

Dossier : 2009-3055(CPP)

ENTRE :

GERALD LABRASH,

appellant,

et

LE MINISTRE DU REVENU NATIONAL,

intimé.

[TRADUCTION FRANÇAISE OFFICIELLE]

Appel entendu sur preuve commune avec l'appel de *Gerald Labrash*
(2009-3054(EI)) le 28 juin 2010 à Sudbury (Ontario).

Devant : L'honorable juge Patrick Boyle

Comparutions :

Représentant de l'appelant :

M. Tony McKenzie

Avocates de l'intimé :

M^c Ashleigh Akalehiywot
M^c Geneviève Léveillé

JUGEMENT

L'appel interjeté en vertu du *Régime de pensions du Canada* est accueilli et la décision du ministre du Revenu national datée du 17 août 2009 est annulée conformément aux motifs du jugement ci-joints.

Signé à Ottawa, Canada, ce 27^e jour de juillet 2010.

« Patrick Boyle »

Juge Boyle

Traduction certifiée conforme
ce 22^e jour de septembre 2010.

Espérance Mabushi, M.A.Trad. Jur.

Dossier : 2009-3054(EI)

ENTRE :

GERALD LABRASH,

appellant,

et

MINISTRE DU REVENU NATIONAL,

intimé.

[TRADUCTION FRANÇAISE OFFICIELLE]

Appel entendu sur preuve commune avec l'appel de *Gerald Labrash*
(2009-3055(CPP)) le 28 juin 2010 à Sudbury (Ontario).

Devant : L'honorable juge Patrick Boyle

Comparutions :

Représentant de l'appelant :

M. Tony McKenzie

Avocates de l'intimé :

M^e Ashleigh Akalehiywot

M^e Geneviève Léveillé

JUGEMENT

L'appel interjeté en vertu de la *Loi sur l'assurance-emploi* est rejeté conformément aux motifs du jugement ci-joints.

Signé à Ottawa, Canada, ce 27^e jour de juillet 2010.

« Patrick Boyle »

Juge Boyle

Traduction certifiée conforme
ce 22^e jour de septembre 2010.

Espérance Mabushi, M.A.Trad. Jur.

RÉFÉRENCE : 2010 CCI 399
2009-3055(CPP)
2009-3054(EI)

ENTRE :

GERALD LABRASH,

appelant,

et

MINISTRE DU REVENU NATIONAL,

intimé.

[TRADUCTION FRANÇAISE OFFICIELLE]

TRANSCRIPTION RÉVISÉE DES MOTIFS DU JUGEMENT

Je requiers que soit déposée la transcription révisée ci-jointe des motifs du jugement prononcés oralement à l'audience à Sudbury (Ontario) le 28 juin 2010. J'ai révisé la transcription (certifiée par la sténographe judiciaire) au niveau du style et de la clarté et j'y apporté quelques corrections mineures. Je n'y ai apporté aucune modification quant au fond.

Signé à Ottawa, Canada, ce 27^e jour de juillet 2010.

« Patrick Boyle »

Juge Boyle

Traduction certifiée conforme
ce 22^e jour de septembre 2010.

Espérance Mabushi, M.A.Trad. Jur.

Référence : 2010 CCI 399

Date : 20100727

Dossier : 2009-3055(CPP)

2009-3054(EI)

ENTRE :

GERALD LABRASH,

appelant,

et

MINISTRE DU REVENU NATIONAL,

intimé.

[TRADUCTION FRANÇAISE OFFICIELLE]

TRANSCRIPTION RÉVISÉE DES MOTIFS DU JUGEMENT

[prononcés oralement à l'audience à Sudbury (Ontario) le 28 juin 2010]

Le juge Boyle

[1] Voici les motifs du jugement que j'ai prononcés oralement ce matin à Sudbury dans les appels interjetés par Gerald Labrash relativement à l'assurance-emploi (l'« AE ») et au *Régime de pensions du Canada* (le « RPC »), et mettant en cause Parry Sound Taxi.

[2] M. Labrash est l'un des propriétaires de Parry Sound Taxi et d'au moins un des taxis utilisés dans cette entreprise. La question en litige dans les présents appels est de savoir si un chauffeur de taxi engagé par un propriétaire de taxi exerce un emploi ouvrant droit à pension pour l'application du RPC et un emploi assurable pour l'application de l'AE.

[3] Il faut trancher la question de savoir s'il s'agit d'un employé par opposition à un entrepreneur indépendant pour l'application du RPC en empruntant la démarche traditionnelle de la common law adoptée dans *Sagaz Industries* et dans *Wiebe Door*¹.

¹ 671122 *Ontario Ltd. c. Sagaz Industries Canada Inc.*, 2001 CSC 59, [2001] 2 R.C.S. 983; *Wiebe Door Services Ltd. v. M.N.R.*, 87 DTC 5025.

Toutefois, pour l'application de l'AE, l'alinéa 6e) du Règlement², qui traite particulièrement de la question des chauffeurs de taxi doit aussi être pris en compte.

[4] Parry Sound Taxi appartient à un groupe de propriétaires de taxis détenant des permis de taxi délivrés par la ville de Parry Sound. Les propriétaires de taxis partagent les frais de fonctionnement liés à la publicité, à la répartition des appels et aux frais de bureau connexes de Parry Sound Taxi. Ils payent chacun un montant fixe à Parry Sound Taxi pour chaque période de travail pendant laquelle leur taxi est sur la route, que le taxi soit conduit par eux ou par un chauffeur qu'ils ont engagé. Parry Sound Taxi dispose d'un certain nombre de répartiteurs qui sont des employés et qui sont traités comme tels à tous égards.

[5] Les propriétaires de taxis sont responsables de leur voiture et de leur permis de propriétaire de taxi aussi bien que de l'entretien, de l'essence, du nettoyage, de l'assurance, des permis et des dépenses semblables liées à l'exploitation de leur taxi.

[6] Les propriétaires de taxi conduisent généralement leurs propres taxis pendant la période de travail de jour. Ils engagent habituellement des chauffeurs de taxi pour conduire leurs taxis pendant la période de travail de nuit. Le propriétaire de taxi qui interjette appel en l'espèce a régulièrement engagé des chauffeurs pour son taxi.

[7] Les chauffeurs de taxi doivent, en cette qualité, obtenir un permis de la ville de Parry Sound. Les chauffeurs sont responsables de l'obtention d'un tel permis et des frais qui y sont associés.

[8] Les propriétaires de taxis et les chauffeurs partagent les revenus bruts récoltés par le chauffeur au cours d'une période de travail dans une proportion de 60/40. Le chauffeur ne prend en charge aucuns frais connexes. Le propriétaire du taxi prend en charge tous les frais connexes dans sa portion de 60 %. Les chauffeurs reçoivent leur portion de 40 % en espèces sur une base journalière à la fin de chaque période de travail, à moins qu'il n'y ait pas suffisamment de liquide du fait de paiements importants reçus autrement qu'en espèces, auquel cas le propriétaire paie le conducteur le lendemain.

[9] Les chauffeurs de taxi répondent, vis-à-vis des propriétaires de taxis, des accidents dont ils sont responsables dans la mesure où ils ne sont pas assurés.

² L'alinéa 6e) du *Règlement sur l'assurance-emploi* (le « Règlement »).

[10] Les propriétaires de taxi engagent chacun leurs propres chauffeurs. Les chauffeurs ont tendance à travailler pour un seul propriétaire à la fois pour de longues périodes indéterminées. Parry Sound Taxi et ses propriétaires n'interdisent pas aux chauffeurs de conduire des taxis pour une autre entreprise locale de taxi. Ce fait n'est pas interdit non plus par les modalités des permis de chauffeur de taxi délivrés par la ville de Parry Sound.

[11] Les chauffeurs obtiennent des clients par l'intermédiaire des répartiteurs de Parry Sound Taxi et ils prennent aussi eux-mêmes des clients dans les rues. Parry Sound Taxi autorise les chauffeurs à refuser une course, qu'elle soit proposée par les répartiteurs ou non, sans qu'ils aient à justifier leur décision.

[12] Il semble qu'il n'est pas indiqué aux chauffeurs l'itinéraire à suivre pour conduire les clients à leur destination. Les chauffeurs ont le loisir de prendre des pauses à leur guise sans aviser le service de répartition, à moins qu'ils ne sortent de leur taxi. Les chauffeurs peuvent faire des courses personnelles et effectuer des déplacements semblables à leur discrétion.

[13] Le témoin était l'un des deux conducteurs de M. Labrash pendant la période en cause. Il conduisait régulièrement le taxi de M. Labrash pendant des périodes de travail de nuit, les mêmes nuits chaque semaine. Ces périodes de travail de nuit lui avaient été proposées lorsqu'il a été engagé par M. Labrash, et il les avait acceptées. S'il ne pouvait pas travailler pendant une période de travail de nuit, il était entendu qu'il devait aviser M. Labrash le plus tôt possible, ou, s'il ne pouvait pas rejoindre M. Labrash, il devait aviser le service de répartition. Les propriétaires insistaient sur le fait qu'il fallait les aviser le plus tôt possible afin de leur permettre de trouver un remplaçant.

[14] Tout au long de la période, les propriétaires considéraient les chauffeurs comme des entrepreneurs indépendants et ils n'effectuaient pas à leur égard de versements prévus par la loi, n'établissaient pas de feuillets T4 et ne versaient pas d'indemnités de congé payé. Il semble que la situation convenait à tout le monde et qu'elle a perduré pendant un long moment sans qu'il n'y ait de plainte de la part des chauffeurs de taxi. Il n'est pas clair si la situation a changé par suite d'une vérification des feuilles de paie par l'Agence du revenu du Canada (l'«ARC») ou parce que le chauffeur qui a témoigné a procédé à sa déclaration de revenu de manière différente après sa deuxième année de travail en tant que chauffeur de M. Labrash.

I. Le droit applicable

[15] Les critères pour déterminer s'il s'agit d'un contrat de louage de services (employé) par opposition à un contrat d'entreprise (entrepreneur indépendant) sont bien établis en common law. Pour trancher la question de savoir si un emploi est un emploi ouvrant droit à pension ou un emploi assurable, il convient de se demander si la personne exploite réellement une entreprise pour son propre compte. Voir les arrêts *Market Investigations, Ltd. v. Minister of Social Security*, [1968] 3 All E.R. 732 (Q.B.D.), *671122 Ontario Ltd. c. Sagaz Industries Canada Inc.*, 2001 CSC 59, [2001] 2 S.C.R. 983 et *Wiebe Door Services Ltd. v. M.N.R.*, 87 DTC 5025.

[16] La question doit être tranchée à la lumière de toutes les circonstances pertinentes et d'un certain nombre de critères ou de lignes directrices utiles, notamment : 1) l'intention des parties; 2) le degré de contrôle exercé sur le travail; 3) la propriété des instruments de travail; 4) la possibilité de profit et le risque de perte. Il n'existe aucune manière préétablie d'appliquer les facteurs pertinents, et l'importance relative et la pertinence des facteurs dépendent des faits particuliers et des circonstances de chaque cas.

[17] Dans l'arrêt *The Royal Winnipeg Ballet c. M.R.N.*, 2006 CAF 87, 2006 DTC 6323 et dans plusieurs autres décisions ultérieures, la Cour d'appel fédérale a souligné l'importance des critères relatifs à l'intention des parties et au contrôle pour trancher les questions concernant le statut d'employé.

[18] La *Loi de l'impôt sur le revenu* (la « Loi ») comporte une disposition déterminative applicable aux chauffeurs de taxi. Cette disposition est particulièrement mal rédigée, mais la Cour d'appel fédérale en a essentiellement dégagé l'interprétation selon laquelle un chauffeur de taxi est réputé exercer un emploi assurable pour l'application de l'AE à moins de se trouver dans l'une des situations suivantes : 1) il est propriétaire de plus de 50 % du taxi, 2) il est propriétaire ou exploitant de l'entreprise de taxi, 3) il est exploitant d'une entreprise publique.

[19] Dans *Canada (Attorney General) c. Skyline Cabs (1982) Ltd.*, [1986] A.C.F. N° 335, et dans *Yellow Cab Co. Ltd. c. Canada (Ministre du Revenu national)*, 2002 CAF 294, la Cour d'appel fédérale a confirmé que le terme « emploi » à l'alinéa 6e) du Règlement n'est pas utilisé dans son sens juridique strict de « contrat de louage de services » mais dans son acception plus large d'activité ou d'occupation. Autrement, la disposition du Règlement aurait peu de sens ou d'effet en écartant les décisions de la common law.

[20] Concernant la deuxième exception mentionnée à l'alinéa 6e) du Règlement, pour un chauffeur qui est aussi le propriétaire ou l'exploitant de l'entreprise, la Cour d'appel fédérale dans *Yellow Cab*, particulièrement au paragraphe 33, a précisé que le chauffeur doit être propriétaire ou exploitant de l'entreprise de taxi et ne doit pas simplement exercer l'activité de conduire un taxi. Autrement, la disposition déterminative aurait encore une fois peu d'effet en écartant les décisions de la common law.

II. Analyse

A. *L'intention*

[21] Il n'y a aucun élément de preuve selon lequel l'appelant et son chauffeur avaient une intention commune au moment de l'engagement de ce dernier. Toutefois, il semble ressortir clairement de la preuve qu'il existait une interprétation commune tout au long de la période en cause, interprétation selon laquelle les chauffeurs étaient des entrepreneurs indépendants engagés par les propriétaires de taxi. Les chauffeurs n'ont jamais protesté contre le fait qu'ils ne recevaient pas de feuillets T4, qu'aucune retenue n'était effectuée sur leur paye ou qu'ils ne recevaient pas d'indemnités de congé payé. Rien dans la preuve ne donne à penser que les chauffeurs ne déclaraient pas leur revenu comme un revenu d'un travail indépendant. Le chauffeur qui a témoigné n'avait jamais fait de réclamation relativement à son emploi avant que M. Labrash ne mette fin à son contrat.

[22] Selon la preuve dont je suis saisi, il y avait une interprétation commune pendant la période de travail, interprétation selon laquelle les chauffeurs étaient des entrepreneurs indépendants et non des employés des propriétaires de taxi. Cette preuve mérite qu'on lui accorde un poids considérable, mais elle doit être appréciée en fonction de l'existence éventuelle d'obstacles de nature juridique ou contractuelle au statut d'entrepreneur indépendant et à la lumière du comportement des parties, lequel doit être conforme à la manière dont les parties ont alors qualifié leur relation.

[23] D'après le règlement municipal de la ville de Parry Sound, les chauffeurs de taxi détenteurs d'un permis de chauffeur ne sont pas tenus d'être des employés de propriétaires de taxi détenteurs d'un permis de propriétaire. Bien que le règlement municipal fasse état de [TRADUCTION] « personnes employées par un propriétaire à titre de chauffeurs », le participe « employées » est ici clairement utilisé dans le sens large d'activité ou d'occupation et non dans le sens juridique strict. En fait, la Cour

supérieure de justice de l'Ontario, Cour des petites créances, est arrivée récemment à la même conclusion à l'issue d'une audience sur la saisie-arrêt mettant en cause Parry Sound Taxi et l'un des ses chauffeurs.

B. Le contrôle

[24] En l'espèce, le degré de contrôle exercé par les propriétaires de taxi sur les chauffeurs fait pencher la balance du côté du statut d'entrepreneur indépendant. Les chauffeurs acceptaient à l'avance des périodes de travail précises. Ils avaient le droit de refuser une course pour n'importe quelle raison sans avoir à se justifier. Les chauffeurs pouvaient choisir l'itinéraire qu'ils voulaient, ils pouvaient prendre des pauses à leur guise et ils avaient l'autorisation d'utiliser le taxi pour faire des courses personnelles. Après 2 h du matin, ils avaient la liberté de décider à quelle heure se terminerai la période de travail de nuit.

[25] Il semble que le contrôle ainsi exercé soit moins strict que celui auquel le Royal Winnipeg Ballet devait soumettre ses danseurs dans le cadre de son activité, de sorte que le degré de contrôle n'est pas en l'espèce un facteur qui empêcherait les chauffeurs d'avoir un statut d'entrepreneur indépendant en common law ou qui serait nécessairement incompatible avec un tel statut.

[26] En l'espèce, l'examen du contrôle exercé sur le travail m'amène à pencher en faveur de l'existence d'un statut d'entrepreneur indépendant.

C. La possibilité de profit et le risque de perte

[27] En l'espèce, les chauffeurs n'avaient aucune garantie d'avoir un salaire régulier. Leurs revenus représentaient seulement 40 % des recettes de la période de travail de nuit. Le montant gagné dépendait en grande partie de la présence des chauffeurs dans les rues, à la recherche de clients, et de leur capacité à répondre rapidement au service de répartition et à maintenir le contact avec celui-ci. Bien que les chauffeurs ne couraient aucun risque de perte réelle, ils étaient exposés à un risque considérable de recevoir un très petit revenu ou de ne recevoir aucun revenu, et ils pouvaient sans aucun doute avoir une grande influence et un grand contrôle sur leurs revenus pour n'importe quelle période de travail. Cette situation m'amène aussi à pencher légèrement en faveur de l'existence d'un statut d'entrepreneur indépendant et elle n'est certainement pas incompatible avec ce statut.

D. La propriété des instruments de travail

[28] J'ai conclu que la propriété des instruments de travail n'est pas un aspect utile à considérer dans un cas comme celui-ci. Les propriétaires de taxi possédaient et contrôlaient tout le nécessaire pour l'exploitation globale de l'entreprise de taxi à part, bien sûr, les chauffeurs. Pour leur part, les chauffeurs de taxi possédaient tout ce dont ils avaient besoin lorsqu'ils exerçaient l'activité de chauffeur de taxi pour le compte de tiers et s'acquittaient du coût connexe. Il s'agit ici de leur permis délivré par la ville et de leur permis de conduire délivré par la province. Cet aspect ne fait pas pencher la balance dans un sens ou dans l'autre pour de telles activités.

[29] Je conclus que, pour les besoins de la common law, les chauffeurs de taxi n'étaient pas des employés des propriétaires de taxi mais des entrepreneurs indépendants. Cette conclusion est déterminante pour l'application du RPC.

[30] Pour l'application de l'AE toutefois, je dois poursuivre par l'examen de l'application de l'alinéa 6e) du Règlement et de la question de savoir si les chauffeurs de taxi exercent un emploi exclu des emplois réputés assurables.

[31] Je ne trouve aucun fondement pour conclure que les conducteurs sont exclus de cette disposition du Règlement. Le chauffeur de taxi exerce ses activités en tant qu'entrepreneur indépendant, le propriétaire du taxi étant son client. Le chauffeur n'est pas le propriétaire ou l'exploitant de l'entreprise de taxi dans son ensemble.

[32] Ma conclusion en l'espèce est compatible avec la décision de la juge Woods dans *1022239 Ontario Inc. c. M.R.N.*, 2004 CCI 615. Je partage l'opinion de la juge Woods selon laquelle il serait inapproprié d'étendre l'application de l'exception applicable aux chauffeurs qui possèdent ou qui exploitent l'entreprise à d'autres faits que ceux soumis à la Cour d'appel fédérale dans *Yellow Cab*, affaire qui mettait en cause des exploitants à contrat en tant que chauffeurs et le paiement de frais mensuels fixes à l'entreprise de taxi, et non un partage des revenus gagnés.

[33] En conséquence, j'accueille l'appel de l'appelant en ce qui concerne le *Régime de pensions du Canada* et je rejette son appel relativement à l'assurance-emploi.

[34] Je vous remercie, M^e Akalehiywot. Je vous remercie, M. le greffier et M^{me} la sténographe judiciaire.

Signé à Ottawa, Canada, ce 27^e jour de juillet 2010.

« Patrick Boyle »

Juge Boyle

Traduction certifiée conforme
ce 22^e jour de septembre 2010.

Espérance Mabushi, M.A.Trad. Jur.

RÉFÉRENCE : 2010 CCI 399

N^{OS} DES DOSSIERS DE LA COUR : 2009-3055(CPP), 2009-3054(EI)

INTITULÉ : GERALD LABRASH
c.
MINISTRE DU REVENU NATIONAL

LIEU DE L'AUDIENCE : Sudbury (Ontario)

DATE DE L'AUDIENCE : Le 28 juin 2010

MOTIFS DU JUGEMENT : L'honorable juge Patrick Boyle

DATE DU JUGEMENT : Le 27 juillet 2010

COMPARUTIONS :

Représentant de l'appelant : M^e Tony McKenzie

Avocates de l'intimé : M^e Ashleigh Akalehiywot
M^e Geneviève Léveillé

ÉGALEMENT PRÉSENTS :

Greffier de la Cour : M. William P. O'Brien

Sténographe judiciaire : M^{me} Andreena M. Brant

AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :

Pour l'appelant :

Nom :

Cabinet :

Pour l'intimé :

Myles J. Kirvan
Sous-procureur général du Canada
Ottawa, Canada