

## La voiture électrique et la fiscalité

Jean-Philippe Borquez, MBA, CPA, D. Fisc  
Service de la fiscalité

**Depuis longtemps, plusieurs partagent cette idée de ne plus dépendre du carburant pour ses déplacements. Ce virage « vert » de l'industrie automobile semble désormais entamé. Les modèles sont de plus en plus nombreux et accessibles. Certains diront qu'il était temps que le ministre des Finances emboîte le pas dans cette direction. Et, bien qu'il vaille mieux tard que jamais, certains problèmes fiscaux persistent et minent cette belle initiative.**

Parmi ces incitatifs fédéraux, on y retrouve une généreuse subvention en deux seuils de 2 500 \$ et 5 000 \$ à l'achat ou à la location de véhicule dit « zéro émission ». Nous verrons qu'une voiture « zéro émission » est un peu à l'image de l'essence « sans » plomb et « super sans » plomb puisque certains modèles hybrides sont aussi admissibles au programme de subvention malgré le fait qu'ils consomment du carburant. Le critère dépend en fait de la capacité de la batterie du véhicule.

À mon humble avis, le programme aura son impact puisque déjà les programmes de subvention provinciaux ont fait leurs preuves. En 2018, 97% des véhicules électriques au pays avaient été vendus en Colombie-Britannique, en Ontario et au Québec, soit les trois provinces ayant devancé le fédéral sur le plan des programmes d'aides à l'achat de véhicule électrique. Depuis l'abolition du programme ontarien par le gouvernement de Doug Ford, les ventes de véhicule électrique auraient chuté drastiquement, et ce, après avoir connu une hausse de 120% par rapport à l'an 2017. Au Danemark, c'est une chute de plus de 80% sur deux ans des ventes de voiture électrique qui a été enregistrée lorsque le programme a pris fin.

Bref, ce type de mesure fiscale est indéniablement efficace et affecte directement le comportement des consommateurs. Cette mesure d'aide financière permettra probablement de forcer un peu la main à une industrie trop lente et conservatrice. C'est bon pour

notre portefeuille, c'est bon pour notre conscience environnementale, c'est bon pour l'industrie qui voit ses chiffres explosés et c'est bon pour le gouvernement qui récoltera sa part des bénéfices en impôt et en taxe. Tout le monde est gagnant.

L'autre mesure dont je tiens à discuter est celle de l'amortissement accéléré dont les entreprises pourront bénéficier en « verdissant » leur flotte de véhicule. Nous pouvons applaudir le geste d'avoir augmenté le plafond de coût en capital admissible à 55 000 \$ pour les véhicules à zéro émission. Le seuil de coût en capital admissible de 30 000 \$ n'avait pas été revu depuis l'an 2000! Ce qui témoigne d'une extrême lenteur du ministère des Finances à tenir compte de la réalité des contribuables. Une voiture de 30 000 \$ achetée autrefois n'est probablement plus la même voiture à 30 000 \$ que l'on achète aujourd'hui.

Cependant, ce qui persiste à être problématique et à déformer nos planifications, c'est l'absence de taux distinct pour voiture électrique afin de calculer entre autres l'avantage imposable ainsi que le taux permettant de calculer l'allocation au kilomètre versée à un employé. La réalité d'aujourd'hui ne correspond pas au barème prescrit par la loi. L'employé qui utilise, par exemple, un Ford F-150 s'imposera sur le même avantage imposable que l'employé ayant une Tesla entièrement électrique. Absurde.

Nous verrons finalement comment nous pouvons planifier l'achat d'un véhicule électrique pour un propriétaire exploitant, ou plutôt, les paramètres à considérer dans ce genre de situation. Doit-on louer ou acheter? Est-ce mieux de détenir le véhicule de façon personnelle ou de le détenir en société? Nous n'avons pas l'ensemble des réponses, mais nous avons travaillé fort afin de cibler certains questionnements et de vous en faire part de sorte que vous puissiez en tenir compte dans vos planifications. Bref, commençons tout d'abord par faire l'inventaire des mesures en vigueur.

## **Inventaire des mesures**

### **Subvention fédérale**

Depuis le 1er mai 2019, le gouvernement fédéral offre une subvention de 5 000 \$ ou 2 500 \$ à l'achat ou à la location d'un « véhicule zéro émission » (« VZE ») neuf (c'est-à-dire, un véhicule immatriculé pour la première fois). La définition d'un VZE est soit un véhicule électrique à batterie, un véhicule hybride électrique rechargeable ou un véhicule à pile à hydrogène dont le prix de détail suggéré par le fabricant (PDSF) est de moins de 45 000 \$. Pour un véhicule de plus de 6 places, le PDSF doit être inférieur à 55 000 \$. À noter qu'il est possible de considérer jusqu'à 10 000 \$ en option sur la voiture sans impacter l'admissibilité du véhicule.

Le montant de la subvention dépend de la capacité de la batterie du véhicule. S'il s'agit d'un véhicule ayant une batterie d'une capacité d'au moins 15 kWh, la subvention sera de 5 000 \$. Tandis que la subvention pour les autres véhicules ayant une batterie dont la capacité est inférieure à 15 kWh sera de 2 500 \$. Les véhicules munis de pile à hydrogène sont admissibles à la subvention de 5 000 \$. Se référer à la liste des véhicules admissibles qui a été publiée par le ministre des Finances<sup>1</sup>. S'il s'agit d'un véhicule démonstrateur, l'odomètre doit être inférieur à 10 000 km au moment de la transaction.

Le concessionnaire sera responsable de remplir la documentation requise pour recevoir l'incitatif et celui-ci s'appliquera sur l'acte de vente ou le contrat de location du véhicule acheté ou loué. Dans le cas d'une location, la valeur de l'incitatif sera répartie sur une durée de 48 mois. Si le bail n'est que de 24 mois, seulement la moitié de l'incitatif sera donc déduit des paiements au titre de la location.

Finalement, un particulier est limité à une seule subvention fédérale par année civile. Les entreprises, par contre, pourront réclamer l'incitatif 10 fois par année civile.

### **Subvention provinciale**

Du côté du gouvernement du Québec, le programme Roulez vert, ayant été mis en place depuis quelques années déjà, offre une subvention pouvant atteindre 8 000 \$ pour les acheteurs d'un véhicule qui satisfait aux conditions du programme. Ce programme concerne les véhicules immatriculés entre le 1er novembre 2013 et le 31 décembre 2020.

Les véhicules admissibles sont ceux achetés ou loués pour une période de 12 mois ou plus et munis d'une batterie ayant une capacité de 4 kWh ou plus. Certaines

motocyclettes seront donc admissibles au programme provincial, mais ne le seront pas au fédéral. Le PDSF doit être inférieur à 125 000 \$ s'il s'agit d'un véhicule entièrement électrique ou être inférieur à 75 000 \$ s'il s'agit d'un véhicule hybride rechargeable.

Si le véhicule est entièrement électrique, la subvention offerte est de 8 000 \$ pour un véhicule ayant un PDSF de moins de 75 000 \$ et est de 3 000 \$ pour les véhicules ayant un PDSF entre 75 000 \$ et 125 000 \$. Un véhicule hybride rechargeable se voit attribuer une subvention en fonction de la capacité de la batterie soit, 500 \$ pour une batterie ayant une capacité inférieure à 7 kWh, 4 000 \$ pour une capacité entre 7 et 15 kWh et 8 000 \$ pour une capacité égale ou supérieure à 15 kWh. Il existe une liste de véhicule admissible<sup>2</sup>. S'il s'agit d'un véhicule démonstrateur, l'odomètre doit être inférieur à 10 000 km au moment de la transaction (comme au fédéral).

L'acheteur doit premièrement être, soit un particulier résident au Québec, soit, une entreprise immatriculée au REQ, ou encore, un organisme établi au Québec, et ce, au moment de l'achat ou de la location du véhicule. Ici, on ne parle pas d'un véhicule neuf, mais bien d'un véhicule ayant été immatriculé au Québec pour la première fois et qui n'a pas été immatriculé à l'extérieur du Québec. Le véhicule doit avoir été acquis au Canada.

Le véhicule doit rester immatriculé au Québec au moins douze mois après la transaction ou 36 mois si le contribuable acquiert plus de trois véhicules pendant l'année. Évidemment, un véhicule ne peut faire l'objet de plusieurs demandes d'aide financière. Les véhicules acquis pour la revente ou la location à long terme sont exclus du programme.

De la même façon que la subvention fédérale, la subvention provinciale à la location est répartie sur une durée de 48 mois, et ce, peu importe la durée réelle du bail. De sorte que la subvention est entièrement encaissée après les 48 mois et que seulement une partie de la subvention sera encaissée si le terme du bail est inférieur à 48 mois.

Avec ce que l'on sait des subventions fédérale et provinciale, notons jusqu'ici que, pour des fins de planification, il n'existe pas de différence entre l'achat corporatif ou personnel (à moins d'acheter plus de 10 véhicules par année). Notons aussi que la décision d'acheter ou de louer le véhicule ne devrait pas, faisant abstraction des autres mesures, être affectée par le facteur de la subvention, à moins que la durée d'utilisation prévue soit inférieure à 48 mois.

<sup>1</sup><http://www.tc.gc.ca/fr/services/routier/technologies-novatrices/liste-vehicules-admissibles-programme-ivze.html>

<sup>2</sup><https://vehiculeselectriques.gouv.qc.ca/rabais/ve-neuf/vehicules-neufs-admissibles.asp>

## Amortissement accéléré

On pourrait presque dire que l'accélération de l'amortissement est à la « mode ». Nous avons, en effet, pu observer des mesures similaires le 21 novembre dernier concernant l'ensemble des catégories d'amortissement. Il était donc, en quelque sorte, naturel d'au moins faire subir un sort similaire à la FNACC découlant d'un VZE.

Pour faire suivre le concept d'accélération de l'amortissement à la nouvelle catégorie 54, soit la nouvelle catégorie prévue pour les VZE, il a été proposé qu'une déduction complète ait lieu lors de l'année d'acquisition, et ce, sans demi-taux applicable. Par contre, seuls les VZE ayant une batterie d'une capacité d'au moins 15 kWh et les véhicules fonctionnant à l'hydrogène (ceux admissibles à la subvention de 5 000 \$ au fédéral) seront admissibles à la catégorie 54. Les autres subiront le terrible sort de la catégorie 10.1 et de la limite de 30 000 \$ à moins d'être admissibles à la catégorie 10 (par exemple, une camionnette utilisée à plus de 90% pour affaire).

Le taux de la déduction pour amortissement de la première année sera bonifié à 100% pour les achats du 19 mars 2019 à 2023 inclusivement. Entre 2024 et 2025, le taux sera de 75% et ensuite 55% pour 2026 et 2027. Puis, la mesure sera éliminée à partir de 2028.

Cette déduction pour amortissement s'applique uniquement aux véhicules ayant été achetés entre le 19 mars 2019 et le 31 décembre 2023 (inclusivement) et cette déduction sera limitée à un coût en capital de 55 000 \$ plus taxe de vente. Le budget fait aussi mention que cette limite sera réexaminée chaque année afin d'ajuster celle-ci au prix du marché.

Selon ce que nous comprenons des notes explicatives du projet de loi, les taxes pouvant être réclamées sur ledit véhicule, communément appelé les crédits de taxes sur intrant et les remboursements de taxes sur intrant (« CTI/RTI »), sont aussi limitées à ce même seuil de 55 000 \$. En contexte de planification d'un actionnaire, cette variable est importante lorsque l'on se questionne par rapport à l'achat d'un véhicule par la société et l'achat personnel. Nous y reviendrons.

Il est très important de mentionner que, malgré le fait que le budget mentionne que cette mesure vise les voitures achetées par des entreprises, cette catégorie 54 sera aussi disponible pour les employés qui utilisent leur voiture aux fins d'emploi et qui ont un formulaire T2200 signé par leur employeur mentionnant qu'ils sont obligés, de par leur contrat de travail avec leur employeur, d'utiliser leur voiture pour leur travail. À moins de recevoir une allocation au kilomètre non imposable de l'employeur, il sera alors possible de

réclamer une proportion de la déduction pour amortissement accéléré de la catégorie 54, et ce, en fonction du nombre de kilomètres parcourus pour affaire durant l'année civile sur le nombre total de kilomètres parcourus pendant l'année. Donc, il faut garder en tête cette mesure autant pour les clients corporatifs que les travailleurs autonomes ou les salariés. Encore une fois, au terme d'une planification d'un actionnaire, il sera important de voir l'ensemble des conséquences découlant de l'achat par la société versus l'achat personnel.

À noter que, de façon analogue, une catégorie 55 est aussi prévue pour les VZE qui seraient par ailleurs inclus à la catégorie 16 (prévu pour les véhicules lourds).

Le calcul de la récupération d'amortissement est un peu particulier puisque la FNACC sera réduite de la proportion du produit de disposition sur le coût réel d'acquisition avant taxes multipliées par le plafond de l'année (soit, 55 000 \$ pour 2019). Soit, selon la formule suivante<sup>3</sup> :

$$PD \text{ déduit de la FNACC} = 55\,000 \times \frac{PD}{\text{Coût avant taxes}}$$

Par exemple, un véhicule acheté 60 000 \$ inclus à la catégorie 54 lorsqu'elle est limitée à 55 000 \$, puis disposée éventuellement pour 30 000 \$, provoquera une récupération de 27 500 \$, soit le résultat de  $55\,000 \$ \times 30\,000 \$ / 60\,000 \$$ . Évidemment, dans le cas peu probable où le produit de disposition est supérieur au coût, la récupération sera de 55 000 \$ et l'excédent sera un gain en capital. La règle du moindre du coût et du produit de disposition est toujours valable. Seulement, le produit de disposition dépend du calcul ci-haut mentionné et le coût est limité au plafond annuel.

Un choix sera possible afin de renoncer au traitement de la catégorie 54 ou 55 afin d'inclure le montant dans la catégorie 10, 10.1 ou 16 selon le cas. Dans certains cas, il sera probablement préférable de ne pas inclure le bien à la catégorie 54 ou 55 puisqu'un bien de la catégorie 10.1 ne provoque aucune récupération d'amortissement lorsque disposé.

## Problématiques soulevées

### Réduction de la FNACC

Lors de la table ronde fédérale du congrès de l'APFF de 2016<sup>4</sup>, l'ARC s'est prononcé sur le traitement de la subvention provinciale ainsi que sur différent aspect de cette disposition. L'une des questions concernait le traitement à adopter lorsque la subvention provinciale est reçue sur un véhicule inclus à la catégorie 10.1. Doit-on réduire le coût réel avant la limite de 30 000 \$ ou

<sup>3</sup> <https://www.budget.gc.ca/2019/docs/tm-mf/si-is-fr.html>

<sup>4</sup> APFF, Table ronde sur la fiscalité fédérale, Question 5, 7 octobre 2016

réduire la FNACC de 30 000 \$? La réaction fut palpable dans la salle lorsque le représentant de l'ARC a expliqué que la subvention devait réduire la FNACC de 30 000 \$ plutôt que de réduire le coût réel d'abord (puis, d'appliquer ensuite la limite de 30 000 \$, ce qui aurait été plus logique).

Alors, un questionnement similaire s'oblige donc pour ces nouvelles catégories 54 et 55. Doit-on réduire la FNACC de 55 000 \$ des subventions reçues de sorte que le montant réellement déduit serait de 42 000 \$ en combinant les deux subventions maximales des deux paliers gouvernementaux?

Afin de répondre à ce questionnement, il faut aller voir la modification du paragraphe 26 du règlement 1102 qui indique ce qui suit :

*« (26) pour l'application de la division c)(ii)(B) de la définition de véhicule zéro émission au paragraphe 248(1) de la Loi, l'incitatif fédéral à l'achat énoncé dans les documents budgétaires par le ministre des Finances le jour du budget est un programme visé par règlement. »*

Si l'on retourne à la définition de « véhicule zéro émission » à 248(1) et qu'on s'attarde à l'alinéa c), on peut lire ce qui suit :

*« [l'expression] « véhicule zéro émission » d'un contribuable, s'entend d'un véhicule à moteur qui, à la fois [...] c) n'est pas un véhicule [...] (ii) soit à l'égard duquel, l'une des conditions suivantes est remplie [...] (B) le gouvernement du Canada a apporté une aide financière en vertu d'un programme visé par règlement ».*

Autrement dit, un véhicule qui obtient la subvention fédérale n'est pas un « véhicule zéro émission » admissible à la catégorie 54 ou 55. Par conséquent, il faudra faire un choix entre DPA accéléré et subvention fédérale. Il faut admettre que cela compliquera grandement certaines planifications fiscales.

Suite à la lecture de la définition à 248(1) de véhicule zéro émission, on peut conclure que la subvention provinciale n'affecte pas l'admissibilité à la catégorie 54 puisque le programme « roulez électrique » n'est pas un « programme visé par règlement ».

Puisque rien ne porte à croire que la position de l'ARC ait changé relativement à la réduction de la FNACC avant subvention, il semble bien, selon nous et compte tenu de l'information disponible à ce jour, que la FNACC soit réduite de la subvention provinciale de 8 000 \$ pour une FNACC, finalement, de 47 000 \$. La subvention fédérale devrait aussi suivre cette logique advenant une capitalisation dans une catégorie autre que 54 ou 55.

Selon nous, il sera souvent préférable de réclamer la capitalisation à la catégorie 54 puisque la réduction supplémentaire d'amortissement entre 47 000 \$ et 17 000 \$ soit 30 000 \$ équivaut à une économie

d'impôt de 4 500 \$ (pour une société imposée au « petit taux » de 15%) versus une subvention de 2 500 \$ ou 5 000 \$. Jusqu'ici, le calcul peut pencher dans un sens ou dans l'autre cependant, en ajoutant l'impact des taxes à la consommation qu'il sera possible de récupérer sur cette capitalisation supplémentaire de 30 000 \$, la balance penchera généralement en faveur de la catégorie 54.

### Avantage imposable

Lorsqu'un employé utilise la voiture fournie par son employeur, il se voit imposer une valeur pour le « droit d'usage » de ce véhicule. Cet avantage est établi selon une formule prescrite. Si la voiture est achetée et utilisée à plus de 50% pour affaires, la formule suivante s'applique :

$$\text{Coût} \times 2\% \times \text{NB de mois d'utilisation} \times \frac{\text{km perso}}{20\,004}$$

Sans entrer dans les détails de la formule, celle-ci est en fonction du coût du véhicule. Avec ce que l'on a vu précédemment, on pourrait s'attendre à ce que ce coût soit réduit de la subvention. Cependant, lors de la table ronde du fédéral de 2016, l'ARC a indiqué qu'elle était d'avis que le coût n'est pas réduit du montant de la subvention octroyée. Il s'agit selon nous d'une position maladroite reposant sur le principe que la subvention applicable est un acompte versé par le gouvernement sur le prix d'achat du véhicule plutôt qu'une réduction du prix d'achat. Si je récapitule, la subvention fédérale rend inadmissible le véhicule électrique à la catégorie 54, la subvention provinciale réduit la FNACC plutôt que le coût, mais le coût de l'avantage imposable, lui, n'est pas réduit. Pourquoi faire simple?

Si, par contre, le véhicule est loué par l'employeur, toujours selon la même question du congrès de l'APFF, la subvention sera répartie sur la durée du bail, car il s'agit d'un paiement forfaitaire. Ce qui, à notre avis, est déjà plus raisonnable comme position. La formule pour calculer l'avantage imposable d'un véhicule utilisé à plus de 50% pour affaires est essentiellement la même que celle prévue pour l'achat d'un véhicule sauf que l'on considère 2/3 des frais de location au lieu de considérer 2% du coût du véhicule :

$$\text{Location} \times 2/3 \times \text{NB de mois d'utilisation} \times \frac{\text{km perso}}{20\,004}$$

Sachant comment se calcule l'avantage imposable, il est possible maintenant de se questionner quant à la décision d'acheter ou de louer le véhicule. À notre avis, dans une majorité de cas, il sera préférable de louer le véhicule puisque 2/3 du paiement au titre de la location représente souvent bien moins que 2% du coût du véhicule. Prenons l'exemple d'un véhicule d'une valeur de 50 000 \$ que l'on a le choix d'acheter pour cette valeur ou de le louer, et ce, en tenant compte que les conditions de financement sont à 7% et payable mensuellement sur 60 mois. On obtient les avantages imposables suivants :

<b>km personnel</b>	<b>20 000</b>	<b>9 800</b>
2% du coût	12 000 \$	12 000 \$
2/3 location	7 921 \$	7 921 \$
km perso / 20 004	100 %	51 %
Av. imp. – achat	<b>11 998 \$</b>	<b>6 120 \$</b>
Av. imp. – location	<b>7 919 \$</b>	<b>4 040 \$</b>

À noter que le facteur de réduction sur 20 004 kilomètres calculé en fonction des kilomètres personnels parcourus n'est disponible que si la proportion d'utilisation est de plus de 50% pour affaires, et ce, autant pour la formule de l'avantage imposable d'une auto achetée qu'une auto louée. Dans le contexte d'une utilisation à 50% ou moins pour affaire, il faut donc oublier la dernière multiplication des formules précédemment exposée, soit « km perso / 20 004 ». En résumé, à moins d'une situation où la mensualité de la location est particulièrement élevée, l'avantage imposable relié au droit d'usage sera moins élevé lorsque le véhicule est loué par la société. Bien sûr, il y a plusieurs autres facteurs à considérer, mais, comme point de départ, nous établissons une règle du pouce en contexte de planification : si un véhicule est fourni par la société et fourni à l'employé, vaut mieux louer.

Pour ce qui est de la deuxième composante de l'avantage imposable, soit l'avantage relatif au fonctionnement, celle-ci est calculée de la même façon, que le véhicule soit loué ou acheté, soit 0.28 \$ par kilomètre parcouru pour des fins personnelles. Seulement dans le cas où la personne parcourt plus de 50% de ses kilomètres pour fins d'emploi (ou d'affaire), il est possible de considérer un montant équivalent à 50% de l'avantage pour droit d'usage au lieu d'utiliser le taux de 0.28\$ du kilomètre. Conséquemment, cette composante de l'avantage imposable ne devrait pas influencer la décision d'acheter ou de louer.

Par le fait même, plusieurs critiquent l'absence de politique distincte pour les véhicules électriques. Dans l'interprétation fédérale #2016-0674801C6, l'ARC a précisé qu'il n'y a pas de règle spécifique pour les voitures électriques et que celles-ci sont assujetties aux mêmes règles que les véhicules à essence. C'est donc le même 0.28 \$ du kilomètre qui s'applique au calcul de l'avantage imposable relatif au fonctionnement, peu importe que le contribuable roule en Ford F-150 ou en Tesla. Dans la réalité, les frais de fonctionnement engagés par un contribuable qui possède un véhicule électrique sont évidemment bien moins importants que ceux engagés par un contribuable qui possède un véhicule à essence. Les traiter sur la même base sur le plan fiscal est absurde.

### **Allocation au kilomètre**

Nous avons discuté jusqu'à présent du questionnement relativement à l'achat ou la location. Le deuxième questionnement qu'il faut avoir est celui du mode de détention. Est-ce que la voiture doit être détenue

personnellement ou corporativement? Dans le cas où la société détient ledit véhicule, il faut considérer le coût en impôt de l'avantage imposable que le particulier devra inclure à sa déclaration personnelle. Tandis que dans le cas où la voiture est détenue personnellement, la société déboursa une allocation au kilomètre en faveur du particulier pour l'utilisation de son véhicule.

Pour 2019, cette allocation est de 0.58 \$ par kilomètre pour les premiers 5 000 kilomètres et 0.52 \$ par kilomètre pour les suivants. Cette allocation versée à un employé sera déductible pour l'entreprise et sera non imposable pour l'employé qui la reçoit, et ce, jusqu'à concurrence de ces mêmes barèmes au-delà desquels le montant versé ne sera pas déductible par l'employeur et sera imposable pour l'employé.

Telle une histoire qui se répète, il n'y a pas de taux prescrit spécifique pour les voitures électriques. L'ARC a cependant souvent rappelé qu'un taux différent pourrait être considéré raisonnable selon les circonstances. Est-ce que cela voudrait dire que l'ARC pourrait, de la même façon, juger « non raisonnable » une allocation qui respecte les taux prescrits dans la situation où il s'agit d'un véhicule électrique plutôt que d'un véhicule à essence? À notre avis, l'état du droit actuel ne distingue pas ces deux types de véhicules et il serait difficile de prétendre que l'allocation n'est pas raisonnable en ces circonstances du fait qu'elle respecte les taux prescrits par le règlement en vigueur. Il y a au moins ça comme avantage.

### **Éléments de planification**

Il existe donc quatre scénarios possibles : la société achète le véhicule et fournit le véhicule à l'employé, l'employé achète le véhicule et fournit son véhicule pour fins d'emploi, la société loue le véhicule et fournit le véhicule à l'employé, ou encore, l'employé loue le véhicule et fournit son véhicule pour fins d'emploi. Je vous préviens d'avance, afin de prendre la bonne décision, il vaut mieux faire un calcul détaillé vu la complexité des facteurs à tenir en compte. Observons les différents facteurs à considérer de ces scénarios.

### **Location ou achat personnel?**

Si l'on considère d'abord la situation d'un particulier. Y a-t-il un avantage à louer plutôt que d'acheter? Nous avons établi précédemment qu'il vaut mieux privilégier la catégorie 54 au détriment de la subvention fédérale. Cette conclusion est aussi vraie pour le particulier, et ce, du fait que le taux effectif d'imposition des particuliers est généralement plus élevé que celui des sociétés. L'économie d'impôt lié à la DPA est donc plus importante que la subvention dans plusieurs cas.

Autre aspect important relativement à la DPA, si le véhicule est acheté par le particulier utilisant son véhicule pour emploi ou affaires, il est possible de réclamer la totalité de la DPA dans la première année, et ce, à condition d'être admissible à la catégorie 54.

Cependant, cela signifie que le véhicule ne doit pas être admissible à la subvention fédérale. Puis, l'année suivante, il sera possible de changer de méthode et recevoir une allocation au kilomètre. À noter que, à ce moment, aucune récupération d'amortissement n'est déclenchée du fait qu'il n'y a pas eu de disposition réelle ou réputée du véhicule découlant de ce changement de méthode.

Cette planification peut être utilisée pour un véhicule qui n'est pas admissible à la subvention fédérale, mais qui, en raison de sa capacité de batterie, est admissible à la catégorie 54 (par exemple, la BMW i3). Il ne faut cependant pas oublier que la FNACC est réduite du montant obtenu du provincial et que la DPA est soumise à la proportion pour affaire déterminée par les kilomètres pour affaires parcourus. De ce fait, il est probable que dans certaines situations où la proportion pour affaire n'est pas significative, il soit préférable de louer plutôt que de réclamer la DPA de la catégorie 54 (l'achat perd son principal avantage).

En plus, en adoptant une telle façon de faire, il sera possible de réclamer les taxes sur la DPA déduites dans la déclaration fiscale du particulier lors de la première année, et ce, à condition bien sûr que l'employeur ait pu par ailleurs réclamer ces CTI/RTI s'il avait engagé la dépense en question.

Bien que selon nous, dans un contexte de particulier utilisant en grande partie son véhicule pour emploi ou affaire, il sera parfois plus avantageux de refuser l'aide gouvernementale fédérale afin de bénéficier du traitement de la catégorie 54. Le fait est que nous ne savons pas si, de façon pratique, il sera possible de refuser l'aide fédérale au moment de l'achat. Probable que cela concerne davantage les véhicules qui sont seulement admissibles à la subvention de 2 500 \$ plutôt que celle de 5 000 \$. Selon notre compréhension du texte de loi, il faut que l'aide ait été « apportée » donc il serait techniquement possible d'y renoncer et être admissible à la catégorie 54. Pratico-pratiques, nous ne savons pas cependant ce que cela implique au niveau du concessionnaire. Par exemple, sur le site de Tesla, le prix est automatiquement réduit de la subvention fédérale. Ce qui nous porte à croire qu'il sera plus compliqué d'y renoncer.

Si l'on décide de réclamer la subvention fédérale, ou qu'il n'est pas possible de refuser celle-ci auprès du commerçant, le véhicule n'est pas admissible à la catégorie 54 du fait que l'aide fédérale a été réclamée sur le véhicule. Il sera probablement préférable, dans ce cas, de louer et réclamer, proportionnellement à la distance parcourue pour affaire, le paiement au titre de la location comme dépense d'emploi. Il faut cependant se rappeler que les paiements de location sont soumis à la limite de 800 \$ par mois pour être déductibles dans le calcul du revenu. Le raisonnement derrière la

décision de louer plutôt que d'acheter se base cette fois-ci sur la possibilité de réclamer, au mieux, une FNACC de 30 000 \$ versus une déduction maximale de 800 \$ par mois. Après un peu plus de trois années, le montant de paiement au titre de la location déduit sera plus élevé que la FNACC de 30 000 \$. À noter que les taxes peuvent encore être réclamées sur ce paiement de location.

Bien entendu, si le contribuable a parcouru un nombre particulièrement important de kilomètres pour affaire, il est possible que l'allocation au kilomètre non imposable soit plus importante que l'économie d'impôt qui découle du fait de déduire les dépenses d'emploi. Bref, il faut sortir sa calculatrice.

### **Achat ou location en société?**

Sans y être limité, ce questionnement se résume par la comparaison de deux facteurs importants :

- 1) le coût de l'impôt lié à l'avantage imposable supplémentaire;
- 2) l'économie d'impôt lié à la déduction pour amortissement supplémentaire de la catégorie 54.

Autrement dit, une société et le particulier, ayant une proportion élevée d'utilisation pour affaires, préféreront tous deux le traitement de la catégorie 54. Si le véhicule n'est pas admissible à la subvention, il faut faire des calculs et voir quelle option coûte la plus chère :

- 1) le 4 500\$<sup>5</sup> supplémentaire de la catégorie 54 perdu dans une situation de location, ou;
- 2) l'impôt sur l'avantage imposable supplémentaire lié à l'achat du véhicule.

Plus le nombre de kilomètres personnels est élevé, plus on tendra vers l'achat pour bénéficier de la catégorie 54. Tandis que, plus ce nombre est faible, plus on privilégiera la location du véhicule. Nous avons vu que l'avantage imposable pour la location est moins élevé que celui qui découle de l'achat d'un véhicule. Il faut donc comparer l'économie d'impôt lié à cette différence. Dans le cas précédent où 20 000 km personnels était parcouru avec une auto à 50 000 \$, la différence entre l'avantage imposable à l'achat et celui à la location était de 4 078,70 \$<sup>6</sup>. Ce qui représente un impôt, calculé selon des taux marginaux, de 2 174,15 \$. Dans ce cas, je préfère louer plutôt que d'acheter.

### **Mode de détention**

Si l'on achète le véhicule via la société, il sera possible de réclamer les CTI/RTI sur le véhicule jusqu'à concurrence des limites applicables (soit 55 000 \$ si le véhicule est admissible à la catégorie 54, 30 000 \$ pour la catégorie 10.1 et 800 \$ par mois pour une location). Tandis que l'achat personnel nous limitera à la DPA ou

<sup>5</sup> Supposons que la subvention provinciale est de 8 000 \$, que le taux combiné est de 15%.

<sup>6</sup> Soit, la différence entre 11 997.60 \$ et 7 918.90 \$

à 800 \$ par mois de paiement au titre de la location et sera fonction de la proportion d'utilisation pour affaire. Côté taxes à la consommation, il est donc préférable d'opter pour un achat ou une location en société.

Si l'on achète le véhicule personnellement, il sera possible de recevoir une allocation non imposable. Ce qui n'est pas négligeable dans l'optique où le véhicule électrique ne nécessitera probablement pas une telle allocation. L'économie d'impôt lié à cette sortie d'argent non imposable est donc non négligeable si le nombre de kilomètres parcourus pour fins d'affaire est important. Souvent on dit qu'il est préférable de rembourser une dette en société, car on paie avec de l'argent corporatif non imposé personnellement. Le fait que l'allocation soit déductible pour la société et non imposable pour le particulier atténue cet effet. De sorte que, dans le cas complètement hypothétique que le véhicule est utilisé à 100% pour affaire et que l'allocation couvre de façon exacte les dépenses liées au véhicule, le contribuable devrait être indifférent quant au mode de détention. Pour revenir à la réalité, le véhicule électrique pourrait même coûter moins cher que l'allocation non imposable versée vu la quasi-absence de coût d'entretien et de frais de fonctionnement.

Pour ce qui est de la DPA, peu importe le mode de détention, il sera toujours possible de réclamer la DPA, mais le particulier sera limité à sa proportion pour affaire. Bémol important, le taux d'impôt des particuliers est, en général, plus important que celui de la société. Ce qui fait en sorte que l'économie d'impôt lié à la DPA, tel qu'expliqué précédemment, est d'autant plus significative lorsqu'elle est réclamée par un particulier (en autant, bien entendu, que le véhicule soit utilisé à des proportions importantes pour fins d'emploi ou d'affaires). De surcroît, la catégorie 54 est disponible autant pour la société que le particulier qui réclame des dépenses d'emploi. Autre aspect à ne pas oublier, les dépenses d'emploi seront aussi limitées au revenu d'emploi. Tandis qu'il est possible de faire une perte reportable pour la société.

Bref, à notre avis, il n'y a pas vraiment de règle simple afin d'établir le mode de détention d'un véhicule électrique. Il faut faire des calculs! En fait, il faut surtout comprendre que plus la proportion pour affaire est élevée, plus la tendance sera favorable envers une détention personnelle et plus la proportion pour affaire est basse, plus la tendance sera favorable à une détention en société. Cela tient compte du fait que l'on puisse réclamer l'importante DPA de la catégorie 54 dans la déclaration fiscale du particulier.

Soulignons qu'il y a probablement plusieurs autres aspects non fiscaux à considérer tel que la possibilité que le contribuable vende le véhicule dans un avenir rapproché (puisque une récupération d'amortissement peut se produire pour les biens de la catégorie 54). D'autres parts, souvent, les taux d'intérêt diffèrent selon le mode de détention. Le contexte matrimonial,

légal et les stratégies de protection d'actif ou encore l'admissibilité à la déduction pour gain en capital peuvent être des facteurs à considérer pour établir le mode de détention.

## Conclusion

Notre but initial était de vous préparer des exemples de situation avec calcul à l'appui permettant de statuer sur la planification à adopter. Nous nous sommes vite rendu compte de l'ampleur de la tâche. Au lieu de cela, nous avons plutôt établi une sorte de tableau résumé de ce qui a été discuté dans le présent texte afin de faciliter les calculs et nous assurer de ne rien oublier. À noter qu'il est souvent préférable de ramener les liquidités sous une même base pour comparer des pommes avec des pommes et de ramener le tout soit en dollar corporatif ou en dollar personnel compte tenu des taux d'imposition applicables à la situation.

Nous avons aussi préparé une liste de véhicule classé selon la subvention auquel il serait admissible afin de mieux planifier la situation du contribuable puisque nous avons vu qu'il y a un impact direct entre la subvention fédérale et l'admissibilité à la catégorie 54. Sans compter que la subvention provinciale doit réduire la FNACC (et non, le coût réel!). Bref, à vos tableurs et calculatrices!

	Scénario #1 : Achat ou location personnelle		Scénario #2 : Achat ou location en société
	Première année: Réclamer les dépenses d'emploi	Année suivante : Versement d'une allocation	
<b>Société</b>	N/A	(-) Allocation au km versé à l'employé <sup>7</sup> (+) Économie d'impôt sur l'allocation déductible <sup>8</sup>	(-) Dépenses liées au véhicule <sup>9</sup> (+) Économie d'impôt lié aux dépenses déductibles <sup>10</sup> (-) Taxes à remettre sur l'avantage imposable <sup>11</sup> (+) Économie d'impôt lié à la FNACC <sup>12</sup> (+) CTI/RTI à l'achat ou sur les paiements de location. <sup>13</sup>
<b>Particulier</b>	(-) Dépenses liées au véhicule <sup>14</sup> (+) Économie d'impôt lié aux dépenses d'emploi <sup>15</sup> (+) Taxes liées aux dépenses <sup>16</sup> (+) Économie d'impôt lié à la FNACC <sup>17</sup> ou les paiements de location <sup>18</sup> (+) CTI/RTI sur la DPA ou sur les paiements de location en proportion de l'utilisation pour affaire <sup>19</sup>	(+) Allocation non imposable reçue de la société <sup>20</sup> (-) Dépenses liées au véhicule <sup>21</sup>	(-) Impôt relativement à l'avantage imposable <sup>22</sup>

<sup>7</sup> Pour 2019, la limite déductible est de 0.58 \$ pour les premiers 5 000 kilomètres et 0.52 \$ pour les suivants.

<sup>8</sup> Pour 2019, les taux d'impôt sont de 9% au fédéral et 6% au provincial donc, une économie de 15% sur le versement d'une allocation.

<sup>9</sup> Les dépenses déductibles ne sont pas fonction de l'utilisation pour affaire, mais l'économie d'impôt est moins élevée puisque le taux corporatif est moins élevé que celui des particuliers.

<sup>10</sup> Il sera possible de déduire l'ensemble des dépenses liées au véhicule sans égard à la proportion d'utilisation pour affaire sous réserve des limites liées aux intérêts et aux paiements au titre de la location.

<sup>11</sup> Soit, 4/104 de l'avantage imposable sur le droit d'usage pour la TPS et 9,975/109,975 pour la TVQ. Et, 3% de l'avantage imposable relatif aux frais de fonctionnement et 6% pour la TVQ.

<sup>12</sup> Si le véhicule n'est pas admissible à la subvention fédérale, mais est admissible à la subvention de 8 000 \$ au provincial, il sera possible de réclamer 55 000 \$ moins 8 000 \$, soit 47 000 \$ en déduction lors de la première année. Si le véhicule est admissible à la subvention fédérale, il n'est pas admissible à la catégorie 54 et doit être classé dans les catégories 10 ou 10.1 selon le cas.

<sup>13</sup> Si le véhicule est admissible à la catégorie 54, il sera possible de réclamer les CTI/RTI sur un montant maximal de 55 000 \$. Dans les autres cas, la limite sera à 30 000 \$ pour la catégorie 10.1. Dans le cas d'une location, le montant maximum sur lequel la taxe peut être récupérée est de 800 \$ par mois, soit le montant déductible des paiements au titre de la location.

<sup>14</sup> Le particulier devra assumer les dépenses liées au véhicule (loyer ou versement, intérêt, électricité, entretien, assurance, permis et immatriculation).

<sup>15</sup> Les dépenses payées par le contribuable (sauf le versement en capital) pourront être déduites du revenu d'emploi en fonction de la distance pour affaire parcourue (sauf si une allocation est reçue).

<sup>16</sup> Les taxes liées aux dépenses déduites pourront être réclamées selon la proportion pour affaire.

<sup>17</sup> La catégorie 54 permet de déduire entièrement un montant de 55 000 \$ la première année (moins la subvention du provincial).

<sup>18</sup> Une limite de 800 \$ par mois est applicable aux paiements de location.

<sup>19</sup> Il est possible de réclamer les taxes sur la DPA en fonction de l'utilisation pour affaire du véhicule. Ce qui vaut aussi pour la DPA accélérée de la catégorie 54.

<sup>20</sup> L'allocation respectant les limites ne sera pas imposable et permettra de couvrir les dépenses liées au véhicule.

<sup>21</sup> Puisqu'une allocation est reçue, le contribuable devra acquitter les dépenses liées au véhicule sans pouvoir les déduire.

<sup>22</sup> L'avantage imposable pour une année complète sera de 2% du coût du véhicule (ou 2/3 des paiements de location) x NB de mois d'utilisation x NB de perso / 20 004.



	<b>Subvention fédérale (à partir du 1<sup>er</sup> mai 2019)</b>	<b>Subvention provinciale (à partir du 1<sup>er</sup> novembre 2013 jusqu'au 31 décembre 2020)</b>
<b>Montant</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5 000 \$ pour une batterie d'au moins 15 kWh;</li> <li>• 2 500 \$ pour une batterie de moins de 15 kWh.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8 000 \$ si le PDSF est inférieur à 75 000 \$;</li> <li>• 3 000 \$ si le PDSF est entre 75 000 \$ et 125 000 \$.</li> </ul>
<b>Critères</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Véhicule acheté ou loué</li> <li>• Véhicule neuf immatriculé pour la première fois</li> <li>• Véhicule de 6 sièges et moins : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ PDSF de moins de 45 000 \$ (avant transport et préparation) pour le modèle de base avec un maximum de 10 000 \$ en option.</li> </ul> </li> <li>• Véhicule de plus de 6 sièges : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ PDSF de moins de 55 000 \$ (avant transport et préparation) pour le modèle de base avec un maximum de 10 000 \$ en option.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le particulier doit résider au Québec, l'entreprise doit être immatriculée au REQ ou l'organisme doit être établi au Québec.</li> <li>• Véhicule acheté ou loué (pour une période de 12 mois ou plus);</li> <li>• Le véhicule doit obligatoirement être acquis au Canada, être immatriculé au Québec pour la première fois et ne pas avoir été immatriculé à l'extérieur du Québec.</li> </ul>
<b>Liste des véhicules admissibles<sup>23</sup> (non exhaustive)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pour la subvention de <b>5 000 \$</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Tesla Model 3-</li> <li>○ Chrysler Pacifica PHEV</li> <li>○ Honda Clarity PHEV</li> <li>○ Chevrolet VOLT LT et VOLT Premier</li> <li>○ Chevrolet BOLT LT et BOLT Premier</li> <li>○ Hyundai Kona EV (PDSF doit être ajusté à 44995\$ pour le modèle de base)</li> <li>○ Hyundai IONIQ</li> <li>○ KIA Niro EV</li> <li>○ KIA Soul EV</li> <li>○ Nissan LEAF et LEAF+</li> <li>○ Mercedes Smart Fortwo ED</li> <li>○ Ford Focus EV</li> <li>○ Volkswagen e-Golf</li> </ul> </li> <li>• Pour la subvention de <b>2 500 \$</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ford CMAX Energi</li> <li>○ Ford Fusion Energi</li> <li>○ Toyota Prius Prime</li> <li>○ Mitsubishi Outlander PHEV</li> <li>○ Hyundai Ioniq PHEV</li> <li>○ KIA NIRO PHEV</li> <li>○ KIA OPTIMA PHEV</li> <li>○ Mini Cooper SE Countryman PHEV</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pour la subvention de <b>3 000 \$</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Audi e-tron 55 quattro 2019</li> <li>○ Jaguar I-Place 2019</li> <li>○ Tesla Model 3 Performance 2018-2019</li> <li>○ Tesla Model S - 100 D 2018-2019</li> <li>○ Tesla Model S - 60 D 2017</li> <li>○ Tesla Model S - 75 D 2017</li> <li>○ Tesla Model S - 90 D 2017</li> <li>○ Tesla Model X - 100 D 2018</li> <li>○ Tesla Model X - 75 D 2017-2018</li> <li>○ Tesla Model X Longue Autonomie 2019</li> </ul> </li> <li>• Pour la subvention de <b>4 000 \$</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Audi A3 Sportback e-tron 2017-2018</li> <li>○ BMW 330e 2017-2018</li> <li>○ BMW 5 series 2018-2019</li> <li>○ BMW X5 2017-2018</li> <li>○ Ford C-Max Energi 2017</li> <li>○ Ford Fusion 2020</li> <li>○ Ford Fusion Energi 2017-2018-2019</li> <li>○ Hyundai IONIQ électrique plus 2018-2019</li> <li>○ Hyundai Sonata Plug-in Hybride 2017-2018</li> <li>○ Kia Niro – SX/EX Premium 2019</li> </ul> </li> </ul>

<sup>23</sup> Fédéral: <http://www.tc.gc.ca/fr/services/routier/technologies-novatrices/liste-vehicules-admissibles-programme-ivze.html>

Provincial <https://vehiculeselectriques.gouv.qc.ca/rabais/ve-neuf/vehicules-neufs-admissibles.asp>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Véhicule <b>non admissible</b> (non exhaustif) <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Tesla Model S</li> <li>○ Tesla Model X</li> <li>○ Jaguar I-Pace</li> <li>○ BMW i3</li> <li>○ Audi A3 Sportback e-Tron</li> <li>○ Audi e-Tron GT</li> <li>○ BMW 330e</li> <li>○ BMW 530e xDrive</li> <li>○ BMW 740Le xDrive</li> <li>○ BMW i8</li> <li>○ Porsche Cayenne S E-Hybrid/Panamera S E-Hybrid</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Kia Optima EX – EX Premium 2017-2018-2019</li> <li>○ Mercedes-Benz GLC350e 2018-2019</li> <li>○ Mini Countryman 2018-2019</li> <li>○ Mitsubishi Outlander PHEV 2018-2019</li> <li>○ Toyota Prius Prime 2017-2018-2019</li> <li>○ Volvo S90 T8-Inscription 2018-2019</li> <li>○ Volvo XC60 T8-Inscription T8-R-Design 2018-2019</li> <li>○ Volvo XC90 T8-Momentum 2018-2019</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pour la subvention de <b>8 000 \$</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ BMW i3 2017-2018-2019</li> <li>○ BMW i3 Range Extender 2017-2018-2019</li> <li>○ BMW i3s 2019</li> <li>○ BMW i3s Range Extender 2019</li> <li>○ Chevrolet Bolt 2017-2018-2019</li> <li>○ Chevrolet Volt 2017-2018-2019</li> <li>○ Chrysler Pacifica Hybride 2017-2018-2019</li> <li>○ Ford Focus Électrique 2017-2018</li> <li>○ Honda Clarity 2018-2019</li> <li>○ Hyundai IONIQ électrique 2017-2018-2019</li> <li>○ Hyundai Kona 2019</li> <li>○ Hyundai Nexō 2019</li> <li>○ Kia Niro EV – SX Touring 2019</li> <li>○ Kia Soul EV 2017-2018-2019-2020</li> <li>○ Mitsubishi i-MiEV 2017</li> <li>○ Nissan Leaf 2017-2018-2019</li> <li>○ Nissan Leaf Plus 2019</li> <li>○ Smart fortwo Electric Drive 2017-2018-2019</li> <li>○ Tesla Model 3 (excluant Performance) 2018-2019</li> <li>○ Toyota Mirai 2018</li> <li>○ Volkswagen e-Golf 2017-2018-2019</li> </ul> </li> </ul>
--	--	---