemed to be a dividend governed by section 8(3) in the first place. Defendant has contended in its principal argument relating to income bonds, however, that the word "corporation" in section 8(3) is not limited to a corporation resident in Canada and if this contention is sustained the second alternative argument fails. In support of this contention reference is made to section 8(4) (*supra*) which applies section 8 in computing the income of a shareholder "whether

cas de la Minneapolis, St. Paul and Sault Ste. Marie Railway de contrats conclus avec le Canadien Pacifique et, dans le cas de la Duluth South Shore and Atlantic Railroad, l'abandon de certaines créances contre le Canadien Pacifique. Bien qu'il semble que le plan d'assainissement qu'a approuvé l'Interstate Commerce Commission dans chaque cas et qu'ont homologué les Cours ait estimé qu'il s'agissait là d'une contrepartie équivalente de nature à sauvegarder autant que possible les intérêts des créanciers des anciennes compagnies qui avaient fait face à des difficultés financières, il serait simpliste de dire que les nouvelles obligations à intérêt conditionnel ont été émises simplement «pour remplacer» les anciennes obligations portant intérêt à un taux fixe.

Il s'ensuit donc que la corporation payeuse, qui est la corporation mentionnée à l'article 12(1)f) ne pourrait pas, en vertu de cet article, déduire ces paiements dans le calcul de son revenu si elle était une contribuable résidant au Canada; il s'ensuit également que la clause qui figure à la fin de l'article 8(3) n'empêche pas le Canadien Pacifique, à titre de contribuable bénéficiaire, d'appliquer ledit article et de prétendre que ces sommes ont été reçues comme dividende.

Bien que ce qui précède tranche cet argument subsidiaire en faveur de la demanderesse, il n'en est pas de même de l'argument principal du Canadien Pacifique, qui a considéré ce revenu comme étant un revenu provenant de dividendes, conformément aux dispositions de l'article 8(3). Subsidiairement encore, la défenderesse affirme que si le terme corporation, au sens où il est employé à l'article 8(3), se limite à des corporations assujetties à la *Loi de l'impôt sur le revenu* du Canada (ce que conteste la défenderesse), il s'ensuit tout d'abord, puisque l'intérêt qu'a perçu le Canadien Pacifique sur ces obligations à intérêt conditionnel provenait d'une corporation américaine ne faisant pas d'affaires au Canada et n'y résidant pas, que cet intérêt ne peut être considéré comme un dividende que régit l'article 8(3). Cependant, dans sa thèse principale sur les obligations à intérêt conditionnel, la défenderesse a prétendu que le terme «corporation» qui figure à l'article 8(3) ne se limite pas à une corporation résidente du Canada et, si cette prétention est accueillie, la seconde thèse subsidiaire tombe. A l'appui de cette prétention,

or not the corporation was resident or carried on business in Canada". Section 8 has a heading "Appropriation of Property to Shareholders" and the word "shareholder" in section 8(4) is certainly not limited to a corporate shareholder. The word "corporation" in section 8(4) read in conjunction with section 8(3) must mean the paying corporation, which I have found is not entitled to deduct the amounts so paid in computing its income. For purposes of Canadian income tax this would appear to be the case whether or not it was resident or carried on business in Canada. The fact that, as admitted in the agreed statement of facts, the Soo Line as paying corporation was entitled to deduct and in fact did deduct the amount of interest so paid to plaintiff on the income bonds in computing its income for United States income tax purposes cannot affect this.

Further support for the conclusion that the word "corporation" used in section 8(3) includes a non-resident corporation results from the fact that section 139(1)(h) of the Act defining "corporation" states that it "includes an incorporated company" and goes on to define "corporation incorporated in Canada". If it had been the intent to limit the application of section 8(3) to "a corporation incorporated in Canada" this would have been the proper phrase to use instead of merely "a corporation".

Moreover, section 28(1)(d) by virtue of which Canadian Pacific will benefit by including the interest received on the income bonds as a dividend under section 8(3) provides for a dividend having been received from "a non-resident corporation" more than 25% of the issued share capital of which (having full voting rights under all circumstances) belonged to the receiving "corporation", as was the case here.

The fact that I have concluded that the word "corporation" as used in section 8(3) applies to a non-resident as well as to a Canadian corporation does not necessarily lead to a decision of the issue respecting the treatment by Canadian Pacific of the interest received on the income bonds as divi-

elle renvoie à l'article 8(4) (précité), qui applique l'article 8 au calcul du revenu d'un actionnaire «que la corporation ait ou non résidé ou exercé des affaires au Canada». L'article 8 porte en marge la mention «Affectation de biens aux actionnaires» et le mot «actionnaire» qui figure à l'article 8(4) ne se limite certainement pas à un actionnaire d'une compagnie. Le mot «corporation» qui figure à l'article 8(4), lu en le rapprochant de l'article 8(3), doit désigner la corporation payeuse, et j'ai conclu que cette dernière ne peut prétendre déduire les sommes ainsi versées dans le calcul de son revenu. Aux fins de l'impôt sur le revenu du Canada, il semble que ce soit le cas, sans qu'il y ait à rechercher si la corporation a ou non résidé ou exercé des affaires au Canada. Le fait que la Soo Line, comme on le reconnaît dans l'exposé conjoint des faits, était à titre de corporation payeuse fondée à déduire dans le calcul de son revenu aux fins de l'impôt sur le revenu des États-Unis, et a en fait déduit, le montant de l'intérêt ainsi versé à la demanderesse sur les obligations à intérêt conditionnel, ne peut rien y changer.

La conclusion selon laquelle le mot «corporation», employé à l'article 8(3) comprend une corporation non résidente, résulte encore du fait que l'article 139(1)(h) de la Loi, qui définit la «corporation», énonce que ce terme «comprend une compagnie constituée» et définit plus loin une «corporation constituée au Canada». Si le législateur avait voulu limiter l'application de l'article 8(3) à «une corporation constituée au Canada» c'est l'expression qu'il aurait dû employer, et non pas simplement «une corporation».

En outre, l'article 28(1)(d) dont tirera profit le Canadien Pacifique en retenant comme dividende l'intérêt reçu sur les obligations à intérêt conditionnel, conformément à l'article 8(3), prévoit un dividende reçu d'«une corporation non résidente» dont plus de 25% du capital-actions émis (ayant en toutes circonstances plein droit de vote) appartenait à la «corporation» bénéficiaire, ce qui était le cas en l'espèce.

Le fait que j'ai conclu que le terme «corporation», employé à l'article 8(3), s'applique aussi bien à une corporation non résidente qu'à une corporation canadienne ne conduit pas nécessairement à une décision sur la question relative au fait que le Canadien Pacifique considère l'intérêt reçu



dend income. Defendant contends that it could not do so because the paying corporation, the Soo Line, was entitled to deduct the amount so paid in computing its income in the United States, and it is with respect to this issue that the parties disagree, plaintiff contending that this is irrelevant and that unless the paying corporation was entitled to deduct the amount so paid in computing its income in Canada, which was not the case, the exception has no application. I have already found (*supra*) that on a strict interpretation of section 12(1)(f) it would not have been entitled to make the deduction even if it had been a taxpayer in Canada, because of the bonds having been issued by the new companies and not in place of the original fixed interest bonds, but since defendant contends that section 8(3) should be interpreted by itself without reference to section 12(1)(f) it is now necessary to deal with this principal argument of defendant. Defendant contends that the words "entitled to" and the words "in computing its income" in section 8(3) have no limiting significance implying that they have reference to income taxable in Canada but are equally applicable to a non-resident corporation. Plaintiff refers to the case of *Lea-Don Canada Limited v. M.N.R.*<sup>4</sup>, which dealt with an entirely different section of the Act but in which Hall J. rendering the unanimous judgment of the Supreme Court stated at page 99:

The argument that the provisions of the *Income Tax Act* authorizing a deduction on account of the capital cost of depreciable property are applicable to non-residents who are not subject to assessment for income tax under Part I of the Act because such deduction is from income is wholly untenable. It is clear that s. 20(4) is concerned with taxpayers entitled to a deduction, not with persons who are not subject to assessment under Part I. A non-resident not carrying on business in Canada is not a person entitled to such a deduction and therefore s. 20(4) cannot properly be said to be "applicable" to him.

It is unfortunately true that the result of this interpretation does some injury to the scheme of taxation as provided in the Act taken as a whole. As counsel for defendant said in his written notes with which I am in agreement on this point "the

sur les obligations à intérêt conditionnel comme un dividende. La défenderesse prétend qu'il ne pouvait le faire parce que la corporation payeuse, la Soo Line, était fondée à déduire, dans le calcul de son revenu gagné aux États-Unis, la somme ainsi versée, et c'est là le point sur lequel les parties ne sont pas d'accord, la demanderesse prétendant que cela est sans importance et que cette exception ne s'applique pas, à moins que la corporation payeuse n'ait été fondée à déduire, dans le calcul de son revenu gagné au Canada, la somme ainsi versée, ce qui n'était pas le cas. J'ai déjà conclu (ci-dessus) que si l'on interprète rigoureusement l'article 12(1)(f), la corporation payeuse ne serait pas fondée à effectuer cette déduction, même si elle avait été une contribuable résidant au Canada, du fait que ces obligations avaient été émises par les nouvelles compagnies et non pour remplacer les obligations initiales portant intérêt à un taux fixe, mais puisque la défenderesse prétend que l'article 8(3) doit s'interpréter isolément, sans tenir compte de l'article 12(1)(f), il est nécessaire d'étudier ici sa thèse principale. Elle fait valoir que les mots «n'ait droit» et «dans le calcul de son revenu», qui figurent à l'article 8(3), n'ont pas un sens étroit, impliquant qu'ils désignent un revenu imposable au Canada, mais s'appliquent également à une corporation non résidente. La demanderesse renvoie à l'arrêt *Lea-Don Canada Limited c. M.R.N.*<sup>4</sup>, qui traitait d'un tout autre article de la Loi, mais dans lequel le juge Hall, en rendant le jugement unanime de la Cour suprême, a déclaré à la page 99:

On ne peut aucunement admettre la prétention que les dispositions de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, qui autorisent une déduction à l'égard du coût en capital des biens susceptibles de dépréciation, s'appliquent à ceux qui, ne résidant pas au Canada, ne sont pas assujettis à la cotisation pour fins d'impôt en vertu de la Partie I de la Loi sous prétexte que cette déduction se calcule à partir du revenu. Il est clair que le par. (4) de l'art. 20 vise les contribuables qui ont droit à une déduction et non les personnes qui ne sont pas assujetties à la cotisation en vertu de la Partie I. Celui qui ne réside pas au Canada et qui n'y fait pas affaires n'est pas une personne qui a droit à une telle déduction; donc, on ne saurait à proprement parler, dire que le par. (4) de l'art. 20 s'applique à lui.

Il est malheureusement vrai que cette interprétation nuit à l'esprit du régime fiscal tel que le prévoit la Loi, prise globalement. Comme l'a dit l'avocat de la défenderesse dans ses notes avec lesquelles je suis d'accord sur ce point, «l'intention

<sup>4</sup> [1971] S.C.R. 95.

<sup>4</sup> [1971] R.C.S. 95.

purpose of section 8(3) is to provide equal tax treatment on inter-corporate capital transfers in the nature of dividends, deemed or actual. It is not intended that the payer corporation should have a deduction of the amount of interest paid and also the receiving corporation obtain the interest tax free." While this is quite true when one is dealing with two Canadian corporations subject to income tax in Canada, the fact that in this case the paying corporation was not subject to such tax but nevertheless gained the taxation benefit in the United States resulting from deducting the interest so paid on the income bonds, in computing its income for United States income tax purposes and that Canadian Pacific as owners of the majority interest in the paying corporation benefits indirectly from this, is not in my view sufficient to prevent it from treating the amounts so received as dividend income within the clear provisions of section 8(3) of the Act, and as a consequence obtaining the taxation benefits in Canada resulting from the application of section 28(1)(d).

Plaintiff made some subsidiary arguments in support of its interpretation of section 8(3), which arguments, although they cannot be sustained are of some passing interest. In the first place it was pointed out that for a number of years prior to the 1965 taxation year the income from these bonds had always been declared by it as a dividend under section 8(3) without any objection by defendant. The principle that taxation authorities need not be consistent in their treatment of a taxpayer's return from year to year is so well established that it is unnecessary to cite authorities for it. If defendant made an error in its assessment of plaintiff on this issue in prior years, as defendant would contend was the case, this does not prevent the taxation of such income in the manner now considered proper for the taxation years in question. The second issue is somewhat similar. Interpretation Bulletin IT-10 dated May 19, 1971, reads in part:

An amount received by a taxpayer in respect of an income bond or debenture owned by him normally is deemed to have

de l'article 8(3) est de traiter de façon uniforme, en matière fiscale entre compagnies, les transferts de capitaux ayant un caractère de dividendes, réputés ou réels. Le but de cet article n'est pas d'accorder à la corporation payeuse la déduction du montant de l'intérêt versé tout en permettant à la corporation bénéficiaire de recevoir cet intérêt exempt d'impôt.» Bien que ce qui précède soit tout à fait exact lorsqu'il s'agit de deux corporations canadiennes assujetties à l'impôt sur le revenu au Canada, le fait qu'en l'espèce la corporation payeuse n'était pas assujettie à cet impôt, mais n'en bénéficiait pas moins aux États-Unis de l'avantage fiscal que lui procurait la déduction, dans le calcul de son revenu aux fins de l'impôt sur le revenu dans ce pays, de l'intérêt ainsi payé sur les obligations à intérêt conditionnel, et le fait que le Canadien Pacifique, à titre de détenteur d'une participation majoritaire dans les corporations payeuses, tire indirectement profit de cet état de choses, ne suffisent pas, à mon avis, à l'empêcher de considérer comme dividendes les sommes ainsi reçues au sens des dispositions explicites de l'article 8(3) de la Loi et par suite, de jouir au Canada de l'avantage fiscal résultant de l'application de l'article 28(1)d).

A l'appui de son interprétation de l'article 8(3), la demanderesse a avancé certains arguments subsidiaires, insoutenables mais non totalement dénués d'intérêt. Tout d'abord, elle a fait observer que pendant un certain nombre d'années antérieures à l'année d'imposition 1965, elle avait toujours déclaré comme dividende, en vertu de l'article 8(3), le revenu tiré de ces obligations, sans que la défenderesse ne s'y oppose. Le principe selon lequel le fisc n'a pas à traiter de manière uniforme les déclarations d'impôt d'un contribuable d'une année à une autre est si bien établi qu'il n'est pas nécessaire de citer de jurisprudence à l'appui. Si, sur ce point, la défenderesse s'est autrefois trompée en établissant la cotisation de la demanderesse, comme elle ne manquerait pas de l'affirmer, cela ne l'empêche pas d'imposer de la façon qu'elle juge maintenant appropriée ledit revenu pendant les années d'imposition en cause. Le second argument est quelque peu semblable. Le bulletin d'interprétation IT-10 en date du 19 mai 1971 indique notamment:

Normalement, le montant que reçoit un contribuable en ce qui concerne une obligation ou débenture gagée sur les bénéfi-

been received by him as a dividend. The exception to this is where the corporation making the payment is entitled to deduct the amount so paid in computing its income. Section 12(1)(f) sets out the circumstances in which a corporation is entitled to such a deduction. The fact that the interest is deductible under the law of a foreign jurisdiction in computing income subject to tax in that jurisdiction will not affect the application of section 8(3). Accordingly, where a Canadian corporation receives interest on an income bond from a United States corporation which is not subject to tax in Canada, section 8(3) will deem that interest to be a dividend regardless of whether the U.S. corporation may deduct the amount paid by it in computing its income subject to tax in the United States.

This Bulletin was prior to the final notice of re-assessment dated July 23rd, 1973. The new *Income Tax Act* which went into effect on January 1st, 1972, has a section substantially similar to section 8(3), namely section 15(3) which reads as follows:

An annual or other periodic amount paid by a corporation resident in Canada to a taxpayer in respect of an income bond or income debenture shall be deemed to have been paid by the corporation and received by the taxpayer as a dividend on a share of the capital stock of the corporation, unless the corporation is entitled to deduct the amount so paid in computing its income.

Section 15(4) reads:

An annual or other periodic amount paid by a corporation not resident in Canada to a taxpayer in respect of an income bond or income debenture shall be deemed to have been received by the taxpayer as a dividend unless the amount so paid was, under the laws of the country in which the corporation was resident, deductible in computing the amount for the year on which the corporation was liable to pay income or profits tax imposed by the government of that country.

It is to be noted that by virtue of these amendments Canadian Pacific can no longer claim the interest received on these income bonds as a dividend. Subsequent to this a new interpretation bulletin was issued, Bulletin IT-52 on June 16th, 1972, replacing Bulletin IT-10, which reads in part:

Under the pre-1972 Act, whether such an amount was deemed to be a dividend did not depend on whether it was deductible in computing income in the foreign country. Instead, the test was whether it would have qualified for a deduction under old paragraph 12(1)(f) if the non-resident corporation had been subject to tax in Canada. Unless the amount paid would have been deductible in those circumstances, it was deemed to be a dividend to the recipient.

ces dont il est détenteur est réputé lui avoir été payé à titre de dividende. Cette règle comporte, toutefois, une exception dans le cas où la corporation qui effectue le paiement a le droit d'en déduire le montant dans le calcul de son revenu. L'article 12(1)(f) établit les circonstances dans lesquelles une corporation a droit à une telle déduction. Le fait que l'intérêt est deductible, en vertu de la loi d'une administration fiscale étrangère, dans le calcul du revenu imposable dans le pays étranger, ne modifiera en rien l'application de l'article 8(3). Donc, lorsqu'une corporation canadienne touche des intérêts à l'égard d'une obligation gagée sur les bénéfices d'une corporation des États-Unis qui n'est pas assujettie à l'impôt au Canada, ces intérêts seront réputés en vertu de l'article 8(3) être un dividende, peut importe que la corporation des États-Unis puisse déduire ou non le montant qu'elle a payé dans le calcul de son revenu imposable aux États-Unis.

Ce bulletin est antérieur au dernier avis de nouvelle cotisation en date du 23 juillet 1973. La nouvelle *Loi de l'impôt sur le revenu*, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1972, comporte un article essentiellement semblable à l'article 8(3), à savoir l'article 15(3), ainsi rédigé:

Toute somme versée à intervalle périodique, annuel ou autre, par une corporation qui réside au Canada à un contribuable au titre d'une obligation à intérêt conditionnel est réputée avoir été payée par la corporation et reçue par le contribuable à titre de dividende sur une action du capital-actions de la corporation, sauf si la corporation a le droit de déduire la somme ainsi versée lors du calcul de son revenu.

L'article 15(4) est ainsi rédigé:

Toute somme versée à intervalle périodique, annuel ou autre, à un contribuable par une corporation ne résidant pas au Canada, au titre d'une obligation à intérêt conditionnel, est réputée avoir été reçue par le contribuable à titre de dividende à moins que la somme ainsi versée n'ait été, en vertu des lois du pays où la corporation résidait, déductible lors du calcul de la somme, pour l'année, sur laquelle la corporation était tenue de payer un impôt sur le revenu ou sur les bénéfices établi par le gouvernement de ce pays.

Il convient d'observer qu'en vertu de ces modifications, le Canadien Pacifique ne peut plus réclamer comme dividende l'intérêt reçu sur ces obligations à intérêt conditionnel. A la suite de l'entrée en vigueur de la nouvelle Loi, il a été publié le 16 juin 1972 un nouveau bulletin d'interprétation, le bulletin IT-52, qui remplace le bulletin IT-10 et indique notamment:

En vertu de l'ancienne loi, qu'une telle somme soit considérée comme étant un dividende, ne dépendait pas du fait qu'elle était déductible lors du calcul du revenu, dans le pays étranger. Il fallait déterminer plutôt, si la corporation non résidante pouvait bénéficier d'une déduction en vertu de l'ancien alinéa 12(1)(f), lorsqu'elle avait été assujetti à l'impôt au Canada. A moins que le montant ne fût déductible dans ces conditions, il était réputé être un dividende entre les mains du bénéficiaire.

In discussing the significance of interpretation bulletins, my brother, Cattanach J. stated in the case of *Stickel v. M.N.R.*<sup>5</sup> at page 684:

First Information Bulletin 41 is precisely what it is stated to be, and that is an information bulletin issued by the Deputy Minister of the Department of National Revenue. The Deputy Minister does not have the power to legislate on this subject-matter delegated to him. In reality, this information bulletin is nothing more than the Department's interpretation of Article VIII A of the Treaty for departmental purposes.

In answer to the argument based on the Interpretation Bulletins defendant's counsel could only state that he does not agree with them and considers them to be wrong. Certainly the Act has to be interpreted by the Court and not by rulings of departmental officers so defendant is not estopped in the present proceedings from refusing to apply these Interpretation Bulletins.

Plaintiff also argues that the fact that the law had to be amended so as to prevent the treatment of such payments as dividends when paid by a non-resident corporation which has deducted same in paying its taxes in the United States indicates that before these amendments the law could not be so interpreted. In answer to this argument counsel for defendant invokes the *Interpretation Act*<sup>6</sup>, sections 37(2),(3) and (4) which read as follows:

37. (2) The amendment of an enactment shall not be deemed to be or to involve a declaration that the law under such enactment was or was considered by Parliament or other body or person by whom the enactment was enacted to have been different from the law as it is under the enactment as amended.

(3) The repeal or amendment of an enactment in whole or in part shall not be deemed to be or to involve any declaration as to the previous state of the law.

(4) A re-enactment, revision, consolidation or amendment of an enactment shall not be deemed to be or to involve an adoption of the construction that has by judicial decision or otherwise been placed upon the language used in the enactment or upon similar language.

In other words it is not permissible to construe an Act to which the *Interpretation Act* applies by reference to a subsequent Act unless such subsequent Act directs how the prior Act is to be

Traitant de la portée des bulletins d'interprétation, mon collègue le juge Cattanach a déclaré dans l'arrêt *Stickel c. M.R.N.*<sup>5</sup>, à la page 684:

En premier lieu, le Bulletin d'information n° 41 est précisé-  
ment ce qu'indique son titre, c'est-à-dire un bulletin d'information publié par le sous-ministre du Revenu national. Le sous-ministre n'a pas le pouvoir de légiférer dans les domaines qui lui sont confiés. En réalité, ce bulletin d'information n'est rien de plus que l'interprétation que fait le Ministre de l'article VIII A de la Convention, publiée à des fins administratives.

En réponse à l'argument fondé sur les bulletins d'interprétation, l'avocat de la défenderesse a simplement déclaré qu'il n'y souscrit pas et les considère comme erronés. Il ne fait aucun doute que c'est la Cour qui doit interpréter la Loi, et non des décisions administratives, de sorte qu'en l'espèce on ne peut opposer à la défenderesse une fin de non-recevoir lorsqu'elle refuse d'appliquer ces bulletins d'interprétation.

Selon la demanderesse, et puisqu'il a fallu modifier la Loi afin que ces versements ne soient plus considérés comme des dividendes quand c'est une corporation non résidente qui les a versés et les a déduits de son impôt aux États-Unis, il en ressort qu'antérieurement à ces modifications, la Loi ne pouvait s'interpréter comme aujourd'hui. Pour réfuter cet argument, l'avocat de la défenderesse invoque la *Loi d'interprétation*<sup>6</sup>, article 37(2),(3) et (4), ainsi rédigé:

37. (2) La modification d'un texte législatif n'est censée ni être ni impliquer une déclaration portant que le droit aux termes dudit texte différerait de ce qu'est le droit aux termes du texte législatif modifié, ou que le Parlement ou autre corps ou personne, ayant édicté le texte législatif le considérerait comme différent de ce qu'est le droit aux termes du texte législatif modifié.

(3) L'abrogation ou la modification, totale ou partielle, d'un texte législatif n'est censée ni être ni impliquer une déclaration quelconque sur l'état antérieur du droit.

(4) La réadoption, la révision, la codification ou la modification d'un texte législatif n'est censée ni être ni impliquer une adoption de l'interprétation qui, par décision judiciaire ou autrement, a été donnée aux termes employés dans ledit texte ou à des termes analogues.

Autrement dit, il n'est pas permis d'interpréter une loi à laquelle s'applique la *Loi d'interprétation* par rapport à une Loi postérieure, à moins que cette dernière ne précise la façon d'interpréter l'an-

<sup>5</sup> [1972] F.C. 672.

<sup>6</sup> R.S.C. 1970, c. 1-23.

<sup>5</sup> [1972] C.F. 672.

<sup>6</sup> S.R.C. 1970, c. 1-23.

interpreted (See *Home Oil Company Limited v. M.N.R.* [1954] Ex.C.R. 622 at 627).

Although the Minister is in no way bound therefore by the manner in which he has permitted the amounts received by plaintiff as interest on these income bonds to be dealt with under section 8(3) in preceding taxation years, nor by the departmental Interpretation Bulletins which confirm that this was the proper way to deal with these receipts, and although no inference can be drawn from the amendments in the new *Income Tax Act* changing the wording of sections 8(3) and 8(4) so as to close the loophole by virtue of which the Soo Line, not a taxpayer in Canada, was able to deduct the interest payments in computing its taxable income in the United States while at the same time Canadian Pacific could by virtue of sections 8(3) and 28(1)(d) deduct these receipts from its own taxable income, all these arguments lend some support to the conclusion already reached that plaintiff is entitled to make these deductions notwithstanding the consequences which may seem contrary to the scheme of the Act. See in this connection *The King v. Consolidated Lithographing Manufacturing Company, Limited*<sup>7</sup> where Hughes J. refers with approval to the statement of Lord Cairns in *Partington v. Attorney General* (1869) L.R. 4 H.L. 100 at page 122 in which he said:

I am not at all sure that, in a case of this kind—a fiscal case—form is not amply sufficient; because, as I understand the principle of all fiscal legislation, it is this: if the person sought to be taxed comes within the letter of the law he must be taxed, however great the hardship may appear to the judicial mind to be. On the other hand, if the Crown, seeking to recover the tax, cannot bring the subject within the letter of the law, the subject is free, however apparently within the spirit of the law the case might otherwise appear to be.

#### FOREIGN TAX CREDIT

In view of the conclusion which I have reached respecting the treatment by plaintiff as dividends of the payments received as interest on the income bonds it is perhaps not necessary to deal with this second argument of plaintiff which only applies, in

cienne Loi (Voir *Home Oil Company Limited c. M.R.N.* [1954] R.C.É. 622, à la page 627).

Par conséquent, et bien que le Ministre ne soit aucunement lié par la façon dont il a permis de considérer au cours des années d'imposition précédentes, conformément à l'article 8(3), les sommes qu'a reçues la demanderesse à titre d'intérêt sur ces obligations à intérêt conditionnel, non plus que par les bulletins d'interprétation qu'a publiés le ministère pour confirmer que c'était la façon dont il convenait de traiter ces recettes, et bien qu'on ne puisse tirer aucune conclusion des modifications contenues dans la nouvelle *Loi de l'impôt sur le revenu*, lesquelles changent la rédaction de l'article 8(3) et (4) de façon à supprimer l'échappatoire grâce auquel la Soo Line, qui n'est pas une contribuable au Canada, a pu déduire dans le calcul de son revenu imposable aux États-Unis ces versements d'intérêt alors que de son côté, le Canadien Pacifique pouvait, en vertu des articles 8(3) et 28(1)d), déduire ces recettes de son revenu imposable, il n'en reste pas moins que tous ces arguments prêtent quelque crédit à la conclusion déjà atteinte, à savoir que la demanderesse est fondée à effectuer ces déductions, sans égard aux conséquences qui peuvent sembler contraires à l'esprit de la Loi. Voir à ce sujet l'arrêt *Le Roi c. Consolidated Lithographing Manufacturing Company, Limited*<sup>7</sup> dans lequel le juge Hughes cite en y souscrivant la déclaration de lord Cairns dans l'arrêt *Partington c. Le procureur général* (1869) L.R. 4 H.L. 100, à la page 122:

[TRADUCTION] Je ne suis pas du tout sûr que dans une affaire de cette nature, c'est-à-dire une affaire fiscale, la forme ne suffise pas amplement. Car j'estime que le principe de toute législation fiscale est le suivant: lorsque la lettre de la loi indique que la personne que l'on veut imposer entre dans son champ d'application, elle doit l'être, si rigoureux que cela puisse sembler à un esprit juridique. D'un autre côté, si la Couronne, cherchant à percevoir l'impôt, ne parvient pas à placer le sujet dans la lettre de la loi fiscale, celui-ci est exonéré, même si par ailleurs l'affaire semble clairement en accord avec l'esprit de la loi.

#### DÉGRÈVEMENT POUR IMPÔT ÉTRANGER

Puisque j'ai conclu que la demanderesse pouvait considérer comme dividendes les versements reçus à titre d'intérêt des obligations à intérêt conditionnel, il n'est peut-être pas nécessaire d'étudier ce second moyen de la demanderesse, qui de toute

<sup>7</sup> [1934] S.C.R. 298 at 302.

<sup>7</sup> [1943] R.C.S. 298 à la page 302.

any event, to the 1965 taxation year, but as it was fully argued by both parties, and since there is a possibility that my conclusions on the first issue might not be sustained in appeal it is desirable to deal with this argument.

The witness John Clough, Controller of Canadian Pacific, testified as to the meaning of "per diem" receipts saying that they are rentals paid by one railroad to another for the use of its equipment, especially freight cars on foreign lines. These agreements are made under the supervision of the Interstate Commerce Commission. Canadian Pacific has some of its own lines in Maine and Vermont so there would be no question of "per diem" rentals while its cars are on those lines. However, while goods are going from Canada to the United States, for example, the tariff charges are divided between the various railroads on whose tracks the cars travel, on a mileage basis. Canadian Pacific would receive no freight revenue for any movement of its cars on foreign lines. It does receive a "per diem" amount based on the age and type of the cars and other factors and especially on the length of time during which the cars remain on each of these other lines. In North America there is, of course, a very extensive interchange of cars from one railroad line to another and reports of movements are eventually assembled and the adjustments made. Canadian Pacific also has some freight sales offices in the United States to induce the use of Canadian Pacific routes in Canada as well as operating the lines it owns in Maine and Vermont and therefore has an establishment in the United States on which United States taxation is paid, but the witness stated that this has nothing to do with the "per diem" charges which are paid directly to the company in Canada by the various railroads which owe them. "Per diem" rates are supposed to be equivalent to the owner's expenses for maintaining the cars. They are not intended to yield a profit. The receipts are credited to the equipment rentals account. The aggregate of the "per diem" receipts are credited to the income account and the aggregate of expenses for maintenance of the cars are debited there, the intention being that they should balance. As a result of Interstate Commerce Commission studies, however, the railroads are deemed to profit to the extent of 4% of the gross "per diem" receipts, which amount is taxable as income. In 1966 and

façon ne s'applique qu'à l'année d'imposition 1965, mais comme les deux parties en ont discuté longuement et qu'il est possible que mes conclusions sur le premier point soient infirmées en appel, il est a préférable de traiter de ce moyen.

Le témoin John Clough, contrôleur financier du Canadien Pacifique, a déposé sur la signification des redevances «journalières», disant qu'elles sont b les loyers que verse une compagnie de chemin de fer à une autre pour l'utilisation de son matériel, particulièrement des wagons de marchandises sur des lignes à l'étranger. Ces accords sont conclus sous le contrôle de l'Interstate Commerce Commission. Le Canadien Pacifique a certaines de ses propres lignes dans les États du Maine et du Vermont, de sorte qu'il ne saurait être question de redevances «journalières» lorsque ses wagons sont sur ces lignes. Cependant, lors du transport de d marchandises du Canada aux États-Unis, par exemple, les frais tarifaires sont partagés selon les distances parcourues entre les divers chemins de fer sur les voies desquels les wagons circulent. Le Canadien Pacifique ne perçoit pas de fret lorsque e ses wagons empruntent des lignes à l'étranger. Il reçoit cependant une redevance «journalière» basée sur l'âge et le modèle des wagons et sur d'autres facteurs, particulièrement la durée pendant laquelle les wagons restent sur chacune de ces autres lignes. Naturellement, en Amérique du f Nord, les wagons passent souvent d'une ligne de chemin de fer à une autre et les rapports relatifs au trafic sont ensuite réunis aux fins de règlement. Le Canadien Pacifique a également aux États- g Unis quelques bureaux des ventes marchandises, destinés à promouvoir au Canada le transport des marchandises sur ses lignes, de même que pour exploiter les lignes qu'il possède dans le Maine et le Vermont; elle est donc propriétaire aux États- h Unis d'un établissement assujéti à l'impôt de ce pays, mais le témoin a déclaré que cela n'a rien à voir avec les redevances «journalières» que versent directement à la compagnie au Canada les divers ; chemins de fer qui les doivent. Les redevances «journalières» sont censées être égales aux dépenses qu'engage le propriétaire pour l'entretien des wagons; elles n'ont pas pour objet de réaliser un bénéfice. Les recettes sont portées au crédit du j compte de location de matériel. Le total des redevances «journalières» est crédité au compte des revenus et le total des dépenses qu'occasionne l'en-

1967, Canadian Pacific's loss on its Maine and Vermont operations amounted to more than this income from "per diem" receipts. This was not the case in 1965, when United States income tax was paid in the amount of \$260,866, of which \$255,225 related to "per diem" receipts.

On May 19, 1971, the Department of the Treasury in Washington, advised counsel for Canadian Pacific that "The Internal Revenue Service has now advised us of its conclusion that the 'per diem' payments at issue in the case (payments from the United States carriers for the use of railroad cars in the United States) constitute rental income to Canadian Pacific as defined in Para. 6(a) of the Protocol to the Income Tax Convention between the United States and Canada and are not to be treated as industrial and commercial profits within the meaning of Article II to the Convention. The Service has further concluded, however, that such income is effectively connected with the conduct by Canadian Pacific of its trade or business within the United States. We see no basis for Treasury disagreeing with these conclusions. The result is that while the payments will be taxed by the United States, the tax will be on the net rather than the gross basis."

The company did not appeal this "effectively connected" ruling and as a result of not doing so it was able to avoid tax liability in the United States in the 1966 and 1967 tax years. Plaintiff contends that the United States Treasury Department's interpretation of the nature of these receipts is correct, and that the "per diem" receipts are in the nature of rental for use of their freight cars.

It would appear that the term "rental and royalties" as defined in section 6(a) of the Protocol to the Convention can be given a broad interpretation. Some problem in interpretation arises from

retien des wagons y est débité, le but recherché étant de solder ces comptes. Cependant, à la suite d'enquêtes de l'Interstate Commerce Commission, les chemins de fer sont censés réaliser des bénéfices à concurrence de 4% des recettes «journalières» brutes, ce montant étant imposable à titre de revenu. En 1966 et 1967, la perte qu'a subie le Canadien Pacifique sur ses activités dans le Maine et le Vermont a excédé le revenu résultant des redevances «journalières». Tel n'a pas été le cas en 1965, où la compagnie a versé \$260,866 d'impôt sur le revenu au Trésor américain, dont \$255,225 concernaient des redevances «journalières».

Le 19 mai 1971, le ministère des Finances de Washington a fait savoir à l'avocat du Canadien Pacifique que [TRADUCTION] «le fisc (Internal Revenue Service) nous a informés de sa décision de considérer que les versements en litige en l'espèce de redevances 'journalières' (versements provenant des transporteurs américains, pour l'utilisation de wagons de chemin de fer aux États-Unis) constituent pour le Canadien Pacifique un revenu de loyers tel que le définit l'alinéa 6a) du Protocole de la Convention relative à l'impôt entre les États-Unis et le Canada, et ne doivent pas être considérées comme des bénéfices industriels et commerciaux au sens de l'article II de cette Convention. Cependant, le Service a en outre conclu que ce revenu est effectivement lié à la conduite du commerce ou de l'entreprise du Canadien Pacifique aux États-Unis. Nous ne voyons pas pour quelle raison le ministère des Finances s'opposerait à ces conclusions. Par suite, et tant que les États-Unis imposeront ces versements, l'impôt portera sur les revenus nets et non sur les revenus bruts.»

La compagnie n'ayant pas porté appel de la décision selon laquelle le revenu en question est «effectivement lié», elle a pu se dispenser du paiement de l'impôt aux États-Unis pendant les années d'imposition 1966 et 1967. La demanderesse prétend que le ministère des Finances américain a justement interprété la nature de ces recettes et que les redevances «journalières» constituent le loyer pour l'utilisation de ses wagons de marchandises.

Il semble que l'on puisse interpréter de façon assez large l'expression «loyers et redevances» telle que la définit l'article 6a) du Protocole de la Convention. Certaines difficultés d'interprétation

the fact that the net revenue derived from rentals would normally be considered to constitute "industrial and commercial profits", but by virtue of Article II (*supra*) rentals are excluded from this classification. Plaintiff contends that since it is not in the business of leasing its freight cars, rental income could not be considered as commercial income even in the ordinary business sense. The said Article II provides that such items of income (*i.e.* rentals) "shall be taxed separately or together with industrial and commercial profits". According to the Department of the Treasury ruling they were found to constitute rental income, and they were taxed together with industrial and commercial profits of Canadian Pacific resulting from the operation of its lines in Maine and Vermont.

Considerable discussion took place respecting the meaning of the word "rental" as used in section 6(a) of the Protocol to the Convention (*supra*). It is true that the regulations respecting payment by railway companies for the use of cars of other railways while on their tracks lack some of the elements found in normal rental agreements in that no term is fixed for the duration of the lease, and it cannot be terminated at will by the company which owns the cars, as long as the railway which is using them is not in default in its payments which are based on an ascertainable daily rate, or is not otherwise in default in respect of the length of time it is retaining them or the use it is making of them in accordance with regulations the details of which do not concern us here. The payments constitute a charge for use of the cars and the duration of the use is primarily in the control of the user. The fact that the rates fixed are not intended to yield a profit does not prevent the amounts received from being considered as rental as profit is not an essential ingredient of a rental contract. Section 106(1)(d)(iii)(B) of the *Income Tax Act* excluded from the 15% withholding tax levied in Canada on payments to non-residents of "rent, royalty or similar payment"

se posent du fait que le revenu net tiré de loyers est normalement considéré comme un «bénéfice industriel et commercial» mais, en vertu de l'article II (précité), les loyers sont écartés de cette classification. La demanderesse prétend que puisque son entreprise ne consiste pas à louer ses wagons de marchandises, le revenu tiré des loyers ne peut être considéré comme un revenu provenant d'un commerce, même au sens commercial habituel. Ledit article II prévoit que de tels chefs de revenu (c.-à-d. les loyers) «seront taxés séparément ou avec les bénéfices industriels et commerciaux». Conformément à la décision du ministère des Finances américain, ces chefs de revenu ont été considérés comme étant des revenus locatifs et ils ont été imposés avec les bénéfices industriels et commerciaux du Canadien Pacifique provenant de l'exploitation de ses lignes dans le Maine et le Vermont.

On a longuement discuté de l'acception accordée au mot «loyer», employée à l'article 6a) du Protocole de la Convention (précité). Il est exact que les règlements portant sur le paiement par les compagnies de chemins de fer du loyer de wagons appartenant à d'autres compagnies de chemin de fer, durant la période où ils se trouvent sur leurs voies, sont dépourvus de certains des éléments que l'on trouve dans les baux ordinaires, en ce sens qu'aucune durée du bail n'est fixée et que la compagnie propriétaire des wagons ne peut y mettre unilatéralement fin tant que la compagnie locataire acquitte ses versements, basés sur un taux quotidien vérifiable, ou tant qu'elle respecte par ailleurs les stipulations relatives à la durée pendant laquelle elle les conserve et à l'utilisation qu'elle en fait, conformément à des règlements qui ne nous intéressent pas ici. Ces versements sont le prix de l'utilisation des wagons, dont la durée dépend surtout de la volonté de l'utilisateur. Même si les prix fixés ne visent pas à réaliser un bénéfice, rien n'empêche de considérer les sommes reçues comme des loyers, puisque le bénéfice n'est pas un élément essentiel du contrat de location. En vertu de l'article 106(1)d)(iii)(B) de la *Loi de l'impôt sur le revenu* n'était pas assujéti à la retenue fiscale de 15% prélevée au Canada sur les paiements faits à des non-résidents à l'égard «du loyer, de la redevance ou d'un semblable paiement»



... a payment in respect of the use by a railway company of railway rolling stock as defined in paragraph (25) of section 2 of the *Railway Act*;

This relates to payments to American railways of "per diem" income due to them from use of their cars in Canada.

I do not believe however that this section is authority for the interpretation of the words "rental and royalties" in section 6(a) of the Protocol to the Tax Convention. Moreover, the assessment of Canadian Pacific's "per diem" income in the United States was not based on a flat 15% withholding tax on the "per diem" rental receipts but was based on the deemed profit on them calculated at 4%, which was held to be income "effectively connected with" the conduct of Canadian Pacific's business in the United States. In interpreting section 106(1)(d) in a case not dealing with "per diem" rentals for railroad cars Justice Thurlow, as he then was, stated in *United Geophysical Company of Canada v. M.N.R.*<sup>8</sup>:

It seems to me, therefore, that s. 106(1)(d) includes any payment which is similar to rent but which is payable in respect of personal property. Moreover, in its ordinary usage, as opposed to its technical legal meaning, the word "rent", besides referring to returns of that nature from real property, is broad enough to include a payment for the hire of personal property. Thus the *Shorter Oxford Dictionary* gives as one of the meanings of the word, "The sum paid for the use of machinery, etc. for a certain time." In this definition, there are but two characteristics of the sum, namely it is for the use of machinery, etc., and it is paid for that use for a certain time.

In the present case of course the time is not certain but I do not consider that this difference is sufficiently critical to lead to a conclusion that the "per diem" revenues cannot be considered as rental, as the duration of use of each car can be and is calculable so as to determine the amount due.

What we have to interpret in deciding whether this tax credit should be allowed are the terms of the Convention and Protocol itself, and not of the *Income Tax Act*. The parties are in agreement

<sup>8</sup> [1961] Ex.C.R. 283 at 295.

... un paiement relatif à l'emploi, par une compagnie de chemins de fer, de matériel roulant selon la définition qu'en donne l'alinéa (25) de l'article 2 de la *Loi sur les chemins de fer*;

a Ce qui précède se rapporte à des paiements de redevances «journalières» versés à des chemins de fer américains pour l'utilisation de leurs wagons au Canada.

b Je ne pense toutefois pas que cet article régit l'interprétation des termes «loyers et redevances» figurant à l'article 6a) du Protocole de la Convention relative à l'impôt. De plus, l'imposition du revenu du Canadien Pacifique tiré de redevances «journalières» aux États-Unis n'était pas fondée c sur une retenue fiscale uniforme de 15% sur les redevances «journalières» mais était basée sur la marge bénéficiaire, de 4% qu'on leur attribuait et que l'on considérait comme un revenu «effectivement lié à» l'exploitation de l'entreprise du Canadien Pacifique aux États-Unis. Dans l'arrêt *United Geophysical Company of Canada c. M.N.R.*<sup>8</sup>, le juge Thurlow, maintenant juge en chef adjoint, interprétant l'article 106(1)d) dans une affaire qui e portait pas sur des redevances «journalières» de location de wagons de chemin de fer, a déclaré:

[TRADUCTION] Il me semble par conséquent que l'article 106(1)d) comprend tout paiement comparable à un loyer, mais qui doit être effectué à l'égard de biens mobiliers. En outre, dans son acception courante, à la différence de son sens purement juridique, le terme «loyer», outre qu'il s'applique à des bénéfices de cette nature tirés de biens immobiliers, est assez large pour comprendre un versement relatif à la location de biens meubles. Ainsi, le *Shorter Oxford Dictionary* donne comme l'un des sens du mot loyer [TRADUCTION] «La somme payée pour l'utilisation de machines, etc., pendant un certain temps.» Dans cette définition, la somme n'a que deux caractéristiques, à savoir qu'elle concerne l'utilisation de machines, etc., et qu'elle est versée pour cette utilisation pendant un certain temps.

h La durée est certes incertaine en l'espèce, mais je ne pense pas que cette différence est assez importante pour amener à conclure que l'on ne peut considérer les redevances «journalières» comme un loyer, puisque la durée d'utilisation de chaque wagon peut être et est calculée de façon à déterminer la somme due.

En décidant s'il faut accorder ce dégrèvement pour impôt, nous devons interpréter les clauses de la Convention et du Protocole eux-mêmes, et non celles de la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Les

<sup>8</sup> [1961] R.C.É. 283 à la page 295.

that the terms of a treaty will override an Act and that it should be construed more liberally. A good expression of this principle is found in the case of *Saunders v. M.N.R.*<sup>9</sup>, in which R.S.W. Fordham, Q.C. of the Tax Appeal Board stated at page 402:

The accepted principle appears to be that a taxing Act must be construed against either the Crown or the person sought to be charged, with perfect strictness—so far as the intention of Parliament is discoverable. Where a tax convention is involved, however, the situation is different and a liberal interpretation is usual, in the interests of the comity of nations. Tax conventions are negotiated primarily to remedy a subject's tax position by the avoidance of double taxation rather than to make it more burdensome. This fact is indicated in the preamble to the Convention. Accordingly, it is undesirable to look beyond the four corners of the Convention and Protocol when seeking to ascertain the exact meaning of a particular phrase or word therein.

In the present case Canadian Pacific was required to pay United States income tax in the amount of \$255,225 for 1965 on these "per diem" receipts on the basis that this was rental income effectively connected with its permanent establishment in the United States. It is agreed in paragraph 9 of Part II of the agreed statement of facts that "the per diem income was part of Canadian Pacific's income for Canadian tax purposes and in the taxation year 1965 Canadian tax was paid thereon in an amount at least equal to the U.S. tax paid thereon". Unless the credit is allowed, therefore, there would be double taxation on this amount, contrary to the intention of the Tax Convention. Defendant's argument really amounts to contending that the interpretation made by the United States taxing authorities was wrong and that these receipts should have been considered as industrial and commercial profits within the meaning of Article I of the Convention and hence not taxable in the United States, as said profits were not "allocable" to its permanent establishment there. (See paragraph 8 of agreed statement of facts (*supra*).)

While it is true that this Court has the right to interpret the *Canada-U.S. Tax Convention and Protocol* itself and is in no way bound by the

<sup>9</sup> (1954) 11 Tax A.B.C. 399.

parties conviennent que les clauses d'un traité ont le pas sur une Loi et qu'il faut les interpréter de façon plus libérale. L'arrêt *Saunders c. M.R.N.*<sup>9</sup> exprime bien ce principe; R.S.W. Fordham, c.r., président de la Commission d'appel de l'impôt, a déclaré à la page 402:

[TRADUCTION] Il semble que le principe reconnu est qu'une loi fiscale doit être interprétée d'une façon très stricte; en l'appliquant à la Couronne ou à la personne que l'on veut imposer—dans la mesure où l'on peut découvrir l'intention du législateur. Cependant en matière de convention fiscale, la situation est différente et l'usage exige, par courtoisie internationale, une interprétation plus libérale. Les conventions fiscales sont destinées principalement non pas à aggraver mais à alléger la charge fiscale du contribuable en lui évitant la double imposition. Ce motif figure dans le préambule de la Convention. En conséquence, il n'est pas opportun d'aller au-delà du texte de la Convention et du Protocole, quand on essaye de s'assurer de la signification exacte d'une phrase ou d'un terme donnés qui y sont employés.

En l'espèce, le Canadien Pacifique a dû verser au fisc américain un impôt sur le revenu d'un montant de \$255,225 pour l'imposition 1965 sur ces redevances «journalières», au motif qu'il s'agissait d'un loyer effectivement lié à son établissement stable aux États-Unis. Il a convenu au paragraphe 9 de la Partie II de l'exposé conjoint des faits que [TRADUCTION] «le revenu provenant des redevances journalières faisait partie du revenu du Canadien Pacifique aux fins de l'impôt sur le revenu du Canada et, au cours de l'année d'imposition 1965, le Canada a imposé ces recettes pour une somme au moins égale à celle qu'a prélevée le Trésor américain». Par conséquent, si le dégrèvement n'est pas accordé, cette somme sera frappée d'une double imposition, ce qui est contraire à l'esprit de la Convention relative à l'impôt. L'argument de la défenderesse revient en réalité à prétendre que les autorités fiscales américaines se sont trompées dans leur interprétation et qu'elles auraient dû considérer ces recettes comme des bénéfices industriels et commerciaux au sens de l'article I de la Convention et par conséquent non imposables aux États-Unis, puisque lesdits bénéfices n'étaient pas «imputables» à son établissement stable dans ce pays. (Voir paragraphe 8 de l'exposé conjoint des faits (précité).)

Il est vrai que cette cour est en droit d'interpréter elle-même la *Convention relative à l'impôt entre le Canada et les États-Unis* et le *Protocole*

<sup>9</sup> (1954) 11 Tax A.B.C. 399.

interpretation given to it by the United States Treasury, the result would be unfortunate if it were interpreted differently in the two countries when this would lead to double taxation. Unless therefore it can be concluded that the interpretation given in the United States was manifestly erroneous it is not desirable to reach a different conclusion, and I find no compelling reason for doing so. While it may well be that the "per diem" rentals are not properly "allocable" to the permanent establishment of Canadian Pacific in the United States, this was not the term used by the ruling of the United States Treasury Department, which instead uses the words "effectively connected" as a basis for taxation, which words do not appear in the Tax Convention. The defendant in order to succeed in Her argument has to satisfy the Court that these receipts were "industrial and commercial profits" within the meaning of Article I rather than rentals. While these receipts have certain aspects of both, as already stated, Canadian Pacific did nothing to advance or promote this source of revenue, which is the usual badge of a commercial or industrial enterprise; on the contrary it would like to get its cars back sooner and the "per diem" charges are not fixed at a rate intended to yield profit although for taxation purposes they are deemed to yield a net profit of 4% on the gross revenue so received.

I conclude therefore that there is no compelling reason for disagreeing with the treatment given this source of revenue by the United States Treasury, and in the event that plaintiff were not allowed to include as dividend income by virtue of section 8(3) of the *Income Tax Act* the amount of \$841,871 received in 1965 as interest on the income bonds it should in the alternative be allowed to claim a foreign tax credit of \$260,866 which includes \$255,225 resulting from "per diem" receipts in the United States by virtue of the provisions of the *Canada-U.S. Tax Convention and Protocol* thereto.

et n'est aucunement liée par l'interprétation que leur accorde le ministère des Finances américain, mais il serait malheureux qu'ils soient interprétés de façon différente dans les deux pays, si cela devait conduire à une double imposition. Par conséquent, et à moins qu'on ne puisse conclure que l'interprétation accordée aux États-Unis est manifestement erronée, il n'est pas souhaitable de parvenir à une conclusion différente et je ne vois aucune raison m'obligeant à le faire. Bien qu'il soit très possible que les loyers journaliers ne soient pas à proprement parler «imputables» à l'établissement stable du Canadien Pacifique aux États-Unis, on ne trouve pas ce qualificatif dans la décision du ministère des Finances américain, qui emploie au contraire les termes «effectivement lié» pour asseoir l'impôt, termes qui ne figurent pas à la Convention. Afin d'obtenir gain de cause, la défenderesse doit convaincre la Cour que ces recettes étaient des «bénéfices industriels et commerciaux» au sens de l'article I et non des loyers. Bien que celles-ci possèdent certains aspects des deux, comme on l'a déjà dit, le Canadien Pacifique n'a rien fait pour pousser ou développer cette source de revenu, ce à quoi on reconnaît habituellement une entreprise commerciale ou industrielle. Au contraire, il aimerait qu'on lui rende ses wagons plus rapidement et le taux des redevances «journalières» n'est pas fixé à un taux de nature à engendrer des bénéfices, même si aux fins de l'impôt les redevances sont censées produire un bénéfice net de 4% sur le revenu brut ainsi perçu.

Je conclus donc qu'il n'existe aucune raison m'obligeant à ne pas souscrire à la façon dont le ministère des Finances américain a considéré cette source de revenu et, dans l'éventualité où, en vertu de l'article 8(3) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, la demanderesse ne serait pas autorisée à comprendre comme dividende la somme de \$841,871 perçue en 1965 à titre d'intérêt sur les obligations à intérêt conditionnel, elle devrait subsidiairement être autorisée à réclamer un dégrèvement pour impôt étranger de \$260,866, ce qui comprend la somme de \$255,225 provenant de redevances «journalières» gagnées aux États-Unis en vertu des dispositions de la *Convention relative à l'impôt entre le Canada et les États-Unis* et du *Protocole* annexé à celle-ci.

In view of this conclusion it is unnecessary to deal with the alternative argument raised by plaintiff resulting from section 3(f) of the protocol which in defining "permanent establishment" goes on to say "the use of substantial equipment or machinery within one of the contracting States at any time in any taxable year by an enterprise of the other contracting State shall constitute a permanent establishment of such enterprise in the former State for such taxable year". By virtue of this plaintiff argues that even if the revenues derived from the "per diem" receipts should not have been considered to be "effectively connected" with its permanent establishment in the United States the mere use of its freight cars there is itself of sufficient importance to constitute a permanent establishment in itself. Defendant contests this argument by stating that the use by the American railroads of Canadian Pacific freight cars in the United States is not equivalent to the use of this equipment by Canadian Pacific itself because Canadian Pacific makes no use of this equipment once it passes onto the line of another railroad, and even the freight revenue derived from the merchandise carried therein is only allocated to Canadian Pacific in proportion to the distance in which this merchandise is carried on its own lines. While I am inclined to agree with defendant on this point, therefore, and conclude that the mere use of the freight cars in the United States by other railroads does not itself constitute a permanent establishment of Canadian Pacific there within the meaning of section 3(f), this conclusion does not affect the principal conclusion already made respecting the right of plaintiff, Canadian Pacific, to, if necessary, claim this foreign tax credit in the 1965 taxation year.

#### CAPITAL COST ALLOWANCE CLAIMS

The witness John Clough, Controller of Canadian Pacific testified at length respecting the specimen examples the parties agreed to use in the consideration of the various categories of capital cost allowance claims in accordance with the agreed statement of facts. As indicated therein

En raison de cette conclusion, il n'est pas nécessaire de traiter de l'argument subsidiaire qu'a soulevé la demanderesse et auquel a donné naissance l'article 3f) du Protocole qui, en définissant l'expression «établissement stable», ajoute «l'utilisation d'une quantité considérable de matériel ou de machinerie dans l'un des États contractants, pendant toute partie d'une année d'imposition quelconque, par une entreprise de l'autre État contractant, constituera pour cette entreprise un établissement stable dans le premier État pendant ladite année d'imposition.» En vertu de ce qui précède, la demanderesse fait valoir que même si les revenus tirés des redevances «journalières» ne devaient pas être considérés comme étant «effectivement liés» à son établissement stable aux États-Unis, le simple fait qu'on y utilise ses wagons suffit en lui-même à constituer un établissement stable. La défenderesse conteste cet argument en déclarant que l'utilisation que font les chemins de fer américains de wagons de marchandises du Canadien Pacifique aux États-Unis n'équivaut pas à l'utilisation de ce matériel par le Canadien Pacifique lui-même, parce que cette dernière compagnie n'utilise pas ledit matériel une fois qu'il passe sur la ligne d'un autre chemin de fer, et même le fret provenant des marchandises transportées sur celles-ci n'est attribué au Canadien Pacifique qu'en proportion de la distance sur laquelle ces marchandises sont transportées sur ses propres lignes. Par conséquent, bien que je partage l'opinion de la défenderesse sur ce point et que j'aie conclu que la simple utilisation des wagons de marchandises que font aux États-Unis d'autres chemins de fer ne constitue pas en soi pour le Canadien Pacifique un établissement stable dans ce pays au sens du paragraphe 3f), cette conclusion ne modifie pas la conclusion principale déjà tirée relativement au droit de la demanderesse, le Canadien Pacifique, de réclamer au besoin ce dégrèvement d'impôt étranger au cours de l'année d'imposition 1965.

#### RÉCLAMATIONS RELATIVES AUX DÉDUCTIONS POUR AMORTISSEMENT

Le témoin John Clough, contrôleur du Canadien Pacifique, a longuement déposé relativement aux exemples particuliers dont les parties ont convenu de se servir dans l'étude des diverses catégories de demandes de déduction pour amortissement, conformément à l'exposé conjoint des faits. Comme il

there are three categories, the first being broken down into sub-categories. Category I deals with outlays by plaintiff to perform work on property owned by it at the request of another party with an amount being paid by the other party as a contribution toward the cost, the first sub-category being cases where the payment was made by some government, municipal or other public authority, whereas the second sub-category deals with cases where the payment was made by another corporation or individual. Category II deals with capital cost allowance claims upon the surrender to plaintiff of perishable components of private railway sidings when same are abandoned by the party for whom they were constructed and who had paid for these materials and labour at the time of construction. Category III deals with claims for improvements to property leased by plaintiff which properties became vested in plaintiff in 1956 by an Act of Parliament.

#### Category I(a)

Dealing first with sub-category I(a), Item 2, witness explained that this item arose out of a relocation of certain Canadian Pacific Telegraph lines in Nova Scotia required by the Government in 1957 as the result of the construction of the Canso Causeway. These lines had to be diverted and some attached to poles belonging to the Canadian National Railways and the Maritime Telegraph Company. The cost involved for the work all of which was done by Canadian Pacific employees was \$28,100 for which Canadian Pacific was reimbursed. Out of this amount, \$8,690 was applied to cancel the charge to the depreciation reserve account respecting these lines, the balance of \$19,410 being set up in what is called the Donations and Grants Account as required by the Uniform Classification of Accounts of the Canadian Transport Commission, or the Board of Transport Commissioners of Canada, as it was known at the time. These classifications are reviewed by the internal auditors of the company as well as its external auditors and the field auditors of the Canadian Transport Commission. In this item as in all items in all three categories, the amount received by the plaintiff did not exceed the amount it laid out to perform the work on the properties so

y est indiqué, il existe trois catégories, la première étant subdivisée en sous-catégories. La catégorie I comprend des débours qu'engage la demanderesse pour exécuter certains travaux sur ses biens, à la demande d'une autre partie, cette dernière participant aux frais; la première sous-catégorie comprend les cas où c'est un gouvernement, une municipalité ou une autre administration publique qui a effectué le versement, alors que la seconde sous-catégorie traite des cas où c'est une autre corporation ou un particulier qui l'a effectué. La catégorie II concerne des demandes de déduction pour amortissement sur remise à la demanderesse de parties constituantes sujettes à détérioration de voies de garage particulières, lorsque c'est la partie pour qui elles avaient été construites et qui avait acquitté le coût des matériaux et de la main-d'œuvre au moment de la construction qui les restitue. La catégorie III traite de réclamations pour améliorations qu'apporte à des biens loués la demanderesse, et dont la propriété lui a été dévolue en 1956 par une Loi du Parlement.

#### Catégorie I(a)

Traitant tout d'abord de la sous-catégorie I(a), poste 2, le témoin a expliqué que ce poste provient du déplacement, en 1957, de certaines lignes télégraphiques du Canadien Pacifique en Nouvelle-Écosse, à la demande du gouvernement et à la suite de la construction de la digue Canso. On a dû détourner ces lignes et quelques-unes ont été fixées à des poteaux appartenant au Canadien National et à la Maritime Telegraph Company. Ce travail, qu'ont exécuté entièrement les employés du Canadien Pacifique et pour lequel celui-ci a été remboursé, a coûté \$28,100. Sur cette somme, \$8,690 ont été affectés à l'annulation de la réserve pour dépréciation de ces lignes, le reste, soit \$19,410, étant porté à ce qu'on nomme le compte des Dons et octrois, ainsi que l'exige la classification uniforme des comptes de la Commission canadienne des transports, ou la Commission des transports du Canada, comme on l'appelait à l'époque. Ces classifications sont soumises à l'examen des vérificateurs internes et externes de la compagnie et des vérificateurs sur place de la Commission canadienne des transports. En ce qui concerne ce poste ainsi que tous ceux des trois catégories, la somme qu'a reçue la demanderesse n'était pas supérieure à celle qu'elle avait déboursée pour exécuter le

that there was no net revenue or profit realized by it. (See 15.1 of agreed statement of facts (*supra*.) The poles to which the new lines were attached were not necessarily erected on Canadian Pacific property but in cases where the lines were attached to C.N.R. poles the cross bars and wires would nevertheless belong to Canadian Pacific, and the same applies in the case of lines attached to Maritime Telegraph poles. The attribution of the amount of \$8,690 to cancel the charge in depreciation reserve account for the lines so moved is in accordance with the third paragraph of Article 7(B) of the Uniform Classification of Accounts quoted in 10.1 of the agreed statement of facts (*supra*).

Dealing with Item 4, the witness explained that this was a conversion done at the request of Ontario Hydro in 1958 as a result of the change-over from 25 to 60 cycle power. The total cost was \$35,500 of which Ontario Hydro agreed to pay 40% or \$14,200. This involved the cost of a new rectifier which was capitalized over a 5 year period. One-fifth was charged in the 1958 year or \$7,100 with the Hydro proportion of 40% of this or \$2,840 being entered in the Donations and Grants Account. The documents indicate that this was the fourth of 5 instalments which were so treated. Apparently no disallowance has been made of the capital cost claim for the other four instalments, three of which appear to have been in preceding years, as there is a note on one of the documents filed as an exhibit that no details were required of the fifth contribution made in 1959. As in the case of all items in all three categories, no disallowance was made until the 1965 taxation year. This work was actually for improvements to the Grand River Railway which was leased to Canadian Pacific.

Item 15 concerns extensive relocation of lines which was necessary as a result of the construction of the St. Lawrence Seaway involving aggregate expenditures of \$2,200,000. The only amount disallowed, however, was \$314,852 entered in Donations and Grants in 1961, representing the value of

travail sur les biens, de sorte qu'il n'a produit aucun revenu ni bénéfice net. (Voir article 15.1 de l'exposé conjoint des faits précité.) Les poteaux auxquels les nouvelles lignes ont été attachées n'ont pas nécessairement été érigés sur les propriétés du Canadien Pacifique, mais lorsque ces lignes ont été fixées à des poteaux du Canadien National, les traverses et les fils appartenaient cependant au Canadien Pacifique, et il en allait de même dans le cas de lignes attachées à des poteaux de la Maritime Telegraph. L'imputation de la somme de \$8,690 à l'annulation de la réserve pour dépréciation relative aux lignes ainsi déplacées est conforme au troisième paragraphe de l'article 7(B) de la classification uniforme des comptes que cite l'article 10.1 de l'exposé conjoint des faits (précité).

Traitant du poste 4, le témoin a expliqué qu'il s'agissait d'une conversion effectuée à la demande de l'Hydro-Ontario en 1958, à la suite du passage de l'énergie électrique de 25 périodes à 60 périodes. Le coût total s'est chiffré à \$35,500, dont l'Hydro-Ontario a convenu de payer 40%, soit \$14,200. Cela comportait le coût d'un nouveau redresseur dont le capital a été amorti sur une période de 5 ans. Un cinquième en a été débité en 1958, soit \$7,100, la part de l'Hydro, qui s'élevait à 40% soit \$2,840, étant portée au compte des Dons et octrois. Les documents indiquent qu'il s'agissait là du quatrième de cinq versements échelonnés traités de cette façon. Il semble qu'on n'ait pas rejeté les quatre autres versements échelonnés à titre de coût en capital, trois de ceux-ci ayant été apparemment faits au cours d'années précédentes, car l'un des documents déposé à titre de pièce porte une note selon laquelle aucune précision n'a été demandée au sujet de la cinquième quote-part acquittée en 1959. Comme c'est le cas pour tous les postes des trois catégories, aucun rejet n'a eu lieu avant l'année d'imposition 1965. Ce travail représentait en fait des améliorations apportées au Grand River Railway, qui a été loué au Canadien Pacifique.

Le poste 15 se rapporte à des déplacements considérables de lignes qu'avait nécessités la construction de la Voie maritime du Saint-Laurent et qui ont occasionné des dépenses totales de \$2,200,000. Cependant, la seule somme rejetée est celle de \$314,852, portée au compte de Dons et octrois en

certain work done on the Ontario and Quebec Railway and Atlantic and Northwest Railway both operated by Canadian Pacific under perpetual leases. This work was paid for by the St. Lawrence Seaway Authority. Here again the deviations to the lines were not requested by Canadian Pacific which was satisfied with the former location but were necessitated by the Seaway construction. In the case of *M.N.R. v. Massawippi Valley Railway Company*<sup>10</sup>, Mr. Justice Dumoulin had occasion to examine the leases of the Ontario and Quebec Railway and Quebec Central Railways to Canadian Pacific in perpetuity in the light of the provisions of the Quebec *Civil Code* which the parties agreed was applicable with respect to these emphyteutic leases and he concluded that for all material purposes the lessor companies were little more than mere corporate designations and in effect the lessee, the Canadian Pacific took over all their obligations.

#### Category I(b)

Turning to grants from private corporations, Items 10.1 and 21.1 both concern grants from Alberta Mining Corporation for the construction of a speer line to provide service for an industrial development. The capital expenditure involved was about \$100,000 and the payments were actually made by Athabaska Valley Development Corporation to whom Alberta Mining Corporation transferred its rights in its agreement with Canadian Pacific. The amounts disallowed were \$24,793 in 1960 and \$15,949 in 1962. Canadian Pacific owned the track and did not share the ownership with Alberta Mining Corporation or Athabaska even though some of it ran over Alberta Mining Corporation land.

Item 9 dealt with rearranging, extending and transposing some copper wires at the request of the Bell Telephone Company in 1959 so as to provide telephone service between White Fish Falls and Little Current. The cost was \$29,000 of which \$8,100 was capital cost and the Bell Telephone

<sup>10</sup> [1961] Ex.C.R. 191.

1961, et qui représentait la valeur de certains travaux exécutés sur l'Ontario and Quebec Railway et sur l'Atlantic and Northwest Railway, qu'exploitait tous deux le Canadien Pacifique en vertu d'un bail à vie. C'est l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent qui a payé ces travaux. Ici encore, ce n'est pas le Canadien Pacifique, satisfait de leur emplacement primitif, qui a demandé le déplacement des lignes, mais celui-ci a été nécessité par la construction de la Voie maritime. Dans l'arrêt *M.R.N. c. Massawippi Valley Railway Company*<sup>10</sup> le juge Dumoulin a eu l'occasion d'étudier les baux à vie de l'Ontario and Quebec Railway et du Quebec Central Railways au Canadien Pacifique à la lumière des dispositions du *Code civil* de la province de Québec, dont les parties avaient convenu qu'il s'appliquait à ces baux emphytéotiques; le juge Dumoulin a conclu qu'à toutes fins utiles, les compagnies bailleuses n'étaient guère plus que des raisons sociales et qu'en fait le locataire, c'est-à-dire le Canadien Pacifique, assumait toutes leurs obligations.

#### Catégorie I(b)

En ce qui concerne maintenant les subventions de corporations privées, les postes 10.1 et 21.1 se rapportent tous deux à des subventions de l'Alberta Mining Corporation pour la construction d'un embranchement destiné à desservir un complexe industriel. La dépense de capital s'est élevée à \$100,000 environ et c'est en réalité l'Athabaska Valley Development Corporation, à laquelle l'Alberta Mining Corporation a transféré ses droits dans la convention qu'elle a conclue avec le Canadien Pacifique, qui a effectué les versements. Les sommes rejetées se sont élevées à \$24,793 en 1960 et à \$15,949 en 1962. Le Canadien Pacifique était propriétaire de la voie et n'en partageait pas la propriété avec l'Alberta Mining Corporation ni avec l'Athabaska, bien qu'une partie de la voie traversât des terrains de l'Alberta Mining Corporation.

Le poste 9 concernait le remaniement, l'allongement et le déplacement de certains fils de cuivre, à la demande de la compagnie Bell Telephone en 1959, de façon à assurer des services téléphoniques entre White Fish Falls et Little Current. Le coût en a été de \$29,000, dont \$8,100 étaient un coût en

<sup>10</sup> [1961] R.C.É. 191.

Company contributed \$4,000 as well as rental of \$1,520 a year for a minimum of 5 years. The \$4,000 item entered in Donations and Grants was disallowed.

Items 28 and 38.1 concern the replacement of a loading platform in two new locations, in 1963 and 1964, relocating an overhead crane and rearranging yard trackage at the request of United Grain Growers, to clear an area for the construction of a new grain elevator. The total cost was \$14,000, of which \$9,329 was eventually charged to Donations and Grants.

Item 44 concerns a similar grant from Federal Grain Company in the 1965 taxation year to cover the estimated cost of \$4,800 for rearranging trackage and extending siding tracks to accommodate a grain elevator. The amount of the contribution charged to Donations and Grants and disallowed was \$2,141.

## Category II

Item 50 was chosen as a typical specimen case dealing with private siding agreements. The witness Clough explained that when a client approaches a railway to build a siding, the railroad provides at its expense all non-perishable materials such as tracks for which the lessee pays rental. In addition to this the lessee pays for what are considered as perishable items which include, ties, grading, gravel as well as the work done for installation. When the siding is no longer required the railway company is then entitled to rip it up and recover whatever they wish, billing the former lessee for the cost of this. In some rare cases the railway prefers to retain the siding for its own use. When the siding agreement is cancelled the railroad then records the perishable materials as a capital asset with a concurrent credit to the Donations and Grants Account. In the example chosen the amount involved was \$2,851 for the year ending December 31, 1966, when the labour and perishable materials reverted to Canadian Pacific upon cancellation of the private siding agreement. Part of the track is of course on the land belonging to the lessee but the lease agreement clearly provides that on termination of the lease the railway

capital, et la compagnie Bell Telephone a participé pour la somme de \$4,000 ainsi que pour un loyer annuel de \$1,520 pendant au moins cinq ans. Le poste de \$4,000, porté au compte de Dons et octrois, a été rejeté.

Les postes 28 et 38.1 concernent le remplacement d'un quai de chargement en deux nouveaux endroits en 1963 et en 1964, le déplacement d'un pont-grue et le remaniement de voies de triage à la demande de l'United Grain Growers, afin de permettre la construction d'un nouvel élévateur à grains. Le coût total en a été de \$14,000, dont \$9,329 ont été finalement portés au compte de Dons et octrois.

Le poste 44 se rapporte à des octrois semblables de la Federal Grain Company durant l'année d'imposition 1965, pour couvrir le coût estimatif de \$4,800 du remaniement d'un ensemble de voies ferrées et de l'extension de voies de garage pour permettre la construction d'un élévateur à grains. Le montant de la contribution portée au compte de Dons et octrois et rejetée, s'est élevé à \$2,141.

## e Catégorie II

Le poste 50 a été choisi comme cas-type de conventions relatives à des voies de garage particulières. Le témoin Clough a expliqué que lorsqu'un client fait des démarches auprès d'une compagnie de chemin de fer dans le but de construire une voie de garage, celle-ci fournit à ses propres frais tous les matériaux non sujets à détérioration, comme les voies pour lesquelles le locataire paie un loyer. De plus, le locataire paie ce que l'on considère être des articles susceptibles de se détériorer, et qui comprennent les traverses, le remblai, le gravier, ainsi que le travail que nécessite leur mise en place. Lorsque la voie de garage n'est plus utile, la compagnie de chemin de fer peut l'enlever et en récupérer ce qu'elle veut, l'ex-locataire étant facturé des frais ainsi occasionnés. Dans de rares cas, le chemin de fer préfère garder la voie de garage pour son usage personnel. Lorsque la convention relative à la voie de garage est résiliée, le chemin de fer inscrit les matériaux sujets à détérioration comme actif immobilisé, en créditant en même temps le compte de Dons et octrois. Dans l'exemple choisi, la somme en cause était de \$2,851 pour l'année ayant pris fin le 31 décembre 1966, moment où la main-d'œuvre et les matériaux sus-



company may remove these materials from any portion of the siding outside its property or on the premises of the other party.

### Category III

Item 65 was chosen as a specimen case under the third category dealing with improvements to leased properties. By S.C. 1956, c. 55, proclaimed to take effect from October 18, 1956, the assets of these formerly leased railways became vested in Canadian Pacific and an entry was made in its books transferring these improvements from the Donations and Grants Leased Lines Accounts to Donations and Grants Owned Lines. This was done in accordance with the provisions of the Uniform Classification of Accounts and the amount shown as increases between 1955 and 1956 which was disallowed is \$107,639. It was emphasized by Canadian Pacific that it is only claiming for the improvements made by it to the property which had formerly been leased and not for the value of the original property, on the basis that these improvements were Canadian Pacific property both before and after the vesting.

I have set out the above facts brought out in evidence concerning the specimen examples dealt with by the parties in each of the three categories before reaching any conclusions as to whether these additions to plaintiff's capital cost base should have been allowed or disallowed for the taxation years in question, in any given category, since many of the arguments and much of the jurisprudence submitted by the parties on this issue is applicable to one or more of the categories.

During the course of this argument two further sections of the *Income Tax Act* were referred to which it might be convenient to quote here:

84A. (1) Notwithstanding subsection (3) of section 84, where property of the following description, namely:

- (a) railway track or railway track grading, or
- (b) a crossing as defined in subsection (9) of section 265 of the *Railway Act*,

ceptibles de détérioration sont revenus au Canadien Pacifique sur résiliation de la convention relative à la voie de garage particulière. Une partie de la voie se trouve bien entendu sur des terrains appartenant au locataire, mais le bail prévoit nettement qu'à la fin de celui-ci, le chemin de fer peut enlever ces matériaux de toute partie de la voie de garage située à l'extérieur de sa propriété ou sur celle de l'autre partie.

### Catégorie III

Le poste 65 a été choisi comme cas-type de la troisième catégorie, traitant d'améliorations apportées à des biens loués. Selon les S.C. 1956, c. 55, dont la proclamation fixait au 18 octobre 1956 l'entrée en vigueur, le Canadien Pacifique a été mis en possession de l'actif de ces chemins de fer précédemment loués et une écriture a été portée dans ses livres pour transférer ces améliorations du compte Dons et octrois, lignes louées, à celui des Dons et octrois, lignes en propriété. Cette opération comptable a été faite conformément aux dispositions de la classification uniforme des comptes et la somme rejetée, qui était censée représenter des plus values entre 1955 et 1956, s'élève à \$107,639. Le Canadien Pacifique a fait remarquer qu'il ne réclame que les améliorations qu'il a faites aux biens qui avaient été antérieurement loués et non la valeur des biens dans leur état initial, ces améliorations étant la propriété du Canadien Pacifique avant aussi bien qu'après la mise en possession.

J'ai exposé les faits ci-dessus, présentés en preuve et relatifs aux exemples dont ont traité les parties dans chacune des trois catégories, avant de conclure si ces additions apportées à l'assiette du coût en capital de la demanderesse auraient dû ou non être admises pour les années d'imposition en question, dans l'une ou l'autre des catégories, puisque la majorité des arguments et de la jurisprudence qu'ont présentés et cités les parties sur cette question s'applique à l'une ou à plusieurs de ces catégories.

Au cours des débats, on a parlé de deux autres articles de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, qu'il convient de citer ici:

84A. (1) Nonobstant le paragraphe (3) de l'article 84, lorsque des biens de la nature suivante, savoir:

- a) des voies ferrées ou des remblais de voies ferrées, ou
- b) un passage, tel que le définit le paragraphe (9) de l'article 265 de la *Loi sur les chemins de fer*,

has, prior to 1956, been acquired by a taxpayer, that property shall, for the purposes of section 20 and regulations made under paragraph (a) of subsection (1) of section 11, be deemed to have been acquired at a capital cost equal to the amount that, according to the books of the taxpayer, was its value at the end of 1955.

(2) For the purposes of this section, in determining the amount that, according to the books of the taxpayer, was the value of any property at the end of 1955, no amount shall be included in respect of property that, at that time, was leased from any other person.

and section 20(6)(h) which reads:

20. (6) For the purpose of this section and regulations made under paragraph (a) of subsection (1) of section 11, the following rules apply:

(h) where a taxpayer has received or is entitled to receive from a government, municipality or other public authority, in respect of or for the acquisition of property, a grant, subsidy or other assistance other than an amount authorized to be paid under an *Appropriation Act* and on terms and conditions approved by the Treasury Board for the purpose of advancing or sustaining the technological capability of Canadian manufacturing or other industry, the capital cost of the property shall be deemed to be the capital cost thereof to the taxpayer minus the amount of the grant, subsidy or other assistance;

As counsel for defendant points out the fact that the items have been properly recorded in accordance with the Uniform Classification of Accounts as required by section 328 of the *Railway Act*<sup>11</sup> and the regulations of the Canadian Transport Commission does not bind the Minister of National Revenue with respect to the tax treatment of same unless the expenditure on which capital costs is claimed can be brought strictly within the provisions of section 84A(3) (*supra*). Plaintiff, however, contends that even if these items cannot be claimed within section 84A(3) they can still be brought within section 11(1)(a) dealing with capital costs allowed to any taxpayer. I do not believe that anything turns on this distinction in the present case, however.

Counsel for defendant suggests that these expenditures were not all incurred "in respect of the repair, replacement, alteration, or renovation of depreciable property of the taxpayer" in the words of the said section. I cannot agree with this argument. Aside from the fact that in some of the

ont, avant 1956, été acquis par un contribuable, ces biens, aux fins de l'article 20 et des règlements établis sous le régime de l'alinéa a) du paragraphe (1) de l'article 11, sont réputés avoir été acquis à un coût en capital égal au montant qui, selon les livres du contribuable, était leur valeur à la fin de 1955.

(2) Aux fins du présent article, dans la détermination du montant qui, selon les livres du contribuable, était la valeur de biens à la fin de 1955, aucun montant ne doit être inclus à l'égard de biens qui étaient alors loués de toute autre personne.

et l'article 20(6)h), ainsi rédigé:

20. (6) Pour l'exécution du présent article et des règlements établis selon l'alinéa a) du paragraphe (1) de l'article 11, les règles suivantes s'appliquent:

h) lorsqu'un contribuable a reçu ou a droit de recevoir d'un gouvernement, d'une municipalité ou d'une autre autorité publique, à l'égard ou en vue de l'acquisition de biens, un octroi, une subvention ou une autre aide autre qu'un montant dont le paiement est autorisé en vertu d'une *Loi de subsides* et selon les modalités et les conditions approuvées par le conseil du Trésor aux fins de faire progresser les possibilités techniques de l'industrie manufacturière ou autre du Canada, le coût en capital desdits biens est censé être le montant que ces biens ont coûté en capital au contribuable moins le montant de l'octroi, de la subvention ou autre aide;

Comme le fait remarquer l'avocat de la défenderesse, le fait que ces postes aient été inscrits comme il convient, conformément à la classification uniforme des comptes qu'exigent l'article 328 de la *Loi sur les chemins de fer*<sup>11</sup> et les règlements de la Commission canadienne des transports ne lie pas le ministre du Revenu national en ce qui concerne l'imposition de ceux-ci, à moins que la dépense pour laquelle il est réclamé une déduction pour amortissement ne puisse tomber strictement sous le coup des dispositions de l'article 84A(3) (précité). La demanderesse prétend cependant que même si on ne peut réclamer ces postes en vertu de l'article 84A(3), ils peuvent encore tomber sous le coup de l'article 11(1)a), qui traite des coûts en capital que tout contribuable peut déduire. Cependant, je ne pense pas qu'en l'espèce, cette distinction soit importante.

L'avocat de la défenderesse émet l'idée que ces dépenses n'ont pas toutes été engagées pour «la réparation, le remplacement, la modification ou la rénovation de biens du contribuable susceptibles de dépréciation» selon les termes dudit article. Je ne puis souscrire à cet argument. Sans compter le fait

<sup>11</sup> R.S.C. 1970, c. R-2.

<sup>11</sup> S.R.C. 1970, c. R-2.

agreements the actual word "replacement" was used, the words appear to me to be broad enough to cover relocation that was done in the typical cases dealt with. There might be some slight doubt with respect to category II which dealt with the capitalization in the Donations and Grants Account of perishable materials, and labour costs arising out of the construction of private sidings when these were surrendered to plaintiff for its exclusive use, but the removal of a siding is certainly analogous to the replacement or alteration thereof. With regard to the other categories relocation is certainly equivalent to a replacement or alteration.

Both parties agree that the word "deemed" in section 84A(3)(b) means in this context "conclusively presumed". Counsel for defendant raised an alternative argument with respect to item 15 in category I, suggesting that since not all of the work in connection with the deviation and alteration of tracks and other works resulting from the St. Lawrence Seaway project was done by the Canadian Pacific but some of it was done by the St. Lawrence Seaway Authority itself for the Canadian Pacific a distinction should be made because not all of this work was "an expenditure incurred by a taxpayer". Since the agreement provides that all expenses were to be borne by the Seaway Authority, in any event, in order to restore railway facilities as altered so as to be substantially equivalent to the existing facilities and merely provided that some of the work could be done by the railway when this could be done more expeditiously and billed to the Seaway Authority, while other work would be done by the Seaway Authority itself, it would appear to be ignoring the commercial realities of the situation to make a distinction based on the precise wording of section 84A(3). In this connection I would refer to a judgment of Jackett P. as he then was in *Ottawa Valley Power Company v. M.N.R.*<sup>12</sup>, in which at pages 76-77 he stated:

que le mot «remplacement» figure dans quelques-unes des conventions, ces termes me semblent avoir une portée assez large pour englober les déplacements effectués dans les cas-types étudiés.

a Quelques doutes sont permis à l'égard de la catégorie II, qui traite de la capitalisation au compte Dons et octrois des matériaux sujets à détérioration et du prix de la main-d'œuvre nécessaire à la construction de voies de garage particulières lorsque celles-ci ont été remises à la demanderesse pour son usage exclusif, mais l'enlèvement d'une voie de garage est certainement analogue à son remplacement ou à sa modification. En ce qui concerne les autres catégories, le déplacement

b

c équivaut sûrement au remplacement ou à la modification.

Les deux parties conviennent que le mot «réputé», figurant à l'article 84A(3)(b) signifie dans

d le présent contexte [TRADUCTION] «présupposé d'une manière concluante». L'avocat de la défenderesse a soulevé en ce qui concerne le poste 15 de la catégorie I un argument subsidiaire selon lequel, puisque tous les travaux exécutés relativement à la déviation et à la modification des voies et autres ouvrages, nécessités par la canalisation du Saint-Laurent, n'ont pas été exécutés par les soins du Canadien Pacifique, quelques-uns ayant été réalisés par l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent pour le compte de celui-ci, une distinction s'impose car tous ces travaux ne constituent pas «une dépense supportée par un contribuable». Puisque la convention prévoit que l'Administration de la Voie maritime se chargera dans tous les cas de toutes les dépenses nécessaires pour rétablir les installations ferroviaires modifiées de sorte qu'elles soient essentiellement équivalentes aux installations existantes et puisque la convention a simplement prévu, lorsqu'il est plus expédient d'agir ainsi, que le chemin de fer pouvait

e

f exécuter une partie des travaux et les facturer à l'Administration de la Voie maritime, cette dernière devant se charger elle-même des autres travaux, il semble que ce serait ne pas tenir compte des réalités commerciales de la situation que de

g

h faire une distinction fondée sur la rédaction précise de l'article 84A(3). A ce sujet, je renvoie à la décision qu'a rendue le président Jackett, maintenant jugé en chef, dans l'affaire *Ottawa Valley Power Company c. M.R.N.*<sup>12</sup>, dans laquelle il

i

j déclare aux pages 76-77:

<sup>12</sup> [1969] 2 Ex.C.R. 64.

<sup>12</sup> [1969] 2 R.C.É. 64.

The next question is whether, assuming that I am right in concluding that the appellant would have been entitled to capital cost allowance if it had received the cash from Hydro and expended it on the capital additions and improvements itself, it is in any different position because the bargain took the form of Hydro undertaking to make the expenditures in such a way that the additions and improvements would be made to the appellant's assets and belong to the appellant.

The transaction that actually took place and the transaction that might have taken place (under which the appellant would have been entitled to capital cost) come to the same thing from a commercial point of view. The question is whether this is a case where the result from a tax point of view depends on the way in which the result was achieved. I find it very difficult to reach a conclusion on that question where one has the complication of an existing supply contract that is to continue for a term being amended in consideration of a transfer of assets to be used as capital assets in the supplier's business.

In the present case there is no complication arising out of any existing supply contract between Canadian Pacific and the St. Lawrence Seaway Authority. I would therefore make no distinction based on the question of who actually did the work or incurred the initial expenditure since in all the cases in question the reconstructed facilities became the property of Canadian Pacific with the cost being borne by the Seaway Authority.

While the question was not argued before me I have given some consideration to whether the word "expenditure" as used in section 84A(3) should be interpreted so as to mean "net expenditure" so as to deduct from any such expenditure sums received by third parties as a contribution thereto, but I have reached the conclusion that this cannot validly be done, although it would solve the problem and lead to a more equitable result from the point of view of the Minister of National Revenue, since the strict wording of section 84A(3) and the application of section 7(B) of the Uniform Classification of Accounts (*supra*) results in the sums received not being taken into income and taxed accordingly, but (except to the extent that they are applied to reduce or cancel the amounts otherwise charged to accrued depreciation account) being entered in the Donations and Grants Account and forming part of shareholders' equity. There is no suggestion in the proceedings in the present case that contributions should be treated in any other manner and it would not appear to be appropriate by mere interpretation of the word "expenditure" in section 84A(3) to deduct them from the amount

[TRADUCTION] La question suivante est de savoir si, admettant que j'aie raison de conclure que l'appelante aurait pu prétendre à la déduction pour amortissement si elle avait reçu l'argent de l'Hydro et l'avait dépensé elle-même en additions et améliorations immobilisées, sa situation se trouve modifiée parce que le marché s'est présenté sous la forme d'un engagement de la part de l'Hydro de faire les dépenses de façon que ces additions et améliorations soient apportées à l'actif de l'appelante et lui appartiennent.

Au point de vue commercial, le marché effectivement conclu et celui que l'on aurait pu conclure (selon lequel l'appelante aurait pu prétendre au coût en capital) revient au même. Il faut déterminer si, du point de vue fiscal, le résultat dépend de la façon dont on s'y est pris pour y arriver. Il m'est très difficile de parvenir à une conclusion sur cette question, compliquée par l'existence d'un contrat de fourniture qui doit rester en vigueur pendant une période modifiée en fonction d'un transfert d'actif devant être utilisé comme actif immobilisé dans l'entreprise du fournisseur.

En l'espèce, aucun contrat de fourniture entre le Canadien Pacifique et l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent ne vient compliquer la situation. Par conséquent, je ne ferai aucune distinction fondée sur la question de savoir qui a réellement fait le travail ou engagé la dépense initiale, puisque dans tous les cas en cause, les installations reconstruites sont devenues la propriété du Canadien Pacifique, l'Administration de la Voie maritime en supportant le coût.

Bien qu'on n'ait pas débattu la question devant moi, je me suis demandé s'il faut interpréter le terme «dépense» qu'emploie l'article 84A(3) comme signifiant «dépense nette», de façon à déduire de toute dépense semblable les sommes qu'ont reçues des tiers à titre de contribution, mais j'ai conclu qu'on ne peut le faire valablement, même si cela réglait le problème et aboutissait à un résultat plus équitable du point de vue du ministre du Revenu national, car si l'on s'en tient à la stricte rédaction de l'article 84A(3) et à l'application de l'article 7(B) de la classification uniforme des comptes (précitée), les sommes reçues ne sont pas portées au revenu ni imposées en conséquence, mais (sauf dans la mesure où elles sont affectées à réduire ou à annuler les sommes déjà portées au compte de dépréciation) inscrites au compte de Dons et octrois et font partie de l'avoir des actionnaires. Rien ne donne à penser en l'espèce qu'il faille traiter différemment les contributions et il ne semble pas approprié, par une simple interprétation du mot «dépense» figurant à l'article 84A(3), de les déduire de la somme qu'a réellement dépensée le contribuable ou qui l'a été

actually expended by or on behalf of the taxpayer with respect to the repair, replacement, alteration or renovation of depreciable property which is to be added to its cost base for capital cost allowance purposes pursuant to section 84A(3)(b). Reference was made to the judgment of Cameron J. in the case of *Okalta Oils Limited v. M.N.R.*<sup>13</sup>, in which he stated at page 72:

While it may perhaps be said that from one point of view the appellant "incurred" the costs by becoming liable and paying the costs of labour and material, it cannot be said in the light of what occurred that it suffered or was put to any loss or that on the operation it was out-of-pocket. I find it impossible to put upon the subsection such a construction as would enable a corporation which is not out-of-pocket on its operation, but on the contrary has had all its expenses paid for by another party—in this case a Crown corporation—to be repaid for such expenses out of taxes which would otherwise accrue to the Crown. To do so would mean that the legislation was intended to confer not only indemnity for such losses, but also an additional bonus of a like amount, an interpretation which I think Parliament did not contemplate.

Plaintiff distinguishes this case, however, on the basis that it dealt with section 8(6) of the *Income War Tax Act* which was designed to encourage oil exploration by enabling a taxpayer who had incurred costs in drilling an oil well which proved unproductive to recover out-of-pocket expenses by means of tax deductions which is an entirely different issue from the present case.

Defendant's counsel further contended that if the net cost argument cannot be accepted then we must look at section 20(6)(h) at least with respect to the items in category I(a). The question that arises is whether Canadian Pacific received or was entitled to receive, "from a government, municipality, or other public authority, in respect of or for the acquisition of property, a grant, subsidy, or other assistance . . . for the purposes of advancing or sustaining the technological capability of Canadian manufacturing or other industry". Although the argument was not raised before me I would seriously doubt whether the sums which Canadian Pacific received from public authorities for the relocation of railway tracks or telecommunication lines were "for the purpose of advancing or sustaining [its] technological capability"

<sup>13</sup> [1955] Ex.C.R. 66.

en son nom pour la réparation, le remplacement, la modification ou la rénovation des biens amortissables qu'il faut ajouter à son coût initial aux fins de déduction pour amortissement en vertu de l'article 84A(3)b). On a cité la décision qu'a rendue le juge Cameron dans l'affaire *Okalta Oils Limited c. M.R.N.*<sup>13</sup>, où il a déclaré à la page 72:

[TRADUCTION] Bien que l'on puisse peut-être dire que d'une certaine façon l'appelante a «supporté» le coût en devenant responsable et en payant le prix de la main-d'œuvre et des matériaux, à la lumière de ce qui s'est produit on ne peut dire qu'elle a subi une perte ni qu'elle y a été de sa poche relativement à l'opération en cause. Je trouve impossible d'interpréter ce paragraphe de façon à permettre à une corporation qui n'y va pas de ses propres deniers relativement à une opération, mais au contraire a fait payer toutes ses dépenses par une autre partie—en l'occurrence une corporation de la Couronne—d'être remboursée de ces dépenses sur des impôts qui autrement reviendraient à la Couronne. Une telle interprétation signifierait que la Loi entendait non seulement indemniser le contribuable de telles pertes, mais aussi lui accorder une indemnité d'un montant égal; je ne crois pas que le législateur ait eu cette intention.

Cependant, la demanderesse fait une distinction avec l'arrêt précité au motif qu'il traitait de l'article 8(6) de la *Loi de l'impôt de guerre sur le revenu*, dont le but était de promouvoir la recherche pétrolière en permettant à un contribuable qui avait supporté le coût du forage d'un puits de pétrole qui s'était révélé stérile de recouvrer ses dépenses au moyen de déductions d'impôt, ce qui est une toute autre affaire que celle qui nous occupe.

L'avocat de la défenderesse a de plus prétendu que si l'argument portant sur le coût net est inacceptable, il faut alors étudier l'article 20(6)h), au moins en ce qui concerne les postes de la catégorie I(a). La question qui se pose est de savoir si le Canadien Pacifique a reçu ou était fondé à recevoir «d'un gouvernement, d'une municipalité ou d'une autre autorité publique, à l'égard ou en vue de l'acquisition de biens, un octroi, une subvention ou une autre aide . . . aux fins de faire progresser les possibilités techniques de l'industrie manufacturière ou autre du Canada.» Bien qu'on n'ait pas soulevé la question devant moi, je doute fort que les sommes que le Canadien Pacifique a reçues des autorités publiques pour le déplacement de voies ferrées ou de lignes de télécommunications avaient pour objet «de faire progresser les possibilités tech-

<sup>13</sup> [1955] R.C.É. 66.

since in each case the evidence indicated that it was satisfied with the lines as they were and merely moved them to accommodate the public authority in question. In any event, I do not find that these payments can be considered as “a grant, subsidy, or other assistance”. This section has been dealt with in a number of cases. In the case of *G.T.E. Sylvania Canada Limited v. The Queen*<sup>14</sup>, my brother Justice Cattanach, states at page 736:

Again referring to the dictionary meanings of the words “grant” and “subsidy” there is one common thread throughout, that is a gift or assignment of money by government or public authority out of public funds to a private or individual or commercial enterprise deemed to be beneficial to the public interest. Subject to minor refinements the words “grant” and “subsidy” appear from their dictionary meanings to be almost synonymous.

He goes on to apply the “*ejusdem generis*” doctrine of construction and concludes at pages 736-737:

The fact is that the general words “or other assistance” can hardly avoid being ancillary in nature to the words “grant” and “subsidy”. It seems to me that where there are ancillary words of this nature it is a sound rule not to give such a construction to the ancillary words as will wipe out the significance of the particular words which antecede them.

As I have said before, the constant and dominating feature in the words “grant” and “subsidy” is that each contemplates the gift of money from a fund by government to a person for the public weal. Something concrete and tangible is to be bestowed. For the reasons I have expressed the general words “or other assistance” must be coloured by the meaning of those words.

This decision was upheld in appeal<sup>15</sup> although Chief Justice Jaccett was careful to state in a footnote at page 214 that he wished to reserve consideration of the portion of the judgment based on the application of the “*ejusdem generis*” rule. In the case of *Ottawa Valley Power Company v. M.N.R.* (*supra*) President Jaccett, as he then was, stated at pages 71-72:

I do not think that the words in paragraph (h)—“grant, subsidy or other assistance from a . . . public authority”—have any application to an ordinary business contract negotiated by both parties to the contract for business reasons. If Ontario Hydro were used by the legislature to carry out some legislative scheme of distributing grants to encourage those engaged in business to embark on certain classes of enterprise, then I

<sup>14</sup> [1974] 1 F.C. 726.

<sup>15</sup> [1974] 2 F.C. 212.

niques», puisque dans chaque cas la preuve a indiqué qu’il était satisfait de l’endroit où se trouvaient les lignes et ne les a déplacées que pour obliger l’autorité publique en question. Quoiqu’il en soit, je n’estime pas que ces versements puissent être considérés comme «un octroi, une subvention ou une autre aide». De nombreuses décisions traitent de cet article. Dans l’arrêt *G.T.E. Sylvania Canada Limited c. La Reine*<sup>14</sup>, mon collègue le juge Cattanach déclare à la page 736:

Si l’on se reporte à nouveau aux définitions des mots «octroi» et «subvention» dans les dictionnaires, on y remarque un point commun, le fait qu’il s’agisse d’un don ou d’une remise d’argent provenant de fonds publics et alloué par le gouvernement ou les autorités publiques à un particulier ou à une entreprise privée à des fins réputées profitables au public. Quelques subtilités mises à part, il semble donc que, selon les définitions des dictionnaires, les termes «octroi» et «subvention» soient presque synonymes.

Après quoi il applique la doctrine d’interprétation «*ejusdem generis*» et conclut aux pages 736-737:

Il est manifeste que l’expression générique «ou autre aide» ne peut être que subordonnée aux termes «octroi» et «subvention». A mon avis, il est logique que des termes subordonnés à d’autres, ne soient pas interprétés de manière à supprimer toute signification aux termes spécifiques qui les précèdent.

Comme je l’ai déjà déclaré, le trait constant et dominant des termes «octroi» et «subvention» est qu’ils évoquent une aide pécuniaire provenant de fonds publics, accordée à une personne par un gouvernement dans l’intérêt du public. Il faut qu’un tel don soit concret et tangible. Pour les raisons que je viens d’exposer, il faut interpréter l’expression «ou autre aide» à la lumière des autres mots.

Cette décision a été confirmée en appel<sup>15</sup>, quoique le juge en chef Jaccett ait pris soin de déclarer dans un renvoi au bas de la page 214 qu’il ne se prononce pas sur la partie des motifs fondés sur l’application du principe «*ejusdem generis*». Dans l’arrêt *Ottawa Valley Power Company c. M.R.N.* (précité), le président Jaccett, aujourd’hui juge en chef, a déclaré aux pages 71-72:

[TRADUCTION] Je ne pense pas que les mots utilisés à l’alinéa h)—«un octroi, une subvention ou une autre aide . . . d’une autorité publique»—puissent s’appliquer à une entente commerciale ordinaire conclue entre les deux parties à l’entente pour des raisons commerciales. Si la législature se servait de l’Hydro-Ontario pour réaliser quelque projet d’ordre législatif visant à accorder des octrois pour encourager les hommes d’affaires à

<sup>14</sup> [1974] 1 C.F. 726.

<sup>15</sup> [1974] 2 C.F. 212.

would have no difficulty in applying the words of paragraph (h) to grants so made. Here, however, as it seems to me, the legislature merely authorized Ontario Hydro to do certain things deemed expedient to carry out successfully certain changes in its method of carrying on its business and the things that it was so authorized to do were of the same character as those that any other person carrying on such a business and faced with the necessity of making similar changes might find it expedient to do. I cannot regard what is done in such circumstances as being "assistance" given by a public authority as a public authority. In my view section 20(6)(h) has no application to the circumstances of this case.

See also *St. John Dry Dock and Shipbuilding Co. Ltd. v. M.N.R.*<sup>16</sup>, at page 193, in which Thorson J. stated:

The fact that an amount is described as a Government subsidy does not of itself determine its character in the hands of the recipient for taxation purposes. In each case the true character of the subsidy must be ascertained and in so doing the purpose for which it was granted may properly be considered.

In the present case although the relocation of the tracks or telecommunication lines was done to enable works to be undertaken which may have been for the public benefit it cannot be said that the contributions by the governmental authorities to plaintiff to reimburse it for the cost of these works are in the nature of grants or subsidies to induce plaintiff to undertake something which in itself was for the public benefit. I conclude that section 20(6)(h) does not apply in the present case.

Some of the reasoning applied by Chief Justice Jackett in the *Ottawa Valley Power* case is of interest in reaching a conclusion on the issue raised in the present case although it must be remembered that that case did not deal with section 84A(3) and furthermore was complicated by the fact that there were also certain contracts involved which formed part of the consideration, a factor which is absent in the present case. At page 74, he states:

The respondent says, with great force, that an analysis of the appellant's position before and after the change-over shows that the additions and improvements to its plant that enabled it to produce 60 cycle power instead of 25 cycle power cost it exactly nothing. The respondent might have added that this view is reinforced by the appellant's treatment of the acquisition on its own books. I find it very difficult to escape either the logic or the justice of the respondent's contention. The appellant did not have to make an expenditure of a single cent on capital account in connection with the change-over.

<sup>16</sup> [1944] Ex.C.R. 186.

se lancer dans certains types d'entreprises, il me serait alors aisé d'appliquer l'alinéa h) aux octrois en cause. Ici, cependant, me semble-t-il, la législature a simplement autorisé l'Hydro-Ontario à accomplir certaines choses jugées favorables à la réussite de certains changements dans ses méthodes d'exploitation; ce que l'Hydro-Ontario fut ainsi autorisé à accomplir était de même nature que ce que d'autres personnes exploitant une entreprise semblable et obligées de faire des changements similaires pourraient juger utile de faire. Je ne peux considérer ce qui est fait dans de telles circonstances comme étant «une aide» accordée par une autorité publique en tant qu'autorité publique. A mon avis, l'article 20(6)h) ne s'applique pas aux circonstances de cette espèce.

Voir aussi l'arrêt *St. John Dry Dock and Shipbuilding Co. Ltd. c. M.R.N.*<sup>16</sup>, dans lequel le juge Thorson déclare à la page 193:

[TRADUCTION] Le fait qu'un montant soit présenté comme une subvention gouvernementale ne détermine pas en soi sa nature aux fins d'imposition, à l'égard des bénéficiaires. Dans chaque cas, il faut déterminer la nature véritable de la subvention et, ce faisant, on peut à bon droit considérer le but dans lequel elle a été accordée.

En l'espèce, bien que le déplacement des voies ou des lignes de télécommunications ait été fait pour permettre l'exécution de travaux ayant peut-être le bien public pour objet, on ne peut dire que l'argent qu'a reçu la demanderesse des autorités gouvernementales pour l'indemniser du coût de ces travaux est un octroi ou une subvention destiné à l'inciter à entreprendre un ouvrage qui en lui-même était pour le bien public. Je conclus que l'article 29(6)h) ne s'applique pas en l'espèce.

Une partie du raisonnement qu'a appliqué le juge en chef Jackett dans l'arrêt *Ottawa Valley Power* présente de l'intérêt pour la conclusion à tirer en l'espèce, mais il ne faut pas oublier que cette affaire ne traite pas de l'article 84A(3) et de plus qu'elle se compliquait de certains contrats qui faisaient partie du prix, facteur qu'on ne retrouve pas en l'espèce. A la page 74, il déclare:

[TRADUCTION] L'intimé insiste vivement sur le fait qu'une analyse de la situation de l'appelante avant et après la commutation démontre que les additions et améliorations apportées à son usine et qui ont rendu possible la production de courant électrique en 60 périodes au lieu de 25 périodes ne lui ont absolument rien coûté. L'intimé aurait pu ajouter que cette opinion est étayée par la classification qu'attribue l'appelante à cette acquisition dans ses propres livres. J'ai peine à ne pas souscrire à la logique ou à la justesse de la prétention de l'intimé. La commutation n'a pas exigé de l'appelante la moindre dépense d'immobilisation.

<sup>16</sup> [1944] R.C.É. 186.

He goes on to consider the effect the supply contract might have had however, had this issue been raised, pointing out that had Ontario Hydro paid this sum to the appellant for the desired amendment to the supply contract the appellant, *Ottawa Valley Power*, would have then incurred the capital cost of the additions and improvements even though it had in effect been reimbursed by Hydro, and it would have been entitled to capital cost allowance in respect of the capital cost so incurred. In reaching this conclusion he follows the case of *Corporation of Birmingham v. Barnes*<sup>17</sup>, which plaintiff also relies on in the present case, in which the appellant corporation had entered into an agreement with the company to lay a tramway track to the company's works in return for which they received a specified sum and also received a grant from the Unemployment Grants Committee for sums it had expended on the renewal of its tramway tracks. It was held that the payment by the company and the grant from the Unemployment Grants Committee could not be taken into account in ascertaining the "actual cost" to the Corporation of the tramway tracks in question for the purpose of computing the allowance due for wear and tear of such tracks, i.e. depreciation. At page 217 in his judgment, Lord Atkin states:

What a man pays for construction or for the purchase of a work seems to me to be the cost to him; and that whether someone has given him the money to construct or purchase for himself, or before the event has promised to give him the money after he has paid for the work, or after the event has promised or given the money which recoups him what he has spent.

This case is relevant to my decision not to interpret the word "expenditure" in section 84A(3) as "net expenditure".

In reaching his conclusion Chief Justice Jackett distinguished in a footnote [at page 76] the American case of *Detroit Edison Co. v. Commissioner of Internal Revenue*<sup>18</sup>, which made a contrary finding, stating that this decision seems to have been based on the fact that the payments received were not taken into revenue, and concluding that "If the payments had been taken into revenue, it would

<sup>17</sup> (1935) 19 T.C. 195

<sup>18</sup> (1942) 319 US 98.

Le juge en chef Jackett étudie ensuite l'effet qu'aurait pu cependant avoir le contrat de fournitures, si ce point avait été soulevé, faisant remarquer que si l'Hydro-Ontario avait payé cette somme à l'appelante pour que soit apportée au contrat de fournitures la modification souhaitée celle-ci, l'*Ottawa Valley Power*, aurait alors supporté le coût en capital des additions et améliorations, bien que l'Hydro l'ait en fait remboursée, et elle aurait pu prétendre à la déduction pour amortissement relativement au coût en capital ainsi supporté. En arrivant à cette conclusion, il suit la décision rendue dans l'affaire *Corporation of Birmingham c. Barnes*<sup>17</sup>, sur laquelle la demanderesse s'appuie également en l'espèce; dans cette affaire, la corporation appelante avait conclu avec la compagnie une entente visant à poser une voie de tramway jusqu'à son chantier, moyennant quoi la corporation a reçu une somme spécifiée ainsi qu'un octroi de l'Unemployment Grants Committee pour des sommes qu'elle avait dépensées pour le renouvellement de ses voies de tramway. Il a été statué qu'il ne fallait pas tenir compte du paiement qu'avait effectué la compagnie ni de l'octroi qu'avait accordé l'Unemployment Grants Committee pour établir le «coût réel» pour la corporation des voies de tramway en question, aux fins du calcul de la déduction pour l'usure de ces voies, c.-à-d. de la dépréciation. A la page 217 de son jugement, lord Atkin déclare:

[TRADUCTION] Il me semble que ce qu'un homme paie pour la construction ou l'achat d'un ouvrage est ce qu'il lui coûte; et cela, qu'on lui ait donné les fonds nécessaires à la construction ou à l'achat ou qu'on l'ait assuré de lui remettre ceux-ci après qu'il aura réglé les travaux ou encore, qu'une fois le travail exécuté, on lui ait promis ou donné les fonds pour le dédommager de ses débours.

Cet arrêt va dans le même sens que ma décision de ne pas interpréter le terme «dépense», figurant à l'article 84A(3), au sens de «dépense nette».

Pour parvenir à sa conclusion, le juge en chef Jackett a établi, dans un renvoi en bas de page [à la page 76], une distinction avec l'arrêt américain *Detroit Edison Co. c. Commissioner of Internal Revenue*<sup>18</sup>, qui exprime une conclusion contraire, déclarant que cette dernière semble s'être fondée sur le fait que les paiements reçus n'ont pas été compris dans les recettes et concluant que [TRA-

<sup>17</sup> (1935) 19 T.C. 195.

<sup>18</sup> (1942) 319 US 98.



seem that the Court might have reached the opposite result". In the present case, of course, the receipts were not taken into revenue either as a result of the requirements of the Uniform Classification of Accounts. In the *Detroit Edison* case it was stated at page 102:

But we think the statutory provision that the "basis of property shall be the cost of such property" normally means, and that in this case the Commissioner was justified in applying it to mean, cost to the taxpayer.

and again at page 103:

But it does not follow that the Company must be permitted to recoup through untaxed depreciation accruals an investment it has refused to make. The Commissioner was warranted in adjusting the depreciation base to represent the taxpayer's net investment.

This would be in line with the reasoning in the *Okalta* case (*supra*) but it is doubtful that it can be applied to the interpretation of section 84A(3) of the *Income Tax Act*. It was dealing with the words "cost of such property", the *Birmingham* case was dealing with the words "actual cost" while we are dealing in section 84A(3)(b) with the word "expenditure" and "capital cost". I should have thought that the words "actual cost" as used in the *Birmingham* case would have had a more limited meaning than the words used in the *Income Tax Act* or the American statute and would have provided greater justification for taking into consideration in reduction of such "actual cost" any grants or payments received, but despite this the said case concluded otherwise.

To summarize, therefore, I have found (1) that no distinction should be made between the items classified in category I(a) and category I(b), and (2) that all these items, together with those classified in category II were properly dealt with by plaintiff in its tax returns since capital cost allowance can be claimed on the amounts shown in the Donations and Grants Account despite the contribution made by governmental authorities or corporate or individual third persons to Canadian Pacific to relocate or construct these facilities. There remains for consideration category III dealing

DUCTION] «si les paiements avaient été compris dans les recettes, il semble que la Cour serait peut-être arrivée à un résultat opposé». En l'espèce, les sommes reçues n'ont bien entendu pas été comprises dans les recettes non plus, par suite des exigences de la classification uniforme des comptes. Dans l'arrêt *Detroit Edison*, il est déclaré à la page 102:

[TRADUCTION] Nous sommes d'avis que la disposition statutaire selon laquelle «l'assiette des biens est le coût de ces biens» signifie habituellement le coût pour le contribuable et en l'espèce le *Commissioner* a eu raison de lui attribuer cette acception.

et on lit à la page 103:

[TRADUCTION] Mais il ne s'ensuit pas qu'il faille permettre à la compagnie de récupérer à partir de l'accumulation de l'amortissement non imposé une mise de fonds qu'elle a refusé de faire. Le *Commissioner* a eu raison de rajuster l'assiette de l'amortissement de façon à représenter la mise de fonds nette du contribuable.

Cela serait conforme au raisonnement suivi dans l'arrêt *Okalta* (précité), mais il est douteux qu'on puisse l'appliquer à l'interprétation de l'article 84A(3) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*. On y étudiait l'expression «le coût de ces biens», dans l'arrêt *Birmingham* les mots «coût réel» étaient en cause, alors qu'à l'article 84A(3)(b) nous devons examiner les termes «dépense» et «coût en capital». J'aurais pensé que les termes «coût réel», dans le contexte de l'arrêt *Birmingham*, auraient eu un sens plus étroit que les mots employés dans la *Loi de l'impôt sur le revenu* ou la Loi américaine; et qu'ils auraient fourni des motifs plus sérieux, en matière de dégrèvements réclamés relativement à ce «coût réel», pour prendre en considération tout octroi ou paiement reçu, mais nonobstant ces considérations, il en a été décidé autrement.

Pour résumer, donc, j'ai constaté (1) qu'il ne faut faire aucune distinction entre les postes classés dans la catégorie I(a) et la catégorie I(b) et (2) que la demanderesse, dans ses déclarations d'impôt, a traité comme il convenait tous ces postes, ainsi que ceux classés à la catégorie II, puisqu'on peut réclamer des déductions pour amortissement sur les sommes portées au compte de Dons et octrois, en dépit de l'apport financier d'un gouvernement, d'une compagnie ou de particuliers pour déplacer ou reconstruire les installations en question. Reste à étudier la catégorie III, traitant des

with improvements to property formerly leased on long term emphyteutic leases, but since 1956 owned by plaintiff. These improvements made throughout Canada by Canadian Pacific during the period when these lines were leased by it, all on long term leases, and before it took over ownership of these lines in 1956, were transferred in that year from the account entitled Donations and Grants Leased Lines to Donations and Grants Owned Lines. As indicated previously, dealing with two such cases in the Province of Quebec, Mr. Justice Dumoulin, in the case of *M.N.R. v. Massawippi Valley Railway Company (supra)* concluded that since they were in the nature of emphyteutic leases the obligations of the lessor were really those of the lessee, Canadian Pacific, and although he was dealing with interest on bonds, and not with improvements made by Canadian Pacific to such properties, the same reasoning would appear to be applicable. Whether or not this same reasoning would apply to long term leases of railway lines elsewhere in Canada was not argued before me, and I do not believe it is necessary for me to express an opinion on that question in order to decide this issue. Defendant relies on the provisions of section 84A(1) and (2) which indicate that notwithstanding section 84A(3), where the taxpayer has acquired property prior to 1956 it shall be carried in the taxpayer's books at a capital cost equal to its value at the end of 1955 and that for this purpose no amount shall be included in respect of property which was at that time leased from any other person. Since ownership of this property was only acquired by Canadian Pacific in 1956 it cannot be said to have been acquired by it prior to 1956. Section 84A(1) therefore has no application but section 84A(2) must have reference not only to section 84A(1) but to the whole of section 84A since it uses the words "For the purposes of this section" and not "for the purposes of subsection (1)". At the end of 1955, the property was leased property and therefore by virtue of the said subsection (2) "no amount shall be included in respect of property that, at that time, was leased from any other person".

Plaintiff would make a distinction between the capital cost claims arising out of the value of the leased property so acquired, and the present claim

améliorations apportées à des biens autrefois loués en vertu de baux emphytéotiques à long terme, mais appartenant à la demanderesse depuis 1956. Ces améliorations qu'a apportées le Canadien Pacifique dans tout le Canada lorsque ces lignes lui étaient louées, chacune d'entre elles en vertu de baux à long terme, et avant qu'il n'en devienne propriétaire en 1956, sont passées la même année du compte intitulé Dons et octrois, lignes louées au compte de Dons et octrois, lignes en propriété. Comme je l'ai déjà dit, le juge Dumoulin, traitant de deux cas semblables dans la province de Québec, dans l'arrêt *M.R.N. c. Massawippi Valley Railway Company (précité)*, a conclu que puisqu'il s'agissait de baux emphytéotiques, les obligations du locateur étaient en réalité celles du locataire, en l'occurrence le Canadien Pacifique; et que bien qu'il fût question d'intérêts reçus sur des obligations et non d'améliorations qu'avait apportées le Canadien Pacifique à certains biens, il semble que le même raisonnement puisse s'appliquer en l'espèce. On n'a pas débattu devant moi la question de savoir si le même raisonnement serait valable dans le cas de baux à long terme de lignes de chemin de fer situées ailleurs au Canada, et je ne pense pas avoir à exprimer une opinion sur cette question pour la trancher. La défenderesse s'appuie sur les dispositions de l'article 84A(1) et (2) qui indiquent que nonobstant l'article 84A(3), lorsque le contribuable a acquis des biens avant 1956, ceux-ci sont réputés avoir été acquis à un coût en capital égal, selon les livres du contribuable, à leur valeur à la fin de 1955 et qu'à cette fin, aucune somme ne doit être inscrite à l'égard de biens qui étaient alors loués de toute autre personne. Puisque le Canadien Pacifique n'est devenu propriétaire de ces biens qu'en 1956, on ne peut dire qu'il les a acquis avant 1956. L'article 84A(1) ne s'applique par conséquent pas, mais l'article 84A(2) doit se rapporter non seulement à l'article 84A(1), mais à l'article 84A dans son ensemble, puisqu'il emploie les termes «aux fins du présent article» et non «aux fins du paragraphe (1)». A la fin de 1955, les biens étaient des biens loués et par conséquent, en vertu du paragraphe (2), «aucun montant ne doit être inclus à l'égard de biens qui étaient alors loués de toute autre personne.»

La demanderesse prétend faire une distinction entre les réclamations du coût en capital portant sur la valeur des biens loués ainsi acquis et la

which is limited only to the capital cost which plaintiff claims for improvements made by it to the leased property during the time it was under lease which it contends it has always been entitled to claim just as if these improvements had been made to its own property. I am of the view that the express wording of section 84A(2) must override the argument which can be made arising out of the juridical significance of long term leases and their effect on the capital cost treatment by the lessee of improvements made on such property. Section 84A(2) states categorically "no amount shall be included". This would appear to be broad enough not only to refer to amounts arising from the capital costs of the property carried in the books of the former owner but also to any amounts relating thereto carried in the books of Canadian Pacific for improvements made by it to the said leased property. Plaintiff's appeal fails on this issue therefore.

To summarize, I have concluded the various issues raised as follows:

1. Plaintiff is entitled to treat the interest received on income bonds as dividend income under section 8(3) of the *Income Tax Act* and therefore to the deduction of \$404,893 claimed for taxation in its 1965 taxation year, \$388,930 claimed for its 1966 taxation year and \$383,912 claimed for its 1967 taxation year.

2. Alternatively, in the event that such deduction is disallowed plaintiff is entitled to claim foreign tax credit in the amount of \$260,866 for its 1965 taxation year.

3. Plaintiff is entitled to capital cost allowance on amounts posted in its Donations and Grants Account and classified by the parties to the proceedings under categories I(a), I(b) and II but is not entitled to such allowances on the amounts classified under category III.

Plaintiff's tax re-assessment for each of the years 1965, 1966 and 1967 is referred back to the Minister for further re-assessment in accordance with these reasons, with costs in favour of plaintiff.

réclamation actuelle qui se limite uniquement au coût en capital qu'elle réclame pour des améliorations qu'elle a apportées aux biens loués pendant la durée du bail et qu'elle prétend avoir toujours été fondée à réclamer, tout comme si ces améliorations avaient été faites à ses propres biens. A mon avis, la rédaction même de l'article 84A(2) est plus importante que l'argument que l'on peut soulever relativement aux conséquences juridiques de baux à long terme et à leurs répercussions sur la façon dont le preneur considère le coût en capital des améliorations apportées à ces biens. L'article 84A(2) déclare catégoriquement qu'«aucun montant ne doit être inclus.» Il semble que ce soit assez large pour viser non seulement des sommes résultant du coût en capital de biens inscrits dans les livres de l'ancien propriétaire, mais aussi toutes sommes s'y rapportant, portées aux livres du Canadien Pacifique pour des améliorations qu'il a faites auxdits biens loués. L'appel de la demanderesse sur ce point est par conséquent rejeté.

Pour résumer, j'ai conclu comme suit sur les différents points soulevés:

1. La demanderesse est fondée à considérer comme revenu provenant de dividendes l'intérêt reçu sur des obligations à intérêt conditionnel, conformément à l'article 8(3) de la *Loi de l'impôt sur le revenu* et peut par conséquent prétendre à la déduction de \$404,893 réclamée pour son année d'imposition 1965, à celle de \$388,930 réclamée pour son année d'imposition 1966 et à celle de \$383,912 réclamée pour son année d'imposition 1967.

2. Subsidiairement, et au cas où cette déduction serait rejetée, la demanderesse est fondée à réclamer un dégrèvement pour impôt étranger s'élevant à \$260,866 pour son année d'imposition 1965.

3. La demanderesse est fondée à des déductions pour amortissement sur des sommes portées à son compte de Dons et octrois, que les parties en cause ont classées dans les catégories I(a), I(b) et II, mais elle ne peut bénéficier de ces déductions sur les sommes classées dans la catégorie III.

La nouvelle cotisation de la demanderesse pour chacune des années 1965, 1966 et 1967 est renvoyée au Ministre aux fins de nouvelle cotisation conforme aux présents motifs, avec dépens en faveur de la demanderesse.