

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

Sujets traités

| | |
|--|----|
| Partie I : les automobiles utilisées dans le cadre d'un emploi | 2 |
| Si l'employeur fournit une automobile | 2 |
| <i>Calcul de l'avantage imposable relatif au droit d'usage</i> | 2 |
| <i>Calcul de l'avantage imposable relatif aux frais de fonctionnement</i> | 3 |
| 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 |
| 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 | 6 |
| 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 |

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.
- Quelles sont les règles sur les frais de fonctionnement d'une automobile fournie par l'employeur?
- Une automobile fournie par l'employeur doit, règle générale, être une automobile louée afin de diminuer radicalement l'avantage imposable.
- 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!
- Les règles fiscales entourant les voitures électriques ne sont pas encore assez adaptées à cette nouvelle réalité...

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. Il est important de mentionner que des règles particulières s'appliquent à certains véhicules de type « pick-up » ou fourgonnettes dans la mesure où ils ne répondent pas à la « définition fiscale » d'une automobile. Celles-ci ne sont pas traitées dans le présent bulletin.

Si l'employeur fournit une automobile

Dans un tel cas, les lois fiscales prévoient que l'employeur doit ajouter aux revenus deux avantages imposables :

- i) un avantage imposable relatif au droit d'usage du fait que l'employé a le droit d'utiliser le véhicule de l'employeur à des fins personnelles;
- ii) un avantage imposable relatif aux frais de fonctionnement du fait que l'employeur assume à la place de l'employé les frais de fonctionnement de l'automobile pour l'utilisation personnelle de celle-ci.

Calcul de l'avantage imposable relatif au droit d'usage

Le premier avantage imposable concerne l'**avantage relatif au droit d'usage**. Les règles applicables pour le calcul de cet avantage sont 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 %. Il est à noter que peu importe le pourcentage d'utilisation à des fins d'affaires, tout remboursement effectué par l'employé à l'employeur dans l'année à cet égard viendra réduire le montant de cet avantage imposable.

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 :
 $\frac{1}{3}$ 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 n'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 que **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

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).

Prenons l'exemple de M. Labonté, qui a une automobile fournie par son employeur. Il s'agit d'un véhicule loué dont les mensualités, incluant les taxes, s'élèvent à 600 \$ par mois. Le véhicule lui serait fourni tout au long de l'année 2022. Il devrait parcourir 25 000 kilomètres, dont 10 000 kilomètres à des fins personnelles (40 %) et 15 000 kilomètres à des fins d'affaires (60 %). Les deux conditions seraient donc respectées.

En 2022, l'avantage imposable pour droit d'usage serait le suivant :

$$\frac{1}{3} \times (600 \text{ \$/mois} \times 12 \text{ mois}), \text{ multiplié par :}$$

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

N.B. En raison de la pandémie de la COVID-19, un assouplissement temporaire favorable pour 2020 et 2021 seulement permettait aux particuliers, sous réserve de certaines conditions précises, d'utiliser leur usage automobile de 2019 pour déterminer s'ils ont utilisé l'automobile fournie par l'employeur principalement (plus de 50 %) à des fins d'emploi de façon à accéder à des frais pour droit d'usage réduits en 2020 et 2021. Cette mesure n'a pas été reconduite pour 2022.

Si M. Labonté avait utilisé le véhicule à des fins personnelles pour un total de 5 000 kilomètres, l'avantage serait égal à 25 % de 4 800 \$, soit 1 200 \$. Si M. Labonté avait plutôt 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'aurait été obtenue, car l'utilisation à des fins d'affaires n'aurait pas excédé 50 %. La première condition n'aurait alors pas été respectée.

La règle fait aussi en sorte 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 au total, tout en ayant une portion « affaires » qui excède 50 %. En effet, le dénominateur demeure toujours à 20 004 km peu importe le nombre de kilomètres parcourus dans l'année, alors que le numérateur indique le kilométrage réel à des fins personnelles.

Au Québec, un employé est tenu de fournir à son employeur une copie du registre de ses déplacements. Une pénalité fiscale de 200 \$ par année pourrait lui être imposée en cas de défaut.

Calcul de l'avantage imposable relatif aux frais de fonctionnement

Pour l'année 2022, l'**avantage imposable relatif aux frais de fonctionnement** à l'égard d'une automobile fournie par l'employeur s'élève à 0,29 \$ par kilomètre parcouru à des fins personnelles par l'employé. Les frais de fonctionnement visent les dépenses de « fonctionnement » de l'automobile telles que l'essence, les assurances

ainsi que l'entretien et les réparations. Des règles spéciales sont aussi prévues pour les employés dont les fonctions sont principalement la vente ou la location d'automobiles.

Ainsi, si un employé a une automobile fournie par son employeur et qu'il parcourt 15 000 km à des fins personnelles et 5 000 km aux fins de son emploi en 2022, l'avantage imposable relatif aux frais de fonctionnement s'élèvera à 4 350 \$ (15 000 km x 0,29 \$). Une **méthode alternative 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. Lorsque cette méthode est utilisée, l'avantage imposable relatif aux frais de fonctionnement représente la moitié de l'avantage relatif au droit d'usage, tel que calculé à la section précédente. L'employé doit aussi aviser son employeur par écrit avant le 31 décembre qu'il choisit d'utiliser cette méthode.

L'avantage imposable lié aux frais de fonctionnement est réduit par les montants de frais de fonctionnement que l'employé a remboursés à son employeur dans l'année ou dans les 45 jours suivant la fin de l'année. Si l'employé a remboursé à son employeur la totalité des frais de fonctionnement liés à son utilisation personnelle de l'automobile, il n'y aura alors aucun avantage imposable relatif aux frais de fonctionnement. Si toutefois seulement une partie des frais est remboursée, ce remboursement sera porté en réduction du montant de l'avantage imposable calculé. Il y aura aussi réduction de l'avantage pour les frais payés par l'employé directement à des tiers, tels que pour de l'essence ou des réparations, et ce, dans la proportion relative à son usage personnel.

Il est important de noter que le taux utilisé pour calculer l'avantage relatif aux frais de fonctionnement d'une automobile fournie par l'employeur, soit 0,29 \$ par kilomètre parcouru à des fins personnelles en 2022, s'applique **peu importe le type de voitures**. Cela signifie donc que les règles fiscales considèrent comme équivalents les frais de fonctionnement relatifs à une voiture Mercedes et ceux relatifs à une Hyundai Accent ou même à une voiture électrique. Bien que cela nous apparaisse être un non-sens évident, notamment en termes de coûts en assurances et en essence, il ne fait 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.

Pour les situations où il semble que l'avantage pour frais de fonctionnement soit trop élevé à 0,29 \$ du kilomètre parcouru à des fins personnelles, il pourrait être envisagé 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 0,29 \$ du kilomètre parcouru à des fins d'emploi. Ce principe pourrait toutefois 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).

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 exercent 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!**

Le ministère des Finances du Canada a officiellement été avisé de cet écart injustifiable en termes de politique fiscale, et ce, depuis près de 20 ans! Il reste à savoir si une modification législative en résultera un jour.

D'ailleurs, 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 le tout.

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. Il s'agit de déterminer dans quel cas l'employeur devrait fournir une automobile à son employé et dans quel cas l'employeur devrait 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

Avec l'inclusion d'un avantage imposable égal à $\frac{2}{3}$ des frais de location, peu importe le pourcentage d'utilisation personnelle du véhicule, cela signifie que deux employés parcourant le même nombre de kilomètres par année sont traités de façon identique aux fins de cet avantage, même si l'utilisation à des fins personnelles du véhicule par l'un d'entre eux est de 60 % alors qu'elle est de 95 % par l'autre.

Si un employé n'a pas droit à une réduction de l'avantage imposable, 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 qu'ultimement l'avantage imposable est de seulement 66 $\frac{2}{3}$ % du coût total de location pour l'année, l'écart entre les deux pourcentages 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 qui est fournie par l'employeur, il faut simplement ajuster la formule pour tenir compte de la réduction et tirer les conclusions appropriées.

En effet, si un employé a droit à une réduction de l'avantage pour droit d'usage de 75 % (voir l'exemple de M. Labonté présenté dans les pages précédentes), cela revient à inclure un pourcentage égal à 16,67 % (soit $\frac{2}{3} \times 25$ %) du coût de location du véhicule pour l'année aux fins de l'avantage pour droit d'usage. Il faudrait alors comparer ce résultat avec l'utilisation **réelle** à des fins personnelles afin de déterminer si le fait d'avoir un véhicule fourni par l'employeur

Tableau 1

| | |
|--|-----------|
| - Véhicule d'un coût de 53 176 \$ + taxes | 61 139 \$ |
| - Location : 718 \$ / mois + taxes Terme de 48 mois | 825 \$ |
| <hr/> | |
| Avantage imposable annuel si le véhicule est acheté 24 % x 61 139 \$ | 14 673 \$ |
| Avantage imposable annuel si le véhicule est loué ($\frac{2}{3}$ x 825 \$ x 12 mois) | 6 600 \$ |
| Différence annuelle dans l'avantage imposable | 8 073 \$ |
| <hr/> | |
| Différence après 4 ans dans l'avantage imposable | 32 292 \$ |
| <hr/> | |
| Économies d'impôt pour le particulier après 4 ans (taux de 53,31 %) | 17 215 \$ |

est une sage décision. De plus, dans cet exemple, il est aussi possible de bénéficier de la méthode « alternative » pour calculer l'avantage imposable relatif **aux frais de fonctionnement** et ne pas utiliser la méthode « standard » de 0,29 \$ par kilomètre parcouru à des fins personnelles en 2022. Dans certains cas, les résultats sont surprenants!

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 0,55 \$ à 0,61 \$ du kilomètre pour un véhicule récent parcourant une distance de 20 000 kilomètres par année. Le montant doit demeurer raisonnable pour éviter de subir 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 2022, qu'un maximum de 0,61 \$ du kilomètre sur les premiers 5 000 km par employé et 0,55 \$ du kilomètre sur l'excédent.

Ce mode de compensation est à envisager pour 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 « Déclaration des conditions de travail » ainsi que le formulaire provincial TP-64.3 « Conditions générales d'emploi » permettant à l'employé de déduire 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 probablement 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 il n'y a pas de paiement pour la valeur résiduelle du véhicule), cela déclenche, de prime abord, un attrait particulier. Le tableau ci-contre présente un exemple basé sur un véhicule neuf financé sur des périodes de 36 mois et 48 mois.

| COMPARAISON DES MENSUALITÉS LOCATION VS ACHAT - AUCUN COMPTANT - | | | |
|---|----------|-----------|---------------------|
| Prix de l'automobile avant TPS et TVQ | | 40 724 \$ | |
| Prix de l'automobile incluant les taxes et autres frais | | 46 961 \$ | |
| Taux d'intérêt (dans les 2 cas) | | 4,99 % | |
| Durée des mensualités | Achat | Location | Différence par mois |
| 36 mois | 1 407 \$ | 689 \$ | 718 \$ |
| 48 mois | 1 081 \$ | 643 \$ | 438 \$ |

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

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 réduits ou de réductions de prix) en faveur d'un mode ou de l'autre, il faut alors tenir compte de ces rabais dans les calculs afin de pouvoir comparer des pommes avec des pommes. Il ne faut pas oublier que la location est essentiellement un mode de financement et non pas un mode de détention. En effet, rien n'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 aidera à faire le choix entre la location ou l'achat peut se résumer ainsi : **comment les économies réalisées sur les mensualités moindres seront-elles utilisées, si la location est choisie?**

Il va de soi qu'il faudra obtenir de ces économies un rendement d'au moins 4,99 % 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, une personne qui traîne d'importants soldes sur ses cartes de crédit (où les taux d'intérêt peuvent facilement avoisiner 20 %) et qui démontre suffisamment de discipline pour appliquer systématiquement les économies réalisées pour payer ses dettes de cartes de crédit, la location sera alors plus avantageuse. Il en va de même lorsque les cotisations maximales permises au REER ne sont pas effectuées par manque de liquidités. Basé sur notre exemple avec des mensualités d'une durée de 36 mois, il serait alors possible d'utiliser l'économie de 718 \$ par mois pour l'investir intelligemment dans un REER et ensuite utiliser l'économie d'impôt réalisée pour augmenter les mensualités hypothécaires. La durée de celle-ci serait ainsi réduite de façon très importante, tout en accumulant des fonds supplémentaires pour la retraite. Pour ceux qui manquent de discipline, il serait possible d'utiliser le système de prélèvement automatique de l'institution financière. Ainsi, le même montant que la mensualité applicable à l'achat de l'automobile sera retiré du compte de banque, mais sera réparti à diverses fins très rentables. Cela permettra donc d'atteindre plusieurs objectifs avec un seul et même montant!

Cependant, si un rendement d'au moins 4,99 % après impôts ne peut être obtenu (en prenant l'exemple soumis utilisant un tel taux d'intérêt) sur l'écart entre les mensualités de l'achat et les mensualités de la location, il faudrait 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, une personne a tendance à louer un véhicule plus dispendieux grâce à la mensualité moindre ou encore si elle en profite plutôt pour augmenter son niveau de vie pour l'achat de biens de consommation (vêtements, voyages, etc.).

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.

Évidemment, les critères d'ordre personnel mentionnés aux pages précédentes pourront aussi 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 2022.

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 : **comment les économies réalisées sur les mensualités moindres seront-elles utilisées, si la location est choisie?**

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 4,99 % après impôts (sur la base de l'exemple utilisé), mais plutôt de 4,99 % moins les économies d'impôt sur les frais de financement additionnels à l'égard du contrat de location. En effet, comme il y a davantage de frais d'intérêt sur un contrat de location (car il n'y a pas de paiement pour 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 procurent une certaine épargne fiscale. À titre d'exemple, si le véhicule est utilisé à 75 % à des fins d'affaires et que le 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 3,1 %.¹ Il s'agit donc d'un rendement un peu plus facile à réaliser.

Partie IV : quelques commentaires sur les voitures électriques

Malgré la popularité grandissante des voitures électriques, les règles fiscales sont 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. 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 0,29 \$ par kilomètre en 2022, alors que les frais de fonctionnement sont bien moins élevés dans le cas d'une voiture électrique. À l'opposé, pour l'avantage imposable relatif au droit d'usage d'une automobile fournie par l'employeur, 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 offerte par le gouvernement du Québec pouvant atteindre 8 000 \$ 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. Nous souhaitons évidemment que ces règles soient revues en profondeur dans un avenir rapproché!

¹ C'est-à-dire $[4,99\% - (4,99\% \times 75\% \times 50\%)]$.

À tout le moins, les véhicules électriques neufs admissibles acquis depuis le 19 mars 2019 peuvent faire partie de nouvelles catégories fiscales prévoyant un amortissement accéléré de 100 % la première année. Les véhicules électriques usagés acquis après le 1^{er} mars 2020 peuvent aussi être inclus dans ces catégories.

Règle générale, le coût amortissable maximum est de 59 000 \$ pour un véhicule électrique neuf acquis en 2022 (ou 55 000 \$ avant cette date) et les taxes (TPS/TVQ) peuvent être récupérées sur ce plafond lorsque les conditions usuelles sont remplies. Les contribuables ne peuvent toutefois 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 du véhicule admissible. Bref, il faut faire le choix entre l'amortissement accéléré et les taxes potentiellement récupérables sur un plafond plus élevé **OU** l'incitatif financier du fédéral (mais pas celui offert par le Québec). 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. Il faut donc être 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. Il ne faut surtout pas oublier 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.

L'équipe du CQFF

Centre québécois de formation en fiscalité – CQFF inc.

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 01-01-2018 au 31-12-2018 | Du 01-01-2019 au 31-12-2019 | Du 01-01-2020 au 31-12-2020 | Du 01-01-2021 au 31-12-2021 | Du 01-01-2022 au 31-12-2022 |
|--|--|--|--|--|--|
| Coût en capital aux fins d'amortissement (voitures de tourisme qui ne sont pas zéro émission) | 30 000 \$* | 30 000 \$* | 30 000 \$* | 30 000 \$* | 34 000 \$* |
| Coût en capital aux fins d'amortissement (voitures de tourisme zéro émission) | s. o. | 55 000 \$* (voir note 4) | 55 000 \$* (voir note 4) | 55 000 \$* (voir note 4) | 59 000 \$* (voir note 4) |
| Location mensuelle (voir note 1) | 800 \$* | 800 \$* | 800 \$* | 800 \$* | 900 \$* |
| Intérêts déductibles par mois | 300 \$ (10 \$/jour) |
| Allocation au kilomètre déductible pour l'employeur à l'égard d'un employé donné (voir note 2) | 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 | 0,59 \$/km sur les premiers 5 000 km 0,53 \$/km sur l'excédent | 0,61 \$/km sur les premiers 5 000 km 0,55 \$/km sur l'excédent |
| Avantage imposable relatif aux frais de fonctionnement d'une automobile fournie par l'employeur (taux général) | 0,26 \$/km personnel | 0,28 \$/km personnel | 0,28 \$/km personnel | 0,27 \$/km personnel | 0,29 \$/km personnel |
| Notes : <ol style="list-style-type: none"> 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. Pour les employés dont l'emploi consiste principalement à vendre ou louer des automobiles, le taux est 0,03 \$ plus bas (par exemple, 0,26 \$/km en 2022). | | | | | |

* Plus la TPS et la TVQ sur ces seuils

Note 1 : Le nouveau plafond de 900 \$ par mois ne s'applique qu'aux contrats de location signés en 2022. Pour tous les autres contrats signés dans les années antérieures et qui continuent de s'appliquer en 2022, le plafond demeure au montant de 800 \$ par mois. De plus, 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 plafond prévu selon la date de signature du contrat de location. En pratique, la formule mathématique à utiliser démontre que ce plafond ne sera pas affecté 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 2018 à 2021 et à 45 990 \$ pour les contrats signés en 2022. 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 : Les voitures de tourisme « zéro émission » **neuves** acquises depuis le 19 mars 2019 ou **usagées** acquises après le 1^{er} mars 2020 doivent être incluses dans la catégorie d'amortissement 54, limitant le coût en capital aux fins de l'amortissement à 59 000 \$ plus la TPS et la TVQ sur ce montant (55 000 \$ plus la TPS et la TVQ sur ce montant pour les années antérieures à 2022). Pour avoir accès à la catégorie 54, l'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.