

**Veillez noter qu'il se peut que l'énoncé de politique ci-dessous, bien que correct au moment où il a été émis, n'ait pas été mis à jour afin de tenir compte de changements législatifs ultérieurs.**

### **Énoncé de politique sur les TA/PS**

EP-002 Statut du mazout brut aux fins de la définition de « combustible diesel » au paragraphe 2(1) de la *Loi sur la taxe d'accise* (LTA)

#### **Date d'émission**

le 30 avril 2002

#### **Sujet**

STATUT DU MAZOUT BRUT AUX FINS DE LA DÉFINITION DE  
« COMBUSTIBLE DIESEL » AU PARAGRAPHE 2(1) DE LA *LOI SUR LA TAXE  
D'ACCISE* (LTA)

#### **Renvoi(s) à la loi**

Paragraphe 2(1) de la LTA.

#### **Numéro(s) de dossier du système de codage national**

52100-10-3

#### **Question et décision**

En raison des multiples utilisations du mazout brut, l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC) souhaite clarifier le statut d'imposition de ce combustible aux fins de la définition de « combustible diesel » au paragraphe 2(1) de la LTA.

Pendant le processus de raffinage, divers distillats tels que le naphta, le kérosène et le combustible diesel sont extraits du pétrole brut au moyen d'un certain nombre de procédés et techniques. En général, lorsque l'entreprise de raffinage a extrait le rendement maximal des distillats du pétrole brut, il lui reste un résidu visqueux qu'on appelle communément mazout lourd. À la température ambiante, le mazout lourd est normalement semi-solide et nécessite un préchauffage dans des réservoirs de stockage pour permettre le pompage et un préchauffage additionnel au brûleur pour permettre la pulvérisation.

Le mazout brut, aussi connu sous le nom d'huile à chauffage de type 6 au Canada et de mazout n° 6 aux États-Unis, est une catégorie de combustible résiduel qui peut être mélangé à de petites quantités de distillats pour obtenir un combustible ayant une viscosité précise selon les exigences de l'utilisateur final. Contrairement à d'autres types

de combustibles, le mazout brut peut varier considérablement dans sa composition et ses propriétés, et les normes nationales du Canada ne l'obligent à posséder que quelques qualités.

Le mazout brut est une source d'énergie peu coûteuse et facilement accessible dans bien des parties du monde. Bien qu'on l'utilise fréquemment comme combustible dans les brûleurs industriels des installations de chauffage et de production d'énergie à grande échelle (le matériel et l'entretien supplémentaires requis pour la manipulation du mazout brut font qu'il est à peu près impossible de l'utiliser dans les petites installations), le mazout sert aussi de combustible pour les moteurs à combustion interne de type allumage par compression dans certains bâtiments de mer.

Selon le paragraphe 2(1) de la LTA, le terme « combustible diesel » s'entend de ce qui suit :

toute huile combustible qui peut être utilisée dans les moteurs à combustion interne de type allumage par compression, à l'exception de toute huile combustible destinée à être utilisée et utilisée de fait comme **huile à chauffage**.

Le sens de l'expression « huile à chauffage » n'est pas défini dans la LTA. La position de l'ADRC est qu'aux fins de la définition du terme « combustible diesel » apparaissant au paragraphe 2(1) de la LTA, l'expression « huile à chauffage » s'entend de ce qui suit :

tout combustible destiné à être utilisé dans des appareils chauffés à l'huile et servant à la production de chaleur à des fins domestiques ou industrielles.

De plus, selon l'interprétation de l'ADRC, l'expression « appareil chauffé à l'huile » désigne ce qui suit :

tout appareil qui brûle un combustible liquide et qui contient un brûleur produisant une flamme nue, à l'exception des moteurs à combustion interne.

Les brûleurs à mazout, les chaudières et les fours sont des exemples d'appareils chauffés à l'huile.

Auparavant, l'ADRC considérait tout combustible capable d'alimenter les moteurs à combustion interne de type allumage par compression comme un « combustible diesel » aux fins de la taxe d'accise. Cette définition incluait diverses catégories de combustibles mélangés, sans égard aux proportions des mélanges de diesel et de combustibles résiduels pouvant être connus sous divers noms dans l'industrie tels que combustible de soute et combustible marine intermédiaire.

Toutefois, comme le mazout brut est classé, selon les normes nationales du Canada, comme un type d'huile à chauffage destiné à être utilisé dans les appareils chauffés à l'huile, mais qu'il est aussi utilisé dans certains moteurs à combustion interne de type allumage par compression, la position de l'ADRC à l'égard du statut du mazout brut aux fins de la définition de l'expression « combustible diesel » apparaissant au paragraphe 2(1) de la LTA est celle qui suit.

**Le mazout brut est considéré comme de l'« huile à chauffage », et il est donc exclu, sous condition, de la définition de l'expression « combustible diesel » apparaissant au paragraphe 2(1) de la LTA lorsqu'il est destiné à être utilisé et effectivement utilisé dans des appareils chauffés à l'huile.**

**Le mazout brut est considéré comme un « combustible diesel » assujéti à la taxe lorsqu'il est importé au Canada ou fabriqué ou produit au Canada pour être livré, vendu ou alloué à des fins pour lesquelles la taxe d'accise sur le diesel s'applique telles que l'utilisation dans des moteurs diesels de type allumage par compression.**

### **Facteurs déterminants**

Les facteurs déterminants dans la détermination du statut du mazout brut aux fins de la définition de l'expression « combustible diesel » apparaissant au paragraphe 2(1) de la LTA sont décrits dans l'énoncé de politique EP-001 de l'ADRC, *Sens de l'expression « huile à chauffage » aux fins de la définition du terme « combustible diesel » apparaissant au paragraphe 2(1) de la LTA*. Comme on l'explique dans cet énoncé de politique, l'ADRC déterminera le statut du combustible aux fins de la taxe d'accise en tenant compte à la fois de l'utilisation prévue pour le combustible (c.-à-d. comment il est fabriqué et commercialisé) et de son utilisation réelle (c.-à-d. la façon dont l'utilisateur final l'utilise).

### **Autres facteurs**

1. Tout mazout brut acheté ou importé sans payer de taxe d'accise qui est ensuite vendu ou affecté à des fins pour lesquelles la taxe d'accise sur le combustible diesel est payable (p. ex. l'utilisation dans des moteurs à combustion interne de type allumage par compression) sera assujéti à la taxe d'accise en vertu du paragraphe 23(9.1) de la LTA. La taxe doit être payée par la personne qui vend ou affecte le mazout brut à des fins pour lesquelles la taxe d'accise sur le combustible diesel est payable dans les circonstances suivantes :

- lorsque le mazout brut est vendu à des fins pour lesquelles la taxe d'accise sur le combustible diesel est payable, au moment de sa livraison à l'acheteur;
- lorsque le mazout brut est affecté à des fins pour lesquelles la taxe d'accise sur le combustible diesel est payable, au moment de l'affectation.

En raison de ces dispositions concernant les utilisations divergentes, les fabricants ou les producteurs titulaires de licence, de même que les marchands en gros et les autres distributeurs de combustible titulaires de licence sont tenus de rendre compte de la taxe d'accise à l'égard de tout mazout brut qu'ils vendent en connaissance de cause aux fins de l'utilisation dans des moteurs à combustion interne de type allumage par compression. Si le mazout brut est affecté à l'utilisation dans des moteurs à combustion interne de type allumage par compression après le moment de l'achat, la personne qui affecte le combustible est tenue de rendre compte de la taxe d'accise à ce moment.

2. La personne qui mélange du mazout léger (p. ex. du combustible diesel destiné à l'usage commercial) avec du mazout brut en vue de produire une catégorie de combustible distincte ayant une viscosité particulière sera considérée comme un fabricant ou un producteur si le mazout mélangé est considéré comme du « combustible diesel » aux fins de la taxe d'accise. La personne sera tenue d'obtenir une licence de fabricant ou de producteur en vertu de l'article 64 de la LTA si la valeur totale des produits fabriqués pour être vendus ou pour son propre usage est égale ou supérieure à 50 000 \$ par année civile.

### **Exemple n° 1**

#### **Faits**

1. Une usine de pâte à papier achète du mazout brut qu'elle utilisera pour la production de pâte kraft.
2. Le mazout a été vendu par l'intermédiaire de la chaîne de distribution avec exemption de la taxe d'accise, car il devait être utilisé comme huile à chauffage.
3. Le mazout est consommé dans une chaudière pour cuire le bois à pâte.

#### **Question**

Quel est le statut du mazout brut aux fins de la définition de l'expression « combustible diesel » apparaissant au paragraphe 2(1) de la LTA?

#### **Commentaires**

Le mazout brut que l'usine de pâte à papier utilise pour la production de pâte kraft est considéré comme de « l'huile à chauffage » aux fins de la définition de l'expression « combustible diesel » apparaissant au paragraphe 2(1) de la LTA, et il n'est donc pas assujéti à la taxe d'accise.

Le mazout brut est à la fois destiné à être utilisé et effectivement utilisé dans des appareils chauffés à l'huile et, par conséquent, il peut être considéré comme de l'« huile à chauffage ».

### **Exemple n° 2**

#### **Faits**

1. Une centrale thermique achète du mazout brut devant être utilisé pour produire de l'électricité.
2. Le mazout a été vendu par l'intermédiaire de la chaîne de distribution avec exemption de la taxe d'accise, car il est destiné à servir d'huile à chauffage.
3. Le mazout est consommé dans une chaudière pour produire de la vapeur alimentant les turbines.

#### **Question**

Quel est le statut du mazout brut aux fins de la définition de l'expression « combustible diesel » apparaissant au paragraphe 2(1) de la LTA?

#### **Commentaires**

Le mazout brut qu'utilise la centrale thermique pour produire de l'électricité est considéré comme de l'« huile à chauffage » aux fins de la définition de l'expression « combustible diesel » apparaissant au paragraphe 2(1) de la LTA, et il n'est donc pas assujéti à la taxe d'accise.

Le mazout brut est à la fois destiné à être utilisé et effectivement utilisé dans des appareils chauffés à l'huile, et il ne peut donc pas être considéré comme de l'« huile à chauffage ».

### **Exemple n° 3**

#### **Faits**

1. Une entreprise de transport maritime achète du mazout brut destiné à être utilisé pour alimenter les moteurs à propulsion d'un bâtiment de mer.

2. Le mazout a été vendu par l'intermédiaire de la chaîne de distribution avec exemption de la taxe d'accise, car il est destiné à servir d'huile à chauffage.

3. Le mazout est consommé dans un moteur à combustion interne de type allumage par compression.

### **Question**

Quel est le statut du mazout brut aux fins de la définition de l'expression « combustible diesel » apparaissant au paragraphe 2(1) de la LTA?

### **Commentaires**

Le mazout brut que l'entreprise de transport maritime utilise est considéré comme du « combustible diesel » et est assujéti à la taxe d'accise; toutefois, l'entreprise peut avoir le droit d'acheter le mazout sans payer la taxe d'accise en vertu de certaines conditions précises définies dans le *Règlement sur les approvisionnements de navire*.

Dans les faits, le mazout brut n'est pas utilisé dans un appareil chauffé à l'huile, il ne peut donc pas être considéré comme de l'« huile à chauffage ». Comme le mazout est en fait utilisé dans un moteur à combustion interne de type allumage par compression, il est considéré comme du « combustible diesel » et assujéti à la taxe d'accise.

## **Exemple n° 4**

### **Faits**

1. Un distributeur de combustibles achète du mazout brut en vue de le revendre comme huile à chauffage. Le distributeur n'est pas un fabricant ni un marchand en gros titulaire de licence en vertu de la LTA et le mazout a été acheté sans payer la taxe d'accise.

2. Le distributeur vend le mazout à une entreprise de transport maritime qui l'utilisera pour les moteurs à propulsion d'un bâtiment de mer. Il s'agit de moteurs à combustion interne de type allumage par compression.

### **Question**

Quel est le statut du mazout brut aux fins de la définition de l'expression « combustible diesel » apparaissant au paragraphe 2(1) de la LTA?

## **Commentaires**

Le mazout brut que vend le distributeur est considéré comme du « combustible diesel » et il est assujéti à la taxe d'accise; toutefois, l'entreprise de transport maritime peut avoir le droit d'acheter le mazout sans payer la taxe d'accise en vertu de certaines conditions précises définies dans le *Règlement sur les approvisionnements de navire*.

Dans les faits, le mazout brut n'est pas utilisé dans un appareil chauffé à l'huile, et il ne peut donc pas être considéré comme de l'« huile à chauffage ». Comme le mazout est en fait utilisé dans un moteur à combustion interne de type allumage par compression, il est considéré comme du « combustible diesel » et assujéti à la taxe d'accise.

En vertu du paragraphe 23(9.1) de la LTA, le distributeur est tenu de remettre la taxe d'accise au taux de 0,04 \$ le litre sur la quantité de mazout vendu en vue d'être utilisé dans un moteur à combustion interne de type allumage par compression.

## **Exemple n° 5**

### **Faits**

1. Un distributeur de combustibles achète du mazout brut en vue de le revendre comme huile à chauffage. Le distributeur n'est pas un fabricant ou un marchand en gros titulaire de licence en vertu de la LTA et le mazout a été acheté sans payer la taxe d'accise.
2. Le distributeur vend le mazout à une entreprise de transport maritime pour les moteurs à propulsion d'un bâtiment de mer. Il s'agit de moteurs à combustion interne de type allumage par compression.
3. Toutefois, à la demande de l'entreprise de transport maritime, le distributeur mélange du mazout léger avec le mazout brut afin de produire un mélange particulier de mazout ayant une viscosité particulière convenant à l'utilisation dans les moteurs des navires.

### **Question**

Quel est le statut du mazout brut aux fins de la définition de l'expression « combustible diesel » apparaissant au paragraphe 2(1) de la LTA?

## **Commentaires**

Le mazout brut que vend le distributeur est considéré comme du « combustible diesel » et est assujéti à la taxe d'accise; toutefois, l'entreprise de transport maritime peut avoir le droit d'acheter le mazout sans payer la taxe d'accise en vertu de certaines conditions précises définies dans le *Règlement sur les approvisionnements de navire*.

Dans les faits, le mazout brut n'est pas utilisé dans un appareil chauffé à l'huile, et il ne peut donc pas être considéré comme de l'« huile à chauffage ». Comme le mazout brut est en fait utilisé dans un moteur à combustion interne de type allumage par compression, il est considéré comme du « combustible diesel » et assujéti à la taxe d'accise.

Le fait de mélanger du mazout léger et du mazout brut pour produire une catégorie de mazout distincte ayant une viscosité particulière est considérée comme de la fabrication ou de la production si le mélange de mazout est considéré comme du « combustible diesel » aux fins de la taxe d'accise. Le distributeur est tenu d'obtenir une licence de fabricant ou de producteur en vertu de l'article 64 de la LTA si la valeur totale des produits fabriqués pour être vendus ou pour son propre usage est égale ou supérieure à 50 000 \$ par année civile.