

Guide d'impôt de l'ACC relatif aux véhicules fournis par l'employeur et aux allocations

IMPORTANT : *Le présent document est un guide sommaire portant sur les règles et les règlements actuels concernant le traitement fiscal des véhicules fournis par l'employeur et les allocations et, à ce titre, ne doit pas être utilisé comme source d'explication définitive. Il importe de se référer aux lois et règlements pertinents ainsi qu'aux publications de l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC). Il est recommandé en outre de consulter votre conseiller fiscal.*

Avantage vs. Allocation

Il importe de faire la distinction entre un *avantage* relatif à l'usage d'un véhicule et une *allocation* de véhicule. Lorsqu'un employeur fournit un véhicule à un employé, on considère que l'employé a reçu un *avantage* imposable lorsque le véhicule est utilisé à des fins personnelles plutôt qu'à des fins d'affaires. Une *allocation* relatif à l'usage d'un véhicule s'entend de tout paiement périodique ou autre versé par un employeur à un employé qui utilise son véhicule personnel dans le cadre de son emploi, en sus de son salaire, où l'employé n'a pas à rendre compte de l'usage de son véhicule.

Usage à des fins personnelles

Tout usage fait par l'employé d'un véhicule fourni par l'employeur, (automobile ou autre), à des fins personnelles est considéré comme un avantage imposable.

L'*usage à des fins personnelles* correspond à toute utilisation du véhicule par l'employé, autre que dans le cadre de son emploi. L'*usage à des fins personnelles* comprend :

- les voyages de vacances;
- les courses personnelles;
- les déplacements entre le domicile de l'employé et son lieu de travail.

L'usage d'un véhicule pour les déplacements entre le domicile de l'employé et son lieu de travail est considéré comme un usage à des fins personnelles. L'ADRC soutient depuis longtemps qu'un employé reçoit un avantage imposable lorsqu'un véhicule ou une allocation, (y compris toute dépense remboursée telle que les frais de taxis), lui est fourni pour ses déplacements entre son domicile et son lieu de travail habituel.

Il s'agit d'une question de fait à savoir si un lieu de travail particulier constitue un lieu de travail habituel. Toutefois, tout emplacement dans lequel un employé se présente régulièrement pour le travail ou accomplit les tâches liées à son emploi est généralement considéré comme le lieu de travail habituel de l'employé.

Un employé peut avoir plus d'un lieu de travail habituel qui peut changer de temps à autre en raison de la nature de sa situation d'emploi.

Exemple tiré de la décision en matière d'impôt n° 2002-0177055 – L'entreprise A emploie des gestionnaires de district qui sont responsables de visiter régulièrement des magasins de détail dans leur région respective. Ils doivent également se présenter une fois par semaine au magasin principal où ils ont un bureau. L'entreprise fournit un véhicule aux gestionnaires qu'ils sont obligés

d'utiliser dans l'accomplissement de leurs fonctions. Les gestionnaires se déplacent entre leur domicile et les différents emplacements de magasin dans leur région, y compris le magasin principal.

L'ADRC a conclu que chacun des magasins régionaux, y compris le magasin principal, est considéré comme un lieu de travail habituel des gestionnaires de district. En conséquence, l'usage d'un véhicule fourni par l'employeur pour tous les déplacements entre leur domicile et chacun des emplacements est considéré comme un usage à des fins personnelles.

Ce même raisonnement a également été appliqué à des situations où des travailleurs de la construction devaient se déplacer d'un chantier à un autre. L'ADRC a conclu que les déplacements du domicile aux différents chantiers de construction étaient un avantage imposable.

On considère qu'un employé reçoit un avantage imposable même lorsque son employeur l'oblige à utiliser l'automobile qu'il lui a fourni pour se rendre à domicile pour les raisons suivantes : l'employé est en appel 24 heures par jour, l'employeur estime que le véhicule et son contenu sont plus sécuritaires au lieu de résidence de l'employé, il est plus pratique et plus économique de prendre l'automobile pour se rendre à domicile, etc.

Exemptions

L'employé ne reçoit pas un avantage imposable lorsque l'employeur :

1. oblige l'employé, ou lui donne la permission, de se déplacer de son domicile à un endroit autre que le lieu de travail habituel (un vendeur qui rend visite à des clients). Cela n'inclut pas les déplacements du domicile à un lieu de travail s'il s'agit du lieu de travail établi (habituel).
2. fournit à l'employé un véhicule à un point d'embarquement pour se rendre au lieu de travail pour des raisons de sécurité ou autre, ou parce que les véhicules publics ou privés ne sont pas permis ou ne sont pas pratiques dans le lieu de travail.
3. verse une allocation raisonnable de kilométrage ou de taxi lorsque
 - l'employé travaille au moins trois heures supplémentaires immédiatement après ses heures normales de travail;
 - le transport en commun n'est pas disponible ou la sécurité physique de l'employé est à risque;
 - le fait d'avoir à travailler des heures supplémentaires est occasionnel et n'est pas la règle.

Remarque : Si les heures supplémentaires deviennent la règle, les allocations de kilométrage et de taxis versées par l'employeur deviennent alors une forme de rémunération additionnelle et constituent alors un avantage imposable.

4. fournit à l'employé un moyen de transport gratuit ou subventionné entre un chantier particulier ou un lieu de travail éloigné et son lieu principal de résidence.

Pour obtenir de plus amples renseignements à ce sujet, consultez la section 2.15 du Guide de l'employeur – Avantages imposables 2002-2003 (T4130).

Les employeurs et les employés doivent tenir un registre de l'usage de l'automobile afin de bien distinguer les kilomètres parcourus à des fins personnelles des kilomètres parcourus à des fins d'affaires pendant l'année civile par l'employé, ou par une personne qui lui est liée.

La détermination de l'avantage imposable tiré par l'employé relatif à l'usage personnel d'un véhicule fournit par l'employeur est différente selon que le véhicule est une automobile ou non, au sens de la *Loi sur l'impôt*.

Définition d'une « automobile »

La Loi définit une « automobile » comme suit :

« Une automobile est un véhicule à moteur principalement conçu ou aménagé pour transporter des particuliers sur les voies publiques et comptant au maximum neuf places assises, y compris celle du conducteur. » Les véhicules suivants ne sont pas considérés comme des automobiles :

- une ambulance;
- un taxi, un autobus ou un corbillard;
- une fourgonnette, une camionnette ou un véhicule semblable qui, selon le cas :
 - a servi 90 % du temps ou plus, dans l'année d'imposition où il a été acheté, au transport de marchandises, de matériel ou de passagers dans le but de produire un revenu;
 - ou
 - a servi plus de 50 % du temps aux mêmes fins que celles ci-dessus dans l'année d'imposition où il a été acheté et compte au maximum trois places assises, y compris celle du conducteur.

Compte tenu de ce qui précède, une camionnette ou une fourgonnette à cabine allongée serait considérée comme une automobile au sens de la Loi si elle :

- compte au maximum 3 places assises et sert **moins** de 50 % du temps au transport de marchandises, de matériel ou de passagers dans le cadre d'une entreprise; ou
- compte plus de 3 places assises et sert **moins** de 90 % du temps au transport de marchandises, de matériel ou de passagers dans le cadre d'une entreprise.

Si on enlève les sièges arrières d'une fourgonnette ou autre véhicule, cela ne permet pas d'échapper à la définition du « nombre de places » si le véhicule a été fabriqué au départ pour plus de trois, (maximum de 9), passagers, y compris le conducteur.

NOUVEAU : - Le **budget fédéral de 2003** propose une nouvelle exclusion de la définition du terme « automobile ». Ainsi, les camionnettes seront exclues de cette définition si elles :

- sont utilisées principalement, (plus de 50 % du temps), au transport de marchandises, de matériel ou de passagers dans le but de produire un revenu; **et**
- sont utilisées dans un lieu de travail éloigné ou dans un chantier particulier situé à au moins 30 kilomètres de la plus proche communauté urbaine ayant une population d'au moins 40 000 habitants.

Ces modifications prévues dans le budget permettent une nouvelle exclusion de la définition d'une automobile pour tenir compte des camionnettes à cabine allongée qui sont utilisées à des fins commerciales dans des lieux éloignés ou des chantiers particuliers et qui n'auraient pas été exclues autrement de la définition en raison du nombre de place assises qu'elle comptent. Cette exclusion permet d'éviter le calcul des frais pour droit d'usage et de l'avantage relatif aux frais de fonctionnement liés à l'usage personnel de véhicules fournis par l'employeur, lesquels sont décrits ci-après. Toutefois, contrairement à l'opinion générale, les avantages relatifs à l'usage personnel de véhicules non considérés comme des automobiles, (p. ex. les fourgonnettes et les camionnettes) peuvent aussi être imposables, mais le calcul de ces avantages est différent.

Calcul de l'avantage imposable relatif aux « automobiles » fournis par l'employeur

Lorsque le véhicule fourni par l'employeur est une automobile, l'avantage imposable est généralement le total des éléments suivants :

- la portion des *frais pour droit d'usage* pour l'année; et
- l'*avantage relatif au frais de fonctionnement* pour l'année, moins tout remboursement effectué par l'employé.

Les frais pour droit d'usage représentent l'avantage dont l'employé jouit lorsqu'il dispose d'une automobile fournie par l'employeur pour son usage à des fins personnelles. Ces frais s'appliquent uniquement aux automobiles. Une méthode de calcul différente est utilisée pour déterminer l'avantage de l'employé dans le cas de véhicules fournis par l'employeur qui ne sont pas des automobiles (voir ci-dessous).

Les frais pour droit d'usage sont calculés différemment selon que l'employeur **possède** ou **loue** l'automobile.

Les frais pour droit d'usage dans le cas d'une *automobile* qui appartient à l'employeur sont de 2 pour cent du *coût en capital* de l'automobile pour chaque période de 30 jours pendant laquelle l'automobile a été mis à la disposition de l'employé (habituellement 24 %). Si l'automobile est louée par l'employeur, les frais pour droit d'usage correspondent aux 2/3 des coûts de location calculés au prorata pour chaque jour où l'automobile a été à la disposition de l'employé.

Exemple : Le coût d'un véhicule/d'une automobile acheté il y a deux ans était de 20 000 \$, plus la TPS de 1 400 et la TVP de 1 600 \$. L'automobile est mise à la disposition de l'employé du 1^{er} mars au 31 décembre. Le coût de l'automobile aux fins de calcul des frais pour droit d'usage est de 23 000 \$. Du 1^{er} mars au 1^{er} décembre, il y a 306 jours. Lorsqu'on divise ce nombre par 30, on obtient 10 périodes de 30 jours (plus 6 jours supplémentaires dont on ne tient pas compte). Les frais pour droit d'usage sont de 2 % x 10 x 23 000 \$ = 4 600 \$).

Les frais pour droit d'usage dans le cas d'un véhicule qui est loué par l'employeur sont de 2/3 du coût de location, calculé au prorata pour **chaque jour** dans l'année où l'automobile a été à la disposition de l'employé. Lorsqu'on calcule le coût de location, il faut exclure les frais d'assurance compris dans les paiements de location. Toutefois, il faut inclure dans le coût de location la TPS et la taxe de vente provinciale.

Exemple : Le coût de location d'une automobile est 500 \$ plus la TPS de 35 \$ et la TVP de 40 \$ par mois. L'automobile est mise à la disposition de l'employé du 1^{er} mars au 31 décembre. Il y a 306 jours dans cette période. Lorsqu'on divise ce montant par 30, on obtient 10 périodes de 30 jours. Les frais pour droit d'usage sont de $2/3 \times 10 \times 575 \$ = 3\,833,33 \$$.

Le *coût en capital* est le prix d'achat original de l'automobile, y compris la taxe fédérale (TPS) et la taxe provinciale (TVP), sans réduction pour la valeur de reprise, plus le montant des ajouts faits après l'achat.

L'*avantage relatif aux frais de fonctionnement* pour l'année comprend les dépenses telles que les permis et les assurances, les frais de réparation et d'entretien, ainsi que l'essence et l'huile. Il peut être calculé en utilisant un taux fixe par kilomètre. La règle de base est que si l'employeur assume les frais de fonctionnement pour l'usage à des fins personnelles, l'avantage correspond au taux annuel prescrit, (c.-à-d. 17 cents le kilomètre en 2003).

Des 17 cents le kilomètre pour l'usage d'un véhicule à des fins personnelles en 2003, 7/107 correspond à la TPS et ce montant doit être payé à l'employeur. Cela n'a aucune incidence sur l'avantage imposable de l'employé.

Frais pour droit d'usage d'une automobile lorsque l'usage personnel est limité

Les frais pour droit d'usage pour l'usage personnel d'une automobile fournie par l'employeur peuvent être réduits seulement à la fraction des « kilomètres parcourus à des fins personnelles » par l'employé pendant les jours où l'automobile est mis à sa disposition, pourvu que toutes les conditions suivantes s'appliquent :

- l'employé est tenu par l'employeur d'utiliser l'automobile dans le cadre de son emploi;
- la « totalité ou presque » de la distance parcourue par l'automobile pendant le nombre total de jours où elle a été mise à la disposition de l'employé l'a été « à des fins d'affaires ». En général, l'ADRC considère que le critère de « totalité ou presque » signifie 90 % du temps ou plus de la distance parcourue;
- Le total des kilomètres parcourus « à des fins personnelles » est inférieur à 1 000 kilomètres par période de 30 jours (c.-à-d. 12 000 kilomètres par année).

NOUVEAU : - Le **budget fédéral de 2003** propose de réduire les frais pour droit d'usage à compter de l'année d'imposition 2003 dans la mesure où l'usage à des fins personnelles ne dépasse pas **1 667 kilomètres par mois**, (c.-à-d. 20 004 kilomètres par année) et que l'automobile est utilisée **principalement, (c.-à d. à plus de 50 %)**, dans le cadre d'un emploi.

Exemple : Un employé conduit annuellement un véhicule 25 000 kilomètres à des fins d'affaires et 15 000 kilomètres à des fins personnelles. Étant donné que l'usage personnel du véhicule ne dépasse pas 20 004 kilomètres par année et qu'il est utilisé *principalement*, (c.-à d. à plus de 50%), à des fins d'affaires, les frais réduits pour droit d'usage s'appliquent. En pareil cas, l'avantage imposable est de 75 % (15 000 divisé par 20 004) des frais ordinaires pour droit d'usage.

Calcul de l'avantage imposable lorsque le véhicule n'est pas une automobile

Les frais pour droit d'usage s'appliquent uniquement aux automobiles. L'avantage imposable de l'employé pour les véhicules fournis par l'employeur qui ne sont pas des automobiles est essentiellement le montant qu'un employé aurait eu à payer dans une transaction sans lien de dépendance pour l'usage d'un moyen de transport comparable (c.-à-d. la juste valeur marchande de l'avantage réel).

Lorsqu'un véhicule autre qu'une automobile est utilisé à des fins personnelles uniquement pour les déplacements entre le domicile de l'employé et le lieu de travail de l'employeur, il peut y avoir lieu de calculer l'avantage de l'employé en fonction d'un taux au kilomètre.

Allocations pour frais d'automobile personnelle utilisée à des fins d'affaires

Une allocation versée par un employeur à un employé qui utilise son véhicule personnel dans le cadre de son emploi peut être imposable selon le genre d'allocation versée.

Si l'allocation versée est calculée uniquement selon un taux par kilomètre jugé raisonnable, l'allocation N'EST PAS imposable.

L'ADRC considère qu'un taux par kilomètre est raisonnable seulement lorsque TOUTES les conditions suivantes s'appliquent :

- l'allocation est fondée uniquement sur le nombre de kilomètres parcourus à des fins d'affaire pour l'année;
- le taux par kilomètre est raisonnable;
- l'employeur n'a pas remboursé l'employé pour les dépenses relatives à la même utilisation, (à l'exception des frais de stationnement, le péage sur les autoroutes, etc.)

Toute allocation calculée selon un taux par kilomètre que l'ADRC ne juge pas raisonnable, parce qu'il est trop élevé ou trop bas, est considérée comme une allocation entièrement imposable. Toutefois, si l'allocation versée est jugée trop faible, l'employeur n'aura probablement pas à l'inclure dans le revenu imposable de l'employé, pourvu que celui-ci ne déduit pas de dépenses admissibles lorsqu'il remplit sa déclaration de revenu.

Si l'allocation versée par l'employeur est un montant fixe qui n'est pas basé sur le nombre de kilomètres parcourus, l'allocation est imposable.

En général, l'ADRC utilise les taux prescrits à l'article 7306 du *Règlement de l'impôt sur le revenu* pour déterminer si les taux sont raisonnables. Les taux des allocations pour l'année d'imposition 2003 sont les suivants :

- 42 cents le kilomètre pour les 5 000 premiers kilomètres;
- 36 cents pour tous les autres kilomètres;
- un montant supplémentaire de 4 cents le kilomètre pour les voyages au Yukon, au Nunavut et dans les Territoires du Nord-Ouest.

Lorsqu'un employé reçoit un remboursement ou une avance à justifier pour les frais de déplacement qu'il a engagés, autres que ses frais personnels, le montant n'est pas considéré un avantage imposable.

Lorsqu'une allocation pour frais d'automobile est considérée comme un avantage imposable qui est retiré par l'employé, l'employeur doit l'inclure dans le revenu de l'employé dans l'année où l'allocation a été versée. Toutefois, l'employé peut probablement déduire des dépenses admissibles lorsqu'il remplit sa déclaration de revenu T1. En pareil cas, le formulaire T2200 – *Déclaration des conditions de travail* doit être rempli.

Un employé reçoit également un avantage imposable lorsqu'une allocation lui est versée pour ses déplacements entre son domicile et son lieu de travail, étant donné que cela est considéré un usage personnel du véhicule, tel qu'il est décrit plus haut.