

# CONSÉQUENCES DE LA NOUVELLE TAXE DE LUXE POUR LES CONCESSIONNAIRES DE VÉHICULES HAUT DE GAMME ET LEURS ENTITÉS DE FINANCEMENT

Publié le 14 avril, 2022

Catégories: [Perspectives](#), [Publications](#)

## Aperçu de la taxe de luxe, de sa mise en œuvre et des principaux points abordés dans le bulletin

Le 11 mars 2022, le ministère des Finances du Canada a publié des propositions législatives préliminaires, sous le titre *Avant-projet de loi sur la taxe sur certains biens de luxe* (l'« **avant-projet de loi** »), en vue de la mise en œuvre de la taxe de luxe sur certains véhicules, aéronefs et navires annoncée dans le budget d'avril 2021. Cette taxe s'appliquerait à des opérations visant des voitures ou des aéronefs dont le prix ou la valeur est de 100 000 \$ ou plus, ou des bateaux dont le prix est de 250 000 \$ ou plus. Elle correspondrait au moins élevé des deux montants suivants : (1) 20 % de l'excédent du seuil applicable ou (2) 10 % de la valeur ou du prix total du bien.

Au moment de l'annonce du budget, l'entrée en vigueur était prévue le 1<sup>er</sup> janvier 2022. Les propositions législatives la reportent au 1<sup>er</sup> septembre 2022 (la « **date d'entrée en vigueur** »).

Le présent bulletin porte sur l'incidence de cette taxe sur les opérations visant des véhicules, et plus particulièrement sur les considérations pratiques pour les concessionnaires. Pour en savoir plus sur les incidences sur les opérations visant des aéronefs, consultez notre bulletin [Pas encore prêt à décoller : le projet de loi du Canada sur la taxe de luxe inquiète l'industrie de l'aviation](#).

## Aperçu de la taxe de luxe sur les « véhicules assujettis »

### *Véhicules visés et véhicules exclus*

La taxe serait appliquée une seule fois à des « véhicules assujettis » de 100 000 \$ ou plus fabriqués après 2018. Un « véhicule assujetti » est un véhicule à moteur roulant sur au moins quatre roues qui est principalement conçu ou aménagé pour transporter des particuliers sur les routes et dans les rues, qui compte au plus 10 places assises et qui pèse au plus 3 856 kg. Les motocyclettes et les camions et autobus à vocation commerciale seront donc généralement exclus, tout comme les véhicules récréatifs et commerciaux conçus pour une utilisation hors route.

Les ambulances, les corbillards, les voitures de police, les camions de pompier et les véhicules récréatifs pouvant servir d'habitation temporaire sont expressément exclus. Sont aussi exclus les véhicules à moteur dont l'immatriculation auprès d'un gouvernement et le transfert de possession à l'utilisateur final ont eu lieu avant la date d'entrée en vigueur.

Comme beaucoup voudront échapper à la taxe de luxe, on pourrait assister à une ruée vers la location et l'achat de véhicules haut de gamme avant la date d'entrée en vigueur. Notons que des dispositions transitoires exemptent les opérations prévues dans des ententes conclues avant le 20 avril 2021 (date de l'annonce du budget).

Des exemptions sont aussi prévues pour les véhicules acquis par une autorité policière ou militaire qui sont équipés pour l'exercice des activités de cette autorité.

#### *Opérations et personnes visées*

La taxe de luxe serait imposée aux détaillants ou aux bailleurs inscrits de « véhicules assujettis » évalués à 100 000 \$ ou plus. Elle serait appliquée au moment de la vente ou du début de la location à l'acheteur ou au locataire (consommateur ou utilisateur final). Il reviendrait aux concessionnaires inscrits qui vendent ou louent ces véhicules de la déclarer et de la payer à la remise de leurs déclarations trimestrielles (dus un mois après la fin de chaque trimestre).

Les améliorations après-vente (autres que les réparations) apportées dans l'année suivant la vente ou le début de la location peuvent aussi être taxées.

#### Assiette fiscale

Le prix est déterminé en tenant compte des taxes d'accises et des droits de douane qui y sont compris (ex. : la taxe d'accise fédérale de 100 \$ sur les climatiseurs de véhicules et toute taxe d'accise fédérale sur les véhicules à mauvais rendement énergétique). La taxe de vente provinciale (« **TVP** »), la taxe de vente du Québec (« **TVQ** ») et la taxe fédérale sur les produits et services ou la taxe de vente harmonisée fédérale (« **TPS** » ou « **TVH** ») ne sont pas prises en compte; elles s'appliquent après la taxe de luxe. Les frais de transport ou de fret sont inclus dans le prix.

#### **Exemption pour les ventes entre deux personnes inscrites**

Lorsqu'un concessionnaire (vendeur) inscrit vend un véhicule assujetti à une autre personne inscrite relativement aux véhicules assujettis en application de la loi, l'acheteur pourrait lui fournir un certificat d'exemption pour que la taxe ne s'applique pas à la vente. Ce certificat devra contenir le numéro d'inscription de l'acheteur et le numéro d'identification unique du véhicule, de même qu'une reconnaissance par l'acheteur

qu'il assume l'obligation de payer tout montant de taxe de luxe qui est ou qui peut devenir payable par lui.

Le concessionnaire devra conserver le certificat aux fins d'audit.

### **Considérations propres aux concessionnaires et aux entités de financement**

#### *Taxe généralement imposée au concessionnaire plutôt qu'au client*

Contrairement à la TPS/TVH, la taxe de luxe serait imposée au concessionnaire inscrit, et non imposée directement au client ou à l'utilisateur final.

Le concessionnaire est tenu de payer au moment de l'opération au détail (conclusion de la vente ou début de la location). C'est donc lui le « contribuable », tandis que dans le cas de la TPS/TVH, il est un « mandataire » qui perçoit pour le gouvernement fédéral les taxes que ses clients doivent payer.

Comme les concessionnaires assumeront plus de risques, ils devraient rédiger leurs contrats de vente et de location en conséquence. Par exemple, la législation sur la TPS/TVH prévoit que les vendeurs et les bailleurs, dans leur rôle de mandataire du gouvernement, ont un recours direct contre leurs clients (les « contribuables ») pour récolter la taxe. À l'inverse, sous le régime proposé, la taxe de luxe serait imposée aux concessionnaires inscrits, qui, en l'absence de dispositions à cet effet dans les contrats conclus avec leurs clients, n'auraient aucun recours contre ces derniers pour recouvrer la taxe. Si la taxe de luxe est mal calculée et mal intégrée au prix d'achat ou de location, le concessionnaire devra assumer l'écart, sauf si une disposition d'indemnisation particulière ou un autre mécanisme prévu au contrat met à sa disposition un recours contre le client.

#### *Taxe payable dès le départ*

On peut lire ce qui suit dans le budget publié en avril 2021 :

« À l'achat ou à la location, le vendeur ou le bailleur serait responsable de verser le montant intégral de la taxe fédérale due, peu importe si le bien a été acheté en totalité, financé ou loué sur une certaine période. »

Dans un bail, la TPS/TVH/TVQ/TVP est payée par le locataire sur les versements périodiques de loyers. De son côté, la taxe de luxe serait payée en totalité dès le départ par le concessionnaire, puis récupérée par le concessionnaire ou par l'entité de financement qui s'occupe du véhicule et du bail, en un versement ou au fil du temps sur les loyers.

Il leur faudra donc prévoir les effets de la taxe de luxe sur le flux de trésorerie et le financement et se préparer en conséquence. Notons aussi que le montant de la TPS/TVH/TVQ/TVP sera plus élevé en raison des paiements initiaux ou périodiques attribuables à la taxe de luxe effectués par le locataire.

Dans le cas d'une vente à tempérament, le concessionnaire devra payer dès le départ la taxe de luxe ainsi que

la TPS/TVH/TVQ/TVP applicable au prix de vente après l'application de la taxe de luxe. Il faudra alors décider si le client rembourse la taxe de luxe d'un coup dès l'opération ou au fil du temps, et selon quelles modalités. Encore une fois, le flux de trésorerie et le financement seront des facteurs que les concessionnaires et les entités de financement ne voudront pas négliger.

#### *Transmission au client du remboursement de la taxe de luxe dans un contexte d'exportation*

Imposer une taxe de luxe aux ventes de véhicules haut de gamme destinés à l'exportation saperait la compétitivité des concessionnaires canadiens.

Si un concessionnaire inscrit vend un véhicule assujéti à un client qui doit payer la taxe de luxe à la conclusion de la vente, et que l'acheteur exporte par la suite le véhicule, le concessionnaire pourra demander le remboursement de la taxe lors de sa période de déclaration comprenant le moment de l'exportation, sous réserve des conditions suivantes :

1. L'acheteur ne peut pas être un vendeur inscrit relativement au véhicule assujéti.
2. Le concessionnaire inscrit a déclaré et pris en compte la taxe dans le calcul de sa taxe nette pour la période de déclaration pendant laquelle la taxe de luxe est devenue payable.
3. Le véhicule assujéti n'est pas utilisé au Canada entre le moment de la vente et celui de l'exportation, sauf dans la mesure raisonnablement nécessaire ou accessoire à sa fabrication, à sa mise en vente, à son transport ou à son exportation.
4. Le véhicule assujéti n'est pas immatriculé auprès du gouvernement du Canada ou d'une province entre la vente et l'exportation, sauf s'il l'est uniquement à une fin accessoire à sa fabrication, à sa mise en vente, à son transport ou à son exportation.
5. L'acheteur exporte le véhicule assujéti dans un délai raisonnable après la réalisation de la vente compte tenu des circonstances de l'exportation et, le cas échéant, des pratiques commerciales courantes de l'acheteur et du vendeur.
6. L'acheteur fournit au concessionnaire, et ce dernier conserve, des preuves que le ministre du Revenu national (le « **ministre**») estime acceptables de l'exportation par l'acheteur.
7. Les conditions prévues par règlement sont remplies.

Il n'est pas certain que ce mécanisme de remboursement permettra de niveler la concurrence avec les concessionnaires étrangers. Certaines de ces mesures recourent l'allègement de la TPS/TVH accordé au point de vente pour la fourniture détaxée de biens exportés effectuée par des vendeurs (application de la TPS/TVH à un taux de 0 %). Cet allègement intervient dès le point de vente, alors que le mécanisme proposé pour la taxe de luxe fait en sorte que le concessionnaire doit d'abord la payer, puis se la faire rembourser ultérieurement si les conditions sont réunies.

Comment le concessionnaire et l'acheteur géreront-ils ce décalage? Le concessionnaire pourrait ajouter la taxe de luxe au prix d'achat, puis remettre le montant à l'acheteur après avoir reçu le remboursement. Cela inciterait l'acheteur à confirmer au vendeur que toutes les conditions ont été remplies après la vente. Le contrat de vente devra prévoir l'application du mécanisme de remboursement entre les parties. Le vendeur assumerait le risque que la demande de remboursement soit refusée, sous réserve de modalités prévoyant une indemnisation par l'acheteur.

#### *Garantie du concessionnaire inscrit*

Le concessionnaire automobile inscrit pourrait devoir donner une garantie au ministre pour toute taxe ou tout autre montant qu'il devra éventuellement payer. S'il ne le fait pas, le ministre pourrait retenir les remboursements qui lui sont dus aux termes de l'avant-projet de loi ou de toute autre loi fiscale fédérale (dont celle sur la TPS/TVH) et les utiliser pour atteindre le montant de la garantie exigée.

#### **Concessionnaires de véhicules d'occasion**

Les concessionnaires de véhicules d'occasion devront s'assurer que la taxe de vente a bien été payée pour un véhicule assujéti qui a déjà été immatriculé auprès du gouvernement du Canada ou d'une province ou qui a été importé. Sinon, la taxe de luxe pourrait s'appliquer à la vente du véhicule d'occasion.

#### **Points à retenir**

Vu sa nature bien particulière, la taxe de luxe posera des difficultés et des risques inédits pour les concessionnaires et leurs entités de financement. Outre les points abordés dans le présent bulletin, il faut noter que l'avant-projet de loi prévoit des infractions passibles de pénalités importantes. Les concessionnaires et leurs entités de financement doivent être proactifs en faisant les vérifications qui s'imposent et en rédigeant leurs contrats avec soin, en plus de faire profiter leurs clients des économies disponibles (comme l'exemption en cas d'exportation) pour faciliter les ventes.

Les coûts supplémentaires pourraient nuire à la vente et à la location de véhicules haut de gamme au Canada. À plus long terme, le secteur de l'automobile, et de façon plus générale l'économie, pourraient en pâtir. La création de la taxe de luxe semble contradictoire avec la volonté du gouvernement fédéral de promouvoir la croissance du secteur de l'automobile au pays, un pan essentiel de notre économie. Des emplois et des investissements directs et indirects sont en jeu. Le moment est particulièrement mal choisi pour alourdir le fardeau du secteur de l'automobile, qui ressent encore les contrecoups des confinements et des perturbations de la chaîne d'approvisionnement causés par la pandémie.

Le seuil de 100 000 \$ représente un autre bémol, puisqu'il n'est pas indexé à l'inflation. Compte tenu de l'inflation annuelle, actuellement de plus de 7 %, et des problèmes d'approvisionnement qui sévissent dans le



monde entier, comme la pénurie de puces électroniques, combien de temps faudra-t-il pour que le seuil de 100 000 \$ cesse de désigner le « luxe » et devienne un frein à l'achat et à la location d'automobiles pour la classe moyenne?

Le ministère des Finances reçoit par courriel ([fin.luxury-luxe.fin@fin.gc.ca](mailto:fin.luxury-luxe.fin@fin.gc.ca)) des commentaires sur l'avant-projet de loi jusqu'au 11 avril 2022. Les concessionnaires automobiles et les autres parties prenantes peuvent aussi faire part de leurs inquiétudes à leur député.

par [Jamie Wilks](#)

### **Mise en garde**

Le contenu du présent document ne fournit qu'un aperçu du sujet et ne saurait en aucun cas être interprété comme des conseils juridiques. Le lecteur ne doit pas se fonder uniquement sur ce document pour prendre une décision, mais devrait plutôt obtenir des conseils juridiques précis.

© McMillan S.E.N.C.R.L., s.r.l. 2022