

Les automobiles : faut-il louer ou acheter? Fournies par l'employeur ou par l'employé?

En bref...

- Le taux d'utilisation à des fins personnelles est définitivement la clé pour déterminer si l'automobile doit être fournie ou non par l'employeur.
- Une automobile fournie par l'employeur doit, règle générale, être une automobile louée afin de diminuer radicalement l'avantage imposable.
- Quelles sont les règles sur les frais de fonctionnement d'une automobile fournie par l'employeur?
- Pour une détention personnelle, faut-il louer ou acheter? La clé à cette énigme réside souvent dans ce que vous ferez avec les liquidités supplémentaires!
- Une nouvelle règle fiscale s'applique désormais pour les voitures électriques, mais il reste encore beaucoup de travail à faire...

Sujets traités

| | |
|--|-----------|
| Partie I : les automobiles utilisées dans le cadre d'un emploi | 2 |
| Si vous demandez à votre employeur de vous fournir une automobile | 2 |
| A. Automobiles utilisées à 50 % ou moins à des fins d'affaires | 3 |
| B. Automobiles utilisées à plus de 50 % à des fins d'affaires | 3 |
| Exemple | 4 |
| Le véhicule fourni doit-il être loué ou acheté par l'employeur? | 4 |
| Dans quelles circonstances est-il préférable d'avoir une automobile fournie par l'employeur? | 5 |
| S'il n'y a aucune réduction de l'avantage imposable | 5 |
| Si l'employé bénéficie de la réduction de l'avantage imposable | 6 |
| Si le véhicule est plutôt fourni par l'employé, quel mode de compensation devrait-il obtenir de la société à l'égard de l'utilisation à des fins d'affaires? | 6 |
| Partie II : les automobiles utilisées strictement à des fins personnelles | 6 |
| Certains critères militant en faveur de l'achat | 7 |
| Certains critères militant en faveur de la location | 7 |
| Mensualités : location vs achat | 7 |
| Partie III : les automobiles utilisées par les travailleurs autonomes | 8 |
| Partie IV : quelques commentaires sur les voitures électriques | 9 |
| Conclusion | 10 |
| Annexe : | |
| Plafonds applicables aux dépenses d'automobile | 11 |

Ce sujet fort important, qui vise un très grand nombre d'individus et d'entreprises, mérite toute votre attention! Même s'il est parfois abordé dans certains médias écrits, les informations transmises sont souvent de nature trop générale et omettent plusieurs critères essentiels à la prise de décisions. Voilà pourquoi le présent bulletin tentera de répondre de façon précise à plusieurs de vos interrogations. Évidemment, les questions fiscales, en plus des aspects financiers, doivent être considérées quant aux choix à effectuer.

Il est impossible de traiter toutes les situations sur un pied d'égalité, car les règles fiscales applicables peuvent être très différentes. Ainsi, nous aborderons le sujet en quatre parties distinctes, à savoir :

Partie I : les automobiles utilisées dans le cadre d'un emploi

Partie II : les automobiles utilisées strictement à des fins personnelles

Partie III : les automobiles utilisées par des travailleurs autonomes

Partie IV : quelques commentaires sur les voitures électriques

Cette façon de procéder permettra d'apporter un éclairage plus juste sur les décisions à prendre.

Partie I : les automobiles utilisées dans le cadre d'un emploi

Lorsqu'un employé, un cadre ou un actionnaire dirigeant d'une entreprise réfléchit sur son mode de rémunération, il peut envisager deux scénarios à l'égard de son automobile, à savoir :

- i) demander à son employeur de lui fournir une automobile;
- ii) fournir lui-même son véhicule moyennant ou non une compensation.

Il existe des règles particulières dans les lois fiscales prévoyant l'ajout d'un avantage imposable au revenu de l'employé à l'égard du ou des véhicules fournis par l'employeur, car dans la plupart des situations, l'employé (ou l'actionnaire dirigeant) en retire un avantage du fait qu'il peut utiliser le véhicule fourni par l'employeur à des fins personnelles. **Cependant, il est clair que d'avoir un véhicule fourni peut être une excellente solution pour certains employés et une mauvaise décision pour d'autres employés.** Essentiellement, l'élément majeur qui fera pencher la balance en faveur d'un côté ou de l'autre est le taux d'utilisation à des fins personnelles du véhicule automobile ainsi que l'option « location », et ce, tel que nous le démontrerons dans le présent bulletin. Analysons les deux scénarios à envisager afin de prendre la meilleure décision dans le cas qui vous concerne. Notez que des règles particulières s'appliquent à certaines véhicules de type « pick-up » ou fourgonnettes (non traitées dans ce bulletin) dans la mesure où ils ne répondent pas à la « définition fiscale » d'une automobile.

Si vous demandez à votre employeur de vous fournir une automobile

Dans un tel cas, les lois fiscales prévoient que votre employeur doit ajouter à vos revenus deux avantages imposables :

- i) un avantage imposable relatif aux frais de fonctionnement du fait que votre employeur défraie à votre place les frais de fonctionnement de l'automobile lorsque vous l'utilisez à des fins personnelles;
- ii) un avantage imposable relatif au droit d'usage du fait que vous avez le droit d'utiliser le véhicule de l'employeur à des fins personnelles.

Pour l'année 2020, l'**avantage imposable relatif aux frais de fonctionnement** (essence, assurances, permis, entretien et réparation, etc.) à l'égard d'une automobile fournie par l'employeur s'élève à 0,28 \$ par kilomètre parcouru à des fins personnelles par l'employé (notez que des règles spéciales sont prévues pour les employés dont les fonctions sont principalement la vente ou la location d'automobiles). Ainsi, si vous avez une automobile fournie par votre employeur et que vous parcourez 15 000 km à des fins personnelles et 5 000 km aux fins de votre emploi en 2020, l'avantage imposable relatif aux frais de fonctionnement s'élèvera à 4 200 \$ (15 000 km x 0,28 \$). Une autre méthode de calcul peut aussi être utilisée, mais uniquement dans le cas où l'automobile est utilisée à plus de 50 % à des fins d'emploi. **Cette méthode alternative peut d'ailleurs procurer d'excellents résultats** (en termes d'avantage imposable moindre) suite aux assouplissements apportés par le budget fédéral de 2003.

D'autre part, il est important de noter que l'avantage relatif aux frais de fonctionnement d'une automobile fournie par l'employeur se situe présentement en 2020 à 0,28 \$ par kilomètre parcouru à des fins personnelles **peu importe le type de voitures**. Cela signifie donc que les règles fiscales traitent sur le même pied les frais de fonctionnement relatifs à une voiture Mercedes et ceux relatifs à une Hyundai Accent (ou même à une voiture électrique). Cela nous apparaît un non-sens évident (seulement qu'à penser aux coûts d'assurances et d'essence), mais nul doute qu'il s'agit d'une règle favorisant les employés ayant à leur disposition des véhicules à essence « haut de gamme » ou encore des véhicules mal en point nécessitant des réparations importantes. Si vous trouvez que l'avantage pour frais de fonctionnement est trop élevé à 0,28 \$ du kilomètre parcouru à des fins personnelles, vous pourriez songer à ce que l'employé assume tous les frais de fonctionnement de l'automobile fournie par l'employeur (autres que ceux rattachés directement à la location (mensualités de location) ou à l'acquisition du véhicule). L'employé pourrait par la suite demander à l'employeur de lui verser une allocation de 0,28 \$ du kilomètre

parcouru à des fins d'emploi. Ce principe pourrait ne pas s'appliquer à l'égard d'une voiture électrique selon l'ARC, puisqu'une telle allocation pourrait être jugée déraisonnable par rapport aux coûts réellement engagés (interprétation fédérale # 2016-0674801C6).

Il faut aussi préciser que l'avantage imposable demeurait auparavant le même montant par kilomètre parcouru à des fins personnelles même si l'employeur n'assumait qu'une partie des frais de fonctionnement. À titre d'exemple, si votre employeur ne supportait que les frais d'assurance, mais pas les frais d'essence et d'entretien, l'avantage imposable demeurait néanmoins au même montant par kilomètre parcouru à des fins personnelles. La règle d'or était donc que l'employeur devait assumer la totalité ou quasi-totalité des frais de fonctionnement ou ne pas les assumer du tout lorsqu'il s'agissait d'une automobile fournie par l'employeur. Or, l'ARC a annoncé qu'elle avait modifié et assoupli sa position administrative en 2008 par rapport à celle plus rigide qui existait depuis 1995! En effet, dans l'interprétation fédérale # 2008-027407117 du 26 mai 2008, l'ARC a indiqué qu'elle modifiait favorablement sa position et qu'elle accepte désormais de façon administrative que les dépenses payées directement par l'employé à des tiers réduisent l'avantage imposable des frais de fonctionnement calculés à 0,28 \$ du kilomètre en 2020. Cela constitue donc un renversement de la position adoptée à l'origine en 1995 (interprétation fédérale # 9507005), car il était auparavant impossible de réduire l'avantage imposable pour « frais de fonctionnement » à l'égard des frais payés directement par l'employé à des tierces parties (comme l'essence ou des réparations). Il s'agit donc là d'une bonne nouvelle.

Le deuxième avantage imposable concerne **l'avantage relatif au droit d'usage**. Les règles sont cependant totalement différentes selon que l'automobile fournie par l'employeur est utilisée à 50 % ou moins à des fins d'affaires ou à un pourcentage excédant 50 %.

A. Automobiles utilisées à 50 % ou moins à des fins d'affaires

Sans entrer dans les détails techniques, le calcul annuel de cet avantage peut se résumer ainsi pour un véhicule fourni à un employé durant toute l'année :

- i) dans le cas d'un véhicule **loué** par l'employeur :
⅓ des frais de location du véhicule (incluant les taxes);
- ii) dans le cas d'un véhicule **acheté** par l'employeur :
24 % du coût original du véhicule (incluant les taxes).

Dans un tel cas, on constate que le fait que l'employé ait utilisé le véhicule de son employeur à 95 % ou à 55 % à des fins personnelles ne modifie pas le montant de l'avantage imposable pour droit d'usage.

Évidemment, si le véhicule ne vous a pas été fourni pendant toute l'année, un ajustement proportionnel est prévu dans les lois fiscales. De plus, des règles particulières s'appliquent aux employés dont les fonctions sont principalement la vente ou la location d'automobiles.

En effectuant le test du pourcentage d'utilisation à des fins d'affaires, il faut garder en mémoire que la distance parcourue entre la résidence de l'employé et le lieu d'affaires de l'employeur constitue, règle générale, un usage personnel tandis **qu'un déplacement effectué de la résidence de l'employé directement chez un client** est généralement considéré comme étant effectué à des fins d'affaires.

B. Automobiles utilisées à plus de 50 % à des fins d'affaires

Depuis 2003, un employé peut bénéficier d'une réduction de l'avantage pour droit d'usage si les deux conditions suivantes sont satisfaites :

- i) la distance parcourue par l'automobile alors qu'elle est mise à la disposition de l'employé l'a été principalement dans l'accomplissement de ses fonctions (donc, plus de 50 % de l'utilisation est à des fins d'affaires);

- ii) la distance parcourue à des fins personnelles est inférieure à 1 667 kilomètres par mois (c'est-à-dire 20 004 kilomètres pour une période de 12 mois).

Notez que pour les années antérieures à 2003, il fallait un pourcentage de 90 % ou plus à i) et un kilométrage inférieur à 1 000 kilomètres par mois à ii). **Il s'agit donc d'un assouplissement majeur** pour les particuliers ayant une automobile fournie par l'employeur et dont le taux d'utilisation à des fins d'affaires se situe entre 50 % et 90 %, et ce, tel que l'exemple suivant le démontre.

Exemple

M. Labonté a une automobile fournie par son employeur. Il s'agit d'un véhicule loué dont les mensualités (taxes comprises) s'élèvent à 600 \$ par mois. Le véhicule lui sera fourni tout au long de l'année 2020. Il devrait parcourir 25 000 kilomètres, dont 10 000 kilomètres à des fins personnelles et 15 000 kilomètres à des fins d'affaires.

En 2002, l'avantage imposable pour droit d'usage aurait été le suivant :

$$\frac{2}{3} \times (600 \$ \text{ par mois} \times 12 \text{ mois}) = 4\,800 \$$$

En 2020, l'avantage imposable pour droit d'usage sera le suivant :

$$\frac{2}{3} \times (600 \$ / \text{mois} \times 12 \text{ mois}) \text{ multiplié par :}$$

$$\frac{10\,000 \text{ kilomètres (utilisation personnelle)}}{1\,667 \text{ km} \times 12 \text{ mois (ou si vous préférez, 20\,004 km)}} = 2\,400 \$$$

On constate donc que l'avantage imposable pour droit d'usage, dans cet exemple, a été réduit de moitié par rapport aux anciennes règles. D'autre part, si M. Labonté a plutôt utilisé le véhicule à des fins personnelles pour un total de 5 000 kilomètres, l'avantage sera égal à 25 % de 4 800 \$, soit 1 200 \$. Par contre, si M. Labonté avait utilisé le véhicule à des fins personnelles pour 15 000 kilomètres (sur un total de 25 000 kilomètres), **aucune réduction** de l'avantage imposable n'en découlerait, car l'utilisation à des fins d'affaires n'aurait pas excédé 50 %. N'oubliez pas la première condition! Cette règle signifie aussi qu'il y a bonification automatique et favorable de la réduction de l'avantage imposable si le particulier franchit annuellement moins de 20 004 km par année (distance totale), tout en ayant une portion « affaires » qui excède 50 %.

Notez qu'en vertu d'une règle proposée dans le budget du Québec du 30 mars 2004, l'employé est désormais tenu de fournir à son employeur une copie de son registre de déplacements, et ce, pour les années d'imposition 2005 et suivantes. Une pénalité fiscale de 200 \$ par année pourra être imposée à l'employé en défaut.

Le véhicule fourni doit-il être loué ou acheté par l'employeur?

Cet aspect est primordial. Étant donné que les règles fiscales de base pour déterminer l'avantage imposable relatif au droit d'usage selon qu'il s'agit d'une automobile louée ou achetée n'ont pas été modifiées depuis 1981(!) et que les taux d'intérêt ont une influence majeure sur le loyer mensuel d'une automobile, une réflexion s'impose. En effet, les taux d'intérêt ont baissé progressivement, mais de façon très importante, depuis 1981. Ainsi, les mensualités d'une location automobile ont baissé énormément (pour un coût d'achat égal), entraînant également une baisse substantielle de l'avantage imposable relatif au droit d'usage dans le cas d'une automobile louée par l'employeur.

Ainsi, pour un employé, il est généralement beaucoup plus avantageux de voir l'employeur louer le véhicule qui lui sera fourni plutôt que de voir l'employeur acheter le véhicule, et ce, tel que le tableau 1 le démontre clairement.

Il s'agit d'un calcul simple à effectuer et qui peut effectivement procurer des économies substantielles à l'employé d'autant plus que les contrats de location comportent des clauses beaucoup plus souples qu'auparavant. **Règle générale, la location du véhicule par l'employeur plutôt que l'achat par l'employeur a pour effet de réduire l'avantage imposable relatif au droit d'usage d'au moins la moitié pour une location « type » de 36 à 48 mois. C'est plus qu'un pensez-y-bien!** Ce principe demeure entièrement applicable même si l'employé bénéficie d'un avantage imposable réduit en vertu des assouplissements introduits en 2003 par les autorités fiscales et que nous avons abordé précédemment. L'écart en termes de dollars sera alors simplement moins grand et l'impact sur la décision de l'employeur de louer plutôt que d'acheter l'automobile variera selon l'importance de la réduction de l'avantage imposable en vertu des nouvelles règles introduites en 2003. Le ministère des Finances du Canada a officiellement été avisé de cet écart injustifiable en termes de politique fiscale, et ce, depuis près de 15 ans! Il reste à savoir si une modification législative éventuelle en résultera.

Tableau 1

| | |
|--|-----------|
| - Véhicule d'un coût de 44 183 \$ + taxes | 50 799 \$ |
| - Location : 651 \$ / mois + taxes Terme de 48 mois | 748 \$ |
| <hr/> | |
| Avantage imposable annuel si le véhicule est acheté 24 % x 50 799 \$ | 12 192 \$ |
| Avantage imposable annuel si le véhicule est loué ($\frac{2}{3}$ x 748 \$ x 12 mois) | 5 984 \$ |
| Différence annuelle dans l'avantage imposable | 6 208 \$ |
| Différence après 4 ans dans l'avantage imposable | 24 832 \$ |
| Économies d'impôt pour le particulier après 4 ans (taux de 53,31 %) | 13 238 \$ |

D'autre part, rien n'empêche l'employeur d'exercer son option d'achat à la fin du contrat de location. Si le prix de l'option correspond alors sensiblement à la juste valeur marchande de l'automobile à cette date (une valeur clairement moins élevée que le coût original), l'avantage imposable annuel sera alors calculé en utilisant 24 % (2 % par mois) du prix payé pour exercer l'option et non pas du coût original! L'interprétation fédérale # 2009-0350541E5 confirme d'ailleurs notre analyse.

Dans quelles circonstances est-il préférable d'avoir une automobile fournie par l'employeur?

Après avoir noté que la location s'avère généralement une solution entraînant un fardeau fiscal beaucoup moins lourd pour l'employé dans le cas d'une automobile fournie par l'employeur, il faut alors franchir l'étape suivante. Dans quel cas devrait-on fournir une automobile et dans quel cas devrait-on demander à l'employé de fournir le véhicule tout en le compensant en conséquence, au besoin.

C'est en analysant la formule pour déterminer l'avantage imposable relatif au droit d'usage que l'on trouve la réponse.

S'il n'y a aucune réduction de l'avantage imposable

En forçant l'inclusion d'un avantage imposable égal à $\frac{2}{3}$ des frais de location, les lois fiscales **présument donc indirectement** un avantage pour droit d'usage basé sur une utilisation personnelle de **66 $\frac{2}{3}$ %** (soit $\frac{2}{3}$ des frais de location payés par la société). Cela signifie que deux employés parcourant 25 000 kilomètres par année sont traités de façon identique aux fins de cet avantage même si un employé utilise le véhicule à 60 % à des fins personnelles et l'autre employé à 95 %.

Ainsi, comme les lois fiscales présument, dans ce cas précis visant une automobile louée, que vous utilisez l'automobile fournie par l'employeur pour $\frac{2}{3}$ à des fins personnelles et $\frac{1}{3}$ à des fins de travail, il faut en conclure ceci :

- Comme l'employé n'a pas droit à une réduction de l'avantage imposable en vertu des nouvelles règles introduites en 2003, plus il utilise le véhicule à des fins personnelles, plus le fait d'avoir une automobile fournie par l'employeur est avantageux. En effet, si l'employé utilise le véhicule à 95 % à des fins personnelles, mais que l'avantage imposable pour droit d'usage ne reflète qu'une utilisation personnelle de 66 $\frac{2}{3}$ %, cet excédent n'est pas imposé du tout au niveau de l'avantage pour droit d'usage.

Si l'employé bénéficie de la réduction de l'avantage imposable

Dans ce cas, pour une automobile louée fournie par l'employeur, il faut simplement ajuster la formule pour tenir compte de la réduction et tirer les conclusions appropriées.

Ainsi, si l'employé a droit à une réduction de l'avantage pour droit d'usage de 75 % en vertu des nouvelles règles introduites en 2003 (voir l'exemple de M. Labonté présenté dans les pages précédentes), les lois fiscales **présumeront donc** qu'aux fins de l'avantage pour droit d'usage d'une automobile louée, l'employé utilise le véhicule à 16,67 % à des fins personnelles (soit $\frac{3}{4} \times 25\%$). Vous pourrez alors comparer ce résultat avec votre utilisation **réelle** à des fins personnelles afin de déterminer si le fait d'avoir un véhicule fourni par l'employeur est une sage décision. De plus, dans cet exemple, vous pourrez aussi bénéficier de la méthode « alternative » pour calculer l'avantage imposable relatif **aux frais de fonctionnement** et ne pas utiliser la méthode « standard » de 0,28 \$ par kilomètre parcouru à des fins personnelles en 2020. Dans certains cas, vous serez agréablement surpris des résultats!

Si le véhicule est plutôt fourni par l'employé, quel mode de compensation devrait-il obtenir de la société à l'égard de l'utilisation à des fins d'affaires?

À cet égard, on peut envisager deux modes de compensation pour l'employé (incluant un actionnaire dirigeant).

Mode 1

- Une allocation au kilomètre est non imposable si elle est raisonnable. À titre d'exemple seulement, cela pourrait être d'environ 0,53 \$ à 0,59 \$ du kilomètre pour un véhicule récent parcourant une distance de 20 000 kilomètres par année. Le montant doit demeurer raisonnable, sinon vous subirez les foudres du fisc;
- l'employé ne déduira aucune dépense d'automobile dans ses déclarations fiscales et assumera personnellement les coûts réels pour l'automobile;
- l'employeur ne pourra cependant déduire, en 2020, qu'un maximum de 0,59 \$ du kilomètre sur les premiers 5 000 km par employé et 0,53 \$ du kilomètre sur l'excédent.

Ce mode de compensation est à envisager par les employés qui franchissent beaucoup de kilomètres à des fins d'affaires et qui ont un véhicule en bon état.

Mode 2

- L'employeur remplit et signe le formulaire fédéral T2200 ainsi que son équivalent provincial (TP-64.3) et l'employé déduit les dépenses d'automobile qu'il a réellement supportées dans ses déclarations fiscales;
- l'employeur peut verser un salaire additionnel ou une allocation mensuelle à l'employé pour l'aider à payer ses dépenses d'automobile, mais une telle somme sera généralement imposable pour le particulier.

Ce mode peut être fort valable pour les employés qui ne franchissent pas assez de kilomètres à des fins d'affaires pour utiliser le mode 1, bien qu'ils doivent utiliser régulièrement leur véhicule pour leur travail ou encore s'ils ont un véhicule dont les frais de fonctionnement sont élevés.

Partie II : les automobiles utilisées strictement à des fins personnelles

Lorsqu'un particulier veut changer son véhicule qu'il utilise strictement à des fins personnelles (c'est-à-dire pour ses déplacements personnels tels que l'aller-retour à son travail, pour ses loisirs, etc.), l'inévitable question revient sur le plancher. **Devrait-il louer le véhicule ou l'acheter?**

Évidemment, hormis les questions financières, il ne faut pas oublier qu'il existe aussi des facteurs d'ordre personnel qui vont influencer la décision.

Certains critères militant en faveur de l'achat

À titre d'exemple seulement, parmi les avantages de l'achat d'une automobile, qui relèvent entre autres de facteurs personnels, notons les suivants:

- i) il existe peu de contraintes quant aux limites de kilométrage;
- ii) il existe généralement moins de contraintes quant à l'usure ou à l'état général du véhicule (par exemple, de légers dommages) ainsi qu'à la revente du véhicule;
- iii) les ajouts ou la modification du véhicule peuvent être envisagés avec plus de liberté, car le véhicule sera peut être conservé plus longtemps que dans le cas d'une location;
- iv) l'achat permet d'accumuler un certain capital pour l'acquisition du prochain véhicule (par le biais de la valeur d'échange et/ou par la fin des mensualités relatives au prêt).

Certains critères militant en faveur de la location

À titre d'exemple seulement, parmi les avantages de la location et qui relèvent entre autres de facteurs personnels, mentionnons :

- i) la conduite d'un véhicule à l'état neuf de façon plus fréquente;
- ii) des frais d'entretien et de réparation moins élevés dans le cas où un véhicule loué est conservé moins longtemps qu'un véhicule acheté;
- iii) une valeur résiduelle « garantie » à la fin du bail (si le véhicule a une usure normale);
- iv) des mensualités moins élevées permettant de régler « d'autres dettes » ou encore la possibilité de conduire un véhicule plus luxueux pour une mensualité identique à un achat (bien que dans ce dernier cas, l'avantage deviendra **définitivement** un inconvénient à moyen et à long terme);
- v) un véhicule loué sera généralement plus « fiable » et causera moins de surprises désagréables dans la mesure où il s'agit d'un modèle plus récent.

Il va cependant de soi que ce qui est un avantage pour l'achat devient généralement un inconvénient pour la location et vice-versa. Les critères susmentionnés auront donc un impact non négligeable dans la prise de décisions.

Mensualités : location vs achat

L'augmentation du prix des véhicules neufs au cours de la dernière décennie couplée à des taux d'intérêt très bas et à une augmentation modeste du revenu disponible des ménages a contribué à populariser le choix de la location au détriment de l'achat par la population québécoise. Évidemment, étant donné que la location permet de payer des mensualités moins élevées (car vous ne remboursez pas la valeur résiduelle du véhicule), cela déclenche, de prime abord, un attrait particulier. Regardons un exemple basé sur un véhicule neuf financé sur des périodes de 36 mois et 48 mois. Afin de permettre une comparaison adéquate, nous avons utilisé une situation réelle où le taux d'intérêt applicable au contrat de location ou au contrat d'emprunt offert par le concessionnaire était le même. Il va de soi qu'il faut toujours porter une attention particulière à cet aspect, car le taux d'intérêt rattaché à un contrat de financement d'un achat ou de location est un élément-clé. Si un concessionnaire offre un rabais important (sous forme de taux

| COMPARAISON DES MENSUALITÉS LOCATION VS ACHAT - AUCUN COMPTANT - | | | |
|---|-----------|----------|---------------------|
| Prix de l'automobile avant TPS et TVQ (incluant préparation, transport, etc.) | 38 257 \$ | | |
| Prix de l'automobile incluant les taxes | 43 986 \$ | | |
| Taux d'intérêt (dans les 2 cas) | 5,3 % | | |
| Durée des mensualités | Achat | Location | Différence par mois |
| 36 mois | 1 324 \$ | 737 \$ | 587 \$ |
| 48 mois | 1 019 \$ | 645 \$ | 374 \$ |

N.B. : Nous prenons l'hypothèse que la valeur résiduelle du véhicule prévue au contrat de location à la fin de la période de 36 mois ou de 48 mois correspondra à la valeur au marché

réduits ou de réductions de prix) en faveur d'un mode ou de l'autre, vous devrez alors tenir compte de ces rabais dans les calculs afin de pouvoir comparer des pommes avec des pommes. N'oubliez pas que la location est essentiellement un mode de financement et non pas un mode de détention. En effet, rien ne vous empêche ultimement d'acquérir la voiture à la fin de la période de location.

Dans une situation de taux d'intérêt égaux (comme dans l'exemple), un des éléments-clés qui vous aidera à faire le choix entre la location ou l'achat peut se résumer ainsi : **que ferez-vous avec l'économie réalisée sur les mensualités moindres si vous optez pour la location?**

Il va de soi que vous devrez obtenir de ces économies un rendement d'au moins 5,3 % après impôts (en prenant l'exemple soumis précédemment utilisant un tel taux d'intérêt) pour que la location, sur un strict plan financier, devienne un choix avantageux.

Ainsi, à titre d'exemple, si vous traînez d'importants soldes sur vos cartes de crédit (où les taux d'intérêt peuvent facilement excéder 15 %) et que vous démontrez suffisamment de discipline pour appliquer systématiquement les économies réalisées pour payer vos dettes sur vos cartes de crédit, la location sera alors plus avantageuse. Il en va de même si vous ne cotisez pas le maximum permis à votre REER par manque de liquidités. Vous pourriez, à titre d'exemple, utiliser l'économie de 587 \$ par mois dans les versements (voir notre exemple), l'investir intelligemment dans un REER et utiliser l'économie d'impôt réalisée pour augmenter vos mensualités hypothécaires. Vous pourriez ainsi réduire de façon très importante la durée de votre hypothèque tout en accumulant des fonds supplémentaires pour votre retraite. Vous manquez de discipline? Utilisez le système de prélèvement automatique à votre institution financière. Ainsi, le même montant que la mensualité applicable à l'achat de l'automobile sera retiré de votre compte de banque, mais sera réparti à diverses fins très rentables. Vous ferez ainsi d'une pierre deux (ou trois) coups!

Par contre, si vous n'êtes pas capable d'obtenir un rendement d'au moins 5,3 % après impôts (en prenant l'exemple soumis utilisant un tel taux d'intérêt) avec l'écart entre les mensualités de l'achat et les mensualités de la location, vous devriez alors, d'un strict point de vue financier, envisager l'achat du véhicule plutôt que la location. Cela sera le cas si, à titre d'exemple, vous aviez plutôt tendance à vous louer un véhicule plus dispendieux grâce à la mensualité moindre ou encore si vous en profitez pour augmenter votre niveau de vie pour l'achat de biens de consommation (vêtements, voyages, etc.).

Notez que la même logique peut être utilisée par un particulier qui possède le comptant nécessaire pour acquitter entièrement le prix d'achat de l'automobile. En effet, il faut obtenir un rendement après impôts au moins égal au taux d'intérêt rattaché au contrat de location, par exemple, par le biais de judicieux placements. Autrement, l'achat du véhicule devrait alors être envisagé, et ce, si on ne s'attarde qu'au strict point de vue financier. Évidemment, plus le taux d'intérêt offert pour le contrat de location est bas, plus il sera possible d'atteindre cet objectif.

Vous saisissez les règles? Évidemment, les critères d'ordre personnel mentionnés aux pages précédentes pourront aussi vous influencer dans la décision finale. De plus, **étant donné qu'une voiture se déprécie plus rapidement dans les premières années**, une personne qui opte pour la location de façon continue (c'est-à-dire à chaque changement d'automobile) supportera de façon nettement plus importante les contrecoups de cette dépréciation qu'une personne qui a tendance à conserver son automobile pendant de nombreuses années, quitte à assumer des frais d'entretien et de réparation plus élevés.

Partie III : les automobiles utilisées par les travailleurs autonomes

Dans le cas des travailleurs autonomes (et aussi des employés qui peuvent déduire leurs dépenses d'automobile aux fins fiscales), tous les éléments mentionnés à la Partie II du présent document doivent entrer en ligne de compte et les conclusions susmentionnées constitueront également la clé à la recherche de la solution. Pour les voitures électriques, veuillez consulter un peu plus loin nos brefs commentaires additionnels à la Partie IV du présent bulletin.

Cependant, on doit également y ajouter un élément additionnel, à savoir si les déductions fiscales accordées à la location ou à l'achat du véhicule modifieront les conclusions que l'on tirerait si on ne tenait pas compte de ces déductions fiscales.

Premièrement, il faut préciser qu'il existe plusieurs limites aux déductions fiscales admissibles, notamment afin de restreindre les montants dans le cas de véhicules plus dispendieux (sous réserve de la règle plus généreuse pour l'achat de voitures électriques neuves). Vous retrouverez, en annexe au présent document, un tableau qui résume les plafonds fiscaux applicables pour l'année 2020.

D'autre part, il va de soi que les déductions admises sont aussi fonction du pourcentage d'utilisation à des fins d'affaires. Ainsi, les déductions fiscales pour les dépenses d'automobile accordées à un travailleur autonome qui n'utilise son véhicule qu'à 20 % à des fins d'affaires auront un impact presque nul sur la prise de décision entre l'achat et la location.

Pour les travailleurs autonomes et les employés qui peuvent déduire leurs dépenses d'automobile et qui ont un pourcentage élevé d'utilisation à des fins d'affaires, les simulations effectuées démontrent que les écarts au niveau des économies fiscales (incluant la récupération de la TPS et de la TVQ lorsqu'applicable) peuvent favoriser l'achat. Cependant, dépendamment de la durée de la location et des mensualités applicables eues égard aux limites fiscales, les écarts favorisant l'achat peuvent varier de minimes à assez importants, notamment lorsque le prix du véhicule excède les limites fiscales applicables. Des calculs propres à chaque situation peuvent s'avérer nécessaires. Toutefois, la décision finale d'acheter ou de louer ne reposera généralement pas sur des raisons fiscales et la fameuse question soulevée dans la Partie II redeviendra un des éléments-clés, à savoir : **que ferez-vous avec l'économie réalisée sur les mensualités moindres si vous optez pour la location?**

La seule différence avec les conclusions de la Partie II, c'est que le rendement à obtenir avec les économies sur les écarts de mensualités ne sera pas d'au moins 5,3 % après impôts (sur la base de l'exemple utilisé), mais plutôt de 5,3 % moins les économies d'impôt sur les frais de financement additionnels à l'égard du contrat de location. En effet, comme vous payez plus de frais d'intérêt sur un contrat de location (car vous ne remboursez pas la valeur résiduelle, mais des intérêts continuent d'être calculés sur cette somme), le rendement à obtenir doit être ajusté pour tenir compte que ces intérêts additionnels vous procurent une certaine épargne fiscale. À titre d'exemple, si vous utilisez votre véhicule à 75 % à des fins d'affaires et que votre taux marginal d'impôt s'élève à 50 %, le rendement après impôts à obtenir avec les économies sur les mensualités moindres sera d'au moins 3,3 %.¹ Il s'agit donc d'un rendement un peu plus facile à réaliser.

Partie IV : quelques commentaires sur les voitures électriques

La popularité des voitures électriques commence à prendre son envol, même si elles représentent encore de faibles pourcentages par rapport aux voitures à essence. L'existence des potentielles subventions gouvernementales actuellement offertes accroît évidemment l'intérêt des consommateurs et des entreprises. Les règles fiscales sont toutefois encore très peu adaptées à ce type de véhicules.

À titre d'exemple, dans le cas des voitures électriques fournies par un employeur à un employé, la politique fiscale est actuellement très déficiente, pour ne pas dire pathétique. À l'égard des frais de fonctionnement (essence, entretien, etc.) d'une automobile fournie par l'employeur, l'avantage imposable à l'égard des frais payés par l'employeur pour l'utilisation personnelle est calculé exactement de la même façon pour une voiture électrique que pour une voiture à essence, soit 0,28 \$ par kilomètre en 2020, alors que les frais de fonctionnement sont bien moins élevés dans le cas d'une voiture électrique. À l'opposé, pour l'autre avantage imposable rattaché à une automobile fournie par l'employeur (celui pour droit d'usage expliqué tout au long de ce bulletin), il est sensiblement plus élevé pour une voiture électrique, car elle coûte tout simplement plus cher à l'employeur (y compris pour la location), toute proportion gardée. De plus, la subvention pouvant atteindre 8 000 \$ offerte par

¹ C'est-à-dire $[5,3\% - (5,3\% \times 75\% \times 50\%)]$.

le gouvernement du Québec et celle pouvant atteindre 5 000 \$ au fédéral ne réduisent pas, selon l'ARC, le « coût » de l'automobile aux fins de l'avantage imposable pour droit d'usage, mais cela réduit le coût amortissable de l'automobile pour l'employeur! Cela devient donc fiscalement trop coûteux pour un employé de se voir fournir une voiture qui respecte mieux l'environnement et moins avantageux pour l'employeur. À quand le grand ménage sur ces règles?

Par contre, lors du budget fédéral du 19 mars 2019, il a été annoncé que les véhicules électriques neufs pourraient désormais faire partie de nouvelles catégories fiscales prévoyant un amortissement accéléré de 100 % la première année sur les véhicules neufs admissibles. Le Québec s'est harmonisé à ce changement.

Règle générale, le coût amortissable maximum sera de 55 000 \$ (plutôt que la limite usuelle de 30 000 \$) et les taxes (TPS/TVQ) pourront être récupérées (lorsque les conditions usuelles sont rencontrées) sur ce plafond plus élevé. Notez toutefois que les contribuables ne pourront pas utiliser cette règle avantageuse sur l'amortissement accéléré et les taxes récupérables plus élevées s'ils ont tiré avantage de l'incitatif financier de 5 000 \$ (ou de 2 500 \$ dans certains cas) accordé par le gouvernement fédéral lors de l'acquisition d'un véhicule admissible. Bref, il faudra faire le choix entre l'amortissement accéléré et les taxes potentiellement récupérables sur un plafond plus élevé **OU** l'incitatif financier du fédéral. Chaque situation est un cas d'espèce. Toutefois, comme l'incitatif financier du fédéral est généralement accordé directement chez le concessionnaire, l'acceptation automatique de celui-ci pourrait occasionner la perte des avantages fiscaux. Soyez donc vigilant!

Conclusion

Nous avons donc pu constater que hormis la situation d'une automobile fournie par l'employeur (où la décision en faveur de la location est, règle générale, très simple à prendre), les autres situations nécessitent une réflexion et des gestes à poser en vue de rendre la décision de louer un véhicule financièrement rentable. Cependant, il s'agit d'un objectif réalisable dans la mesure où l'on fait preuve de discipline et de « maturité financière » et dans la mesure où les taux d'intérêt et autres promotions sont compétitifs avec ceux offerts par l'achat. Autrement, l'achat du véhicule sera la voie à suivre. Et surtout n'oubliez pas de bien marchander dans l'une ou l'autre des situations!

Avis

Ce résumé est conçu pour vous fournir une information de qualité sur plusieurs aspects fiscaux et financiers rattachés aux automobiles. Cependant, il est impossible de couvrir toutes les situations envisageables. Il serait possible d'écrire un document encore bien plus volumineux sur ce bouillant sujet. En conséquence, n'hésitez pas à consulter vos conseillers. Il leur fera plaisir de vous aider face à votre propre situation.

Bon succès dans tout ce que vous entreprenez.

Centre québécois de formation en fiscalité – CQFF inc.
CQFF.com

D'AUTRES BULLETINS FISCAUX SONT AUSSI
DISPONIBLES SUR NOTRE SITE WEB

- La technique de la « mise à part de l'argent » (MAPA)
- Travailleur autonome ou employé?
- La planification fiscale de fin d'année (incluant les REER et les CELI)

VISITEZ-NOUS AU CQFF.COM

ANNEXE

Plafonds applicables aux dépenses d'automobile

| | Du 01-01-2016 au 31-12-2016 | Du 01-01-2017 au 31-12-2017 | Du 01-01-2018 au 31-12-2018 | Du 01-01-2019 au 31-12-2019 | Du 01-01-2020 au 31-12-2020 |
|--|---|--|--|--|--|
| Coût en capital aux fins d'amortissement (voitures de tourisme qui ne sont pas zéro émission) | 30 000 \$* | 30 000 \$* | 30 000 \$* | 30 000 \$* | 30 000 \$* |
| Coût en capital aux fins d'amortissement (voitures de tourisme zéro émission) | s. o. | s. o. | s. o. | 55 000 \$* (voir note 4) | 55 000 \$* (voir note 4) |
| Location mensuelle (voir note 1) | 800 \$* | 800 \$* | 800 \$* | 800 \$* | 800 \$* |
| Intérêts déductibles par mois | 300 \$ (10 \$/jour) | 300 \$ (10 \$/jour) | 300 \$ (10 \$/jour) | 300 \$ (10 \$/jour) | 300 \$ (10 \$/jour) |
| Allocation au kilomètre déductible pour l'employeur à l'égard d'un employé donné (voir note 2) | 0,54 \$/km sur les premiers 5 000 km 0,48 \$/km sur l'excédent | 0,54 \$/km sur les premiers 5 000 km 0,48 \$/km sur l'excédent | 0,55 \$/km sur les premiers 5 000 km 0,49 \$/km sur l'excédent | 0,58 \$/km sur les premiers 5 000 km 0,52 \$/km sur l'excédent | 0,59 \$/km sur les premiers 5 000 km 0,53 \$/km sur l'excédent |
| Avantage imposable (taux général) relatif aux frais de fonctionnement d'une automobile fournie par l'employeur | 0,26 \$/km personnel | 0,25 \$/km personnel | 0,26 \$/km personnel | 0,28 \$/km personnel | 0,28 \$/km personnel |
| | Notes : <ol style="list-style-type: none"> 1- N'oubliez pas qu'il existe aussi une méthode alternative égale à 50 % de l'avantage pour droit d'usage pour les particuliers qui utilisent le véhicule fourni à plus de 50 % à des fins d'affaires 2- Pour les employés dont l'emploi consiste principalement à vendre ou louer des automobiles, le taux est 0,03 \$ plus bas (par exemple, 0,25 \$/km en 2020). | | | | |

* Plus la TPS et la TVQ sur les seuils de 30 000 \$, 55 000 \$ et 800 \$.

Note 1 : Une autre limite fiscale basée sur une formule mathématique faisant intervenir **le prix suggéré par le fabricant** peut définitivement avoir pour effet de restreindre la limite admissible des frais de location sous le seuil de 800 \$ par mois. En pratique, la formule mathématique à utiliser démontre que vous ne serez pas affectés par une réduction supplémentaire si la voiture, excluant la TPS et la TVQ, a un prix suggéré par le fabricant égal ou inférieur à 40 579 \$ pour les contrats signés de 2016 à 2020. Pour des voitures très dispendieuses, cette formule peut avoir pour effet de réduire **considérablement** la déduction fiscale au titre de la location.

Note 2 : Un supplément de 0,04 \$ par kilomètre est permis pour chaque kilomètre parcouru au Yukon, au Nunavut et dans les Territoires du Nord-Ouest.

Note 3 : Les règles québécoises sont identiques.

Note 4 : Pour les voitures de tourisme « zéro émission » acquises depuis le 19 mars 2019, il existe une nouvelle catégorie d'amortissement (catégorie 54) limitant le coût en capital aux fins de l'amortissement à 55 000 \$ plus la TPS et la TVQ sur ce montant. Pour avoir accès à la catégorie 54, le nouvel incitatif financier fédéral de 5 000 \$ (ou de 2 500 \$) à l'achat ne doit pas avoir été reçu à l'égard de la voiture.