

« Père, pardonne-leur, car ils ne savent pas ce qu'ils font »

La grande déroute fiscale du ministère des Finances du Canada et de ses fonctionnaires (2^e partie) – Sujet G

Par Yves Chartrand, M.Fisc.
Centre québécois de formation en fiscalité – CQFF inc.
ychartrand@cqff.com

G. Des automobiles utilisées à 150 % à des fins personnelles!

Tous savent que « les joueurs de hockey sont capables de donner leur 110 % », une expression colorée que l'on entend souvent dans le milieu professionnel...! Mais que des particuliers qui ont des automobiles fournies par un employeur soient présumés utiliser ledit véhicule à 150 % à des fins personnelles de telle sorte qu'ils soient clairement « surimposés » sur un avantage imposable disproportionné, cela relève de la fumisterie. Encore une fois, vous pouvez dire « Bravo, mes champions! » à nos fonctionnaires du ministère des Finances du Canada et, plus spécifiquement, à ceux qui sont responsables de la politique fiscale. Ah oui! Cela fait maintenant près de 15 ans que les fonctionnaires du ministère des Finances du Canada ont été clairement avertis du problème évident. Récit d'une autre saga où l'« excellent » boulot desdits fonctionnaires est clairement mis en lumière...

Deux employés, même genre de voiture, 2,3 fois plus d'impôt

Rien de tel que des exemples précis de la vraie vie pour démontrer la problématique. Imaginez simplement le cas suivant :

Deux employés de la société ABC inc. ont un véhicule fourni par leur employeur dans le cadre de leur travail. Les deux employés ont exactement le même véhicule fourni, à savoir une Mazda CX-5 2016 (voir plus loin pour des exemples avec 12 autres modèles de voiture, tous tirés de véritables contrats). Les deux utilisent leur véhicule à 30 % à des fins d'affaires et 70 % à des fins personnelles. En fait, il n'existe qu'une seule différence entre les deux employés. Dans le premier cas, le véhicule mis à la disposition de l'employé a fait l'objet d'un contrat de location de 36 mois (aucun comptant) tout à fait standard entre l'employeur et le concessionnaire Mazda. Dans le cas de l'autre employé, l'employeur a plutôt choisi d'acheter le véhicule en raison d'une promotion temporaire offerte par le fabricant. Hormis cette différence entre voiture louée et achetée (et qui n'est censée avoir, de prime abord, aucun impact pour les employés), tout est pareil... même la couleur de la voiture et le kilométrage annuel parcouru par chacun des deux employés! Eh bien non... ça ne sera pas pareil du tout! Évidemment, un avantage imposable devra annuellement être rajouté au revenu de l'employé pour refléter le droit d'utilisation du véhicule à des fins personnelles, qui, rappelons-le, est de 70 % pour chacun des employés dans notre exemple. Un second avantage imposable distinct s'appliquera pour les frais de fonctionnement payés par l'employeur à l'égard de l'automobile fournie par ce dernier. **Toutefois**, dans notre exemple, celui qui conduit un véhicule acheté plutôt que loué se verra ajouter un avantage imposable de 2,3 fois supérieur à celui qui conduit le véhicule loué par l'employeur en ce qui a trait au premier avantage imposable (appelé avantage pour « droit d'usage »).

Évidemment, votre premier réflexe sera de croire que l'avantage imposable pour « droit d'usage » sur l'automobile louée est trop faible. La réponse est simple... Dans notre exemple, c'est un gros NON! En effet, dans le cas du véhicule loué, l'avantage imposable pour « droit d'usage » correspond aux 2/3 des frais de location (incluant les taxes), et ce, en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu du Canada*. Dit simplement et autrement, l'avantage imposable pour « droit d'usage » dans le cas d'un véhicule loué a le même effet, dans cet exemple, que de présumer que l'employé se sert du véhicule à 66 2/3 % de la distance parcourue à des fins personnelles (2/3 = 66 2/3 %). Dans notre exemple, cela est très près de la vérité (l'utilisation personnelle est de 70 %). Bref,

dans le cas d'un véhicule fourni par l'employeur qui a fait l'objet d'un contrat de location, lorsque l'utilisation personnelle se situe entre 50 % et 100 %, il y aura soit une imposition correcte, soit légèrement surestimée ou sous-estimée, mais rien de dramatiquement erroné. Notez que des règles de calcul différentes s'appliquent lorsque le véhicule sert à plus de 50 % à des fins d'emploi.

Par contre, lorsque l'automobile fournie à l'employé a été acquise par l'employeur, l'avantage imposable annuel pour droit d'usage correspond plutôt à 24 % du coût de l'automobile (incluant les taxes) ou si vous préférez, 2 % par mois ($12 \times 2 \% = 24 \%$). Dans notre exemple, basé sur un contrat réel, l'avantage imposable pour droit d'usage pour la Mazda CX-5 2016 sera plutôt de 9 319 \$ par année (vs 4 080 \$ dans le cas du véhicule loué). Cela signifie que l'employé qui conduit le véhicule acheté sera imposé sur un avantage pour « droit d'usage » de 15 717 \$ supérieur à l'autre employé durant la période de 3 ans que dure le contrat de location de l'employé utilisant le véhicule loué ($9\,319 \$ - 4\,080 \$ = 5\,239 \$ \times 3 = 15\,717 \$$)!! À un taux d'impôt marginal de 40 %, cela signifie près de 6 300 \$ d'impôts supplémentaires (ou d'appauvrissement) pour celui dont le véhicule fut acheté par l'employeur.

Comme nous l'expliquions précédemment, l'avantage imposable pour droit d'usage de 4 080 \$ dans le cas du véhicule loué correspond à une utilisation personnelle de 66 2/3 % du véhicule fourni par l'employeur et cela ressemble à la réalité. À l'opposé, par simple règle mathématique de 3, cela signifie donc que l'avantage annuel pour droit d'usage de 9 319 \$ pour l'automobile achetée par l'employeur correspond en réalité à une utilisation personnelle présumée de plus de 152 % (si $4\,080 \$ = 0,6667$, $9\,319 \$ = 1,523$)!!! Trouvez l'erreur... Comment fait-on pour utiliser un véhicule à 152 % du temps à des fins personnelles? Vous croyez que cet exemple est tiré par les cheveux? Consultez le lien Web qui suit pour 12 exemples (Toyota, Audi, Subaru, Ford, BMW, Mazda, Nissan), tous basés sur de véritables contrats conclus au cours des six dernières années (www.cqff.com/informateur/automobile_employeur.pdf). Le constat est simple. L'avantage imposable pour droit d'usage d'un véhicule loué pour un employé se situe généralement entre 40 % et 50 % de celui du même véhicule qui aurait été acheté par l'employeur. Le résultat est tellement ridicule qu'il est tout simplement impensable pour un employeur d'acheter un véhicule fourni à un employé lorsque l'utilisation personnelle par l'employé sera de 50 % et plus (l'écart est moins catastrophique et diminue progressivement lorsque le véhicule sert à moins de 50 % à des fins personnelles en raison du calcul différent qui s'applique aux fins fiscales).

À notre avis, le régime fiscal devrait être « à peu près » neutre (sans nécessairement être parfait) dans la décision financière pour une entreprise d'acheter ou de louer un véhicule à fournir à un employé. Mais on est loin du compte! D'où vient le problème? Les règles fiscales sur les automobiles fournies par l'employeur n'ont pas été revues depuis 1981 (sauf pour une modification survenue en 2003 lorsque l'automobile sert à plus de 50 % à des fins d'affaires)! Or, les plus vieux (comme l'auteur des présentes lignes) se rappelleront que les contrats de location pour une automobile neuve en 1981 étaient l'exception et comportaient un taux d'intérêt qui jouait entre 27 % et 35 % (contre une fourchette de 1,5 % à 5 % à l'heure actuelle). Comme les frais de location incluent la dépréciation estimée du véhicule pour la durée du contrat et les frais d'intérêt (bref, les coûts réels de possession (et non pas de fonctionnement) du véhicule pour la durée du contrat), est-il nécessaire d'expliquer bien longtemps que ce qui pouvait clairement résulter en de faibles écarts en 1981 n'a absolument aucun sens en 2018? Est-il logique que dans le cas d'un véhicule acheté, l'avantage imposable sur quatre ans représente 96 % du coût original de l'automobile dans le présent contexte de très faibles taux d'intérêt? Bien sûr que non!

Bien au courant depuis près de 15 ans!

Si vous croyez que cette anomalie (qui pourrait facilement être corrigée comme nous le démontrerons plus loin) constituera un apprentissage nouveau pour les fonctionnaires du ministère des Finances du Canada, vous aurez tout faux. Bien que l'auteur des présentes lignes ait constaté ce problème il y a environ 25 ans, ce n'est que vers l'année 2003 que notre organisation a contacté des représentants du ministère des Finances du Canada à Ottawa pour les sensibiliser à ce problème évident et inéquitable. Après avoir expliqué de long en large l'incongruité d'un tel résultat, preuves concrètes à l'appui, la personne responsable de ces règles à ce ministère a

l'époque nous a fortement suggéré d'écrire au ministre des Finances du Canada afin de le sensibiliser aux constats inappropriés des règles existantes. C'est donc avec beaucoup d'enthousiasme que nous avons écrit au ministre de l'époque, l'Honorable Ralph Goodale (qui est d'ailleurs encore ministre de l'actuel gouvernement fédéral), afin d'obtenir des modifications législatives visant à corriger le problème. Non seulement avons-nous envoyé une première lettre très détaillée et très polie le 20 juillet 2004, mais aussi une seconde tout aussi détaillée (et polie) le 15 décembre 2004. Le 6 mai 2005 (...!), nous avons finalement reçu une très brève lettre du cabinet du ministre selon laquelle notre demande sera incluse dans la révision des politiques fiscales du gouvernement. Nous vous rappelons encore une fois que cette phrase « vide de sens » est régulièrement utilisée par le personnel de ce ministère pour tenter de faire croire qu'ils s'en occuperont.

Par la suite, afin de sensibiliser l'ensemble des fiscalistes (dont relativement peu connaissaient le problème à l'époque), nous avons soumis une question détaillée avec de nombreux exemples concrets à l'appui au ministre des Finances du Canada pour la table ronde fédérale du Congrès de l'APFF (l'Association de planification fiscale et financière) d'octobre 2005. Encore une fois, le représentant du ministère des Finances du Canada a indiqué qu'ils en tiendraient compte lors de l'examen à venir des mesures concernant les automobiles. Vous devinez la suite? Il ne s'est évidemment rien passé. Nous avons donc relancé le ministère des Finances du Canada lors du Congrès de l'APFF d'octobre 2009 afin d'obtenir un suivi sur leur réponse donnée en octobre 2005 lors du même Congrès. Encore une fois, nous avons obtenu une réponse vide de sens où ils ont même précisé ceci : « Le ministère des Finances se penche continuellement sur la façon d'améliorer le régime fiscal tout en tenant compte des priorités de l'État et des ressources budgétaires disponibles ». Dit poliment, cette réponse n'est que mensonge et fumisterie de la part de ce ministère. Premièrement, le coût fiscal d'une telle modification législative serait relativement faible (car, en pratique, la majorité des employeurs dans une telle situation n'ont d'autres choix que d'opter pour la location... dans la mesure où ils sont au courant de l'immense différence). Deuxièmement, les règles fiscales actuelles pour une automobile achetée par l'employeur et fournie à un employé relèvent plutôt de l'arnaque. Y a-t-il des personnes compétentes au niveau de la politique fiscale au ministère des Finances du Canada? Y a-t-il quelqu'un de cette section de ce ministère qui a vraiment à cœur l'équité fiscale pour les contribuables? Finalement, notez que nous avons eu beaucoup d'écoute de la part du ministère des Finances du Québec qui comprenait parfaitement bien l'illogisme des règles existantes. Nous avons même abordé des solutions potentielles afin qu'ils en discutent avec leurs homologues du fédéral... Ce qu'ils ont tenté, sans succès, de leur faire comprendre.

La solution pourtant bien simple

Comme dans le cas de chaque point discuté dans chacun de nos bulletins portant sur les immenses problèmes du ministère des Finances du Canada, nous expliquons toujours quelle devrait être la solution simple et équitable à envisager.

Dans le cas des automobiles fournies par l'employeur à un employé, l'avantage imposable annuel pour « droit d'usage » devrait simplement être basé sur la formule suivante pour un véhicule loué :

$$\text{les frais de location (incluant les taxes)} \quad \times \quad \frac{\text{le kilométrage parcouru à des fins personnelles}}{\text{le kilométrage total}}$$

Cette formule précise devrait être applicable dans toutes les situations où une utilisation personnelle existe (qu'elle soit inférieure ou supérieure à 50 %). Elle refléterait fidèlement la portion personnelle du « droit d'usage », à laquelle s'ajouterait l'avantage rattaché aux frais de fonctionnement. Nous vous rappelons que les frais de location payés reflètent normalement la dépréciation estimée du véhicule pendant la durée du contrat de location ainsi que les frais de financement.

Dans le cas d'une automobile achetée par l'employeur, la formule obtenue devrait chercher à « copier » sensiblement le résultat obtenu avec les frais de location. Ainsi, depuis plusieurs années, un tel résultat serait aisément obtenu en ramenant l'avantage pour « droit d'usage » à environ 16 à 17 % du coût (1,4 % par mois) plutôt qu'au seuil actuel de 24 % du coût (2 % par mois), le tout multiplié par le ratio entre le kilométrage

parcouru à des fins personnelles sur le kilométrage total. Pas difficile, pourtant... Il faut simplement de la volonté de la part des fonctionnaires de ce ministère.

Politique fiscale et voitures électriques

Dans le cas des voitures électriques, la politique fiscale est actuellement toute croche, 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 0,26 \$ par kilomètre en 2018, 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 cette section), 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 le gouvernement du Québec ne réduit 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? « Père, pardonne-leur, car ils ne savent pas ce qu'ils font. »