

Dossier : 2007-1252(IT)I

ENTRE :

GILLES GAUTHIER,

appellant,

et

SA MAJESTÉ LA REINE,

intimée.

---

Appel entendu le 30 juillet 2007 à Québec (Québec)  
Devant : L'honorable juge Alain Tardif

Comparutions :

Pour l'appelant :

L'appelant lui-même

Avocate de l'intimée :

M<sup>e</sup> Marie-Claude Landry

---

**JUGEMENT**

L'appel de la cotisation établie en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* pour l'année d'imposition 2002 est accueilli, sans frais, et la nouvelle cotisation est annulée, selon les motifs du jugement ci-joints.

Signé à Ottawa, Canada, ce 25<sup>e</sup> jour d'octobre 2007.

« Alain Tardif »

---

Juge Tardif

Référence : 2007CCI573

Date : 20071025

Dossier : 2007-1252(IT)I

ENTRE :

GILLES GAUTHIER,

appelant,

et

SA MAJESTÉ LA REINE,

intimée.

### **MOTIFS DU JUGEMENT**

#### Le juge Tardif

[1] Il s'agit de l'appel d'une cotisation établie en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (la « *Loi* ») relativement à l'année d'imposition 2002, et portant sur un avantage découlant de l'usage personnel d'un véhicule automobile.

[2] Pour établir et ratifier la nouvelle cotisation du 27 mars 2006 pour l'année d'imposition 2002, le ministre du Revenu national (le « ministre ») a tenu pour acquises les hypothèses de fait suivantes :

- a) pour l'année d'imposition en litige, la société « Les Laboratoires Abbott limitée » a mis à la disposition de l'appelant un véhicule automobile de type Chevrolet Astro Van; (**admis**)
- b) l'appelant, pour l'année d'imposition en litige, travaillait à titre de technicien de service; (**admis**)
- c) le travail de l'appelant consistait à réparer les appareils de diagnostic qui avaient été vendus à des centres hospitaliers et à des CLSC de la province

de Québec par une des sociétés faisant partie du groupe « Les Laboratoires Abbott limitée »; **(admis)**

- d) l'employeur de l'appelant devait offrir aux centres hospitaliers et aux CLSC de la province de Québec un service d'urgence 7 jours par semaine avec un délai de réponse de 4 heures; **(admis)**
- e) pour les fins de vérification du ministre, l'appelant a soumis ses comptes de dépenses, à partir desquels les déplacements personnels y sont représentés dans une proportion de 8 % :
- i) kilométrage – affaires 55 465 km
  - ii) kilométrage – fins personnelles  $\frac{4\,875\text{ km}}{60\,340\text{ km}}$ ; **(admis)**
- f) la vérification des comptes de dépenses a permis de déceler les anomalies suivantes :
- i) Selon les comptes de dépenses fournis, l'appelant indique des distances approximatives, les noms et adresses des clients visités ne sont pas indiqués, seule la ville y est mentionnée; **(admis)**
  - ii) l'appelant s'est rendu dans la ville de Trois-Rivières a plus de trente (30) reprises, le ministre à l'aide du logiciel Maps & Streets, a constaté que l'appelant inscrivait pour chacun de ses déplacements des kilomètres excédentaires (pouvant se chiffrer à 70 km par déplacement; **(admis)**)
- g) l'odomètre n'étant pas en cause, le ministre en conclut que l'appelant camouflait une partie de ses déplacements personnels en surestimant la distance effectuée lors des déplacements à des fins d'affaires; **(nié)**
- h) compte tenu des irrégularités relevées, le ministre en a déduit que le pourcentage de l'usage personnel du véhicule fourni par l'employeur était dans une proportion supérieure à 10 %; **(nié)**

- i) le ministre a révisé le calcul de l'avantage imposable, à l'égard du droit d'usage et des frais de fonctionnement du véhicule fourni par l'employeur, de la façon suivante : **(admis)**

<u>Droit d'usage</u>	<u>Véhicule 1</u> 28 222,64 x 2 % x 7/12 =	<b>3 951,17 \$</b>
	<u>Véhicule 2</u> 24 282,93 x 2 % x 5/12 =	<b>2 428,29 \$</b>
<u>frais de fonctionnement</u>		
	1 000 km x 0,16 x 7 mois =	<b><u>1 120,00 \$</u></b>
valeur révisée de l'avantage		<b>7 499,46 \$</b>
Moins : valeur de l'avantage indiqué sur le feuillet T4 initial		<b>2 428,29 \$</b>
augmentation de l'avantage		<b><u>5 257,10 \$</u></b>

[3] Sur cette question, les dispositions pertinentes de la *Loi* se lisaient comme suit :

6(1)a) Valeur des avantages — la valeur de la pension, du logement et autres avantages quelconques qu'il a reçus ou dont il a joui au cours de l'année au titre, dans l'occupation ou en vertu d'une charge ou d'un emploi, à l'occasion des avantages suivants :

[...]

(iii) ceux qui étaient des avantages relatifs à l'usage d'une automobile;

[...]

6(1)e) **Frais pour droit d'usage d'une automobile** — lorsque son employeur ou une personne liée à son employeur a mis au cours de l'année une automobile à sa disposition (ou à la disposition d'une personne qui lui est liée), l'excédent éventuel de la somme visée au sous-alinéa (i) sur le total visé au sous-alinéa (ii) :

(i) la somme qui représente les frais raisonnables pour droit d'usage de l'automobile pendant le nombre de jours de l'année où elle était ainsi à sa disposition,

(ii) le total des sommes dont chacune représente une somme (autre qu'une dépense liée au fonctionnement de l'automobile) payée au cours de l'année à l'employeur ou à la personne liée à l'employeur par le contribuable ou par la personne qui lui est liée pour l'usage de l'automobile;

6(2) **Frais raisonnables pour droit d'usage d'une automobile** -- Pour l'application de l'alinéa (1)e), la somme qui représente les frais raisonnables pour droit d'usage d'une automobile pendant le nombre total de jours d'une année d'imposition durant lesquels l'employeur d'un contribuable ou une personne liée à l'employeur a mis l'automobile à la disposition du contribuable ou d'une personne qui lui est liée est réputée égale au montant calculé selon la formule suivante :

$$A/B \times [2 \% \times (C \times D) + 2/3 \times (E - F)]$$

où :

A représente le moins élevé des éléments suivants :

a) le nombre de kilomètres parcourus par l'automobile, autrement que dans l'accomplissement des fonctions de la charge ou de l'emploi du contribuable, pendant le nombre de jours ci-dessus;

b) le montant représenté par l'élément B :

toutefois, le nombre visé à l'alinéa a) est réputé égal au montant représenté par l'élément B, sauf si l'employeur ou la personne liée à celui-ci exige du contribuable qu'il utilise l'automobile dans l'accomplissement des fonctions de sa charge ou de son emploi et si la totalité, ou presque, de la distance parcourue par l'automobile pendant le nombre de jours ci-dessus est parcourue dans l'accomplissement des fonctions de la charge ou de l'emploi;

B le produit de 1 000 par le quotient de la division, par 30, du nombre de jours ci-dessus, ce quotient étant, s'il est supérieur à un, arrondi, le cas échéant, au nombre entier le plus proche, les résultats ayant cinq au plus en première décimale l'étant à l'entier inférieur;

C le coût de l'automobile pour l'employeur ou pour la personne qui lui est liée si l'un ou l'autre est propriétaire de l'automobile à un moment de l'année;

D le quotient de la division, par 30, du nombre de jours où l'employeur ou la personne qui lui est liée est propriétaire de l'automobile, compris

dans le nombre total de jours ci-dessus, ce quotient étant, s'il est supérieur à un, arrondi, le cas échéant, au nombre entier le plus proche, les résultats ayant cinq au plus en première décimale l'étant à l'entier inférieur;

E le total des montants qu'il est raisonnable de considérer comme payables à un bailleur par l'employeur ou par la personne qui lui est liée, pour la location de l'automobile, pendant le nombre de jours où l'automobile est louée à l'employeur ou à la personne qui lui est liée, compris dans le nombre total de jours ci-dessus;

F la partie du total représenté par l'élément E qu'il est raisonnable de considérer comme payable au bailleur au titre de tout ou partie du coût, pour celui-ci, de l'assurance :

a) contre la perte de l'automobile ou les dommages à celle-ci;

b) pour la responsabilité qui peut découler de son utilisation ou de son fonctionnement.

6(1)k) **Avantage relatif au fonctionnement d'une automobile** -- lorsqu'une somme est déterminée en application du sous-alinéa e)(i) relativement à une automobile dans le calcul du revenu du contribuable pour l'année, qu'un montant au titre du fonctionnement de l'automobile (autrement que dans l'accomplissement des fonctions de la charge ou de l'emploi du contribuable) pour la ou les périodes de l'année au cours desquelles l'automobile a été mise à sa disposition ou à la disposition d'une personne qui lui est liée est payé ou payable par l'employeur du contribuable ou par une personne liée à cet employeur (l'employeur et cette personne étant appelés « payeur » au présent alinéa) et que le total des montants ainsi payés ou payables n'est pas versé au payeur, au cours de l'année ou des 45 jours suivant la fin de l'année, par le contribuable ou par la personne qui lui est liée, le montant lié au fonctionnement de l'automobile, qui correspond au résultat du calcul suivant :

$$A - B$$

où :

A représente :

(i) dans le cas où l'automobile sert principalement dans l'accomplissement des fonctions de la charge ou de l'emploi du contribuable au cours de la ou des périodes en question et où le contribuable avise son employeur, par écrit, avant la fin de l'année de son intention de se prévaloir du présent

sous-alinéa, la moitié de la somme déterminée en application du sous-alinéa e)(i) relativement à l'automobile dans le calcul du revenu du contribuable pour l'année,

(ii) dans les autres cas, le produit de la multiplication du montant prescrit pour l'année par le nombre total de kilomètres parcourus par l'automobile (autrement que dans l'accomplissement des fonctions de la charge ou de l'emploi du contribuable) au cours de la ou des périodes en question;

B le total des montants relatifs au fonctionnement de l'automobile au cours de l'année versés au payeur, au cours de l'année ou des 45 jours suivant la fin de l'année, par le contribuable ou par la personne qui lui est liée;

248(1) définition « **automobile** » Véhicule à moteur principalement conçu ou aménagé pour transporter des particuliers sur les routes et dans les rues et comptant au maximum neuf places assises, y compris celle du conducteur, à l'exclusion des véhicules suivants :

a) les ambulances;

b) les véhicules à moteur acquis principalement pour servir de taxi, les autobus utilisés dans une entreprise consistant à transporter des passagers et les fourgons funéraires utilisés dans une entreprise consistant à organiser des funérailles;

c) sauf pour l'application de l'article 6, les véhicules à moteur acquis pour être vendus ou loués dans le cadre de l'exploitation d'une entreprise de vente ou de location de véhicules à moteur et les véhicules à moteur utilisés pour le transport de passagers dans le cadre de l'exploitation d'une entreprise consistant à organiser des funérailles;

d) les véhicules à moteur suivants :

(i) comptant au maximum trois places assises, y compris celle du conducteur, et qui, au cours de l'année d'imposition où ils sont acquis servent principalement au transport de marchandises ou de matériel en vue de gagner un revenu,

(ii) dont la totalité, ou presque, de l'utilisation au cours de l'année d'imposition où ils sont acquis est pour le transport de marchandises, de matériel ou de passagers en vue de gagner un revenu,

[4] L'appelant a décrit la nature de son travail. Il consistait à entretenir et à réparer des appareils extrêmement sophistiqués, exploités par des hôpitaux et des professionnels de la santé, et ce, sur un très grand territoire.

[5] Il devait ainsi répondre à des appels d'urgence sept jours sur sept, 24 heures sur 24. Pour ce faire, il devait effectuer de longs trajets pour se rendre sur les lieux d'où provenaient les appels; il effectuait aussi ses déplacements dans le cadre des travaux d'entretien préventif.

[6] Pour l'exécution de son travail, son employeur lui fournissait un véhicule moteur, genre camionnette, lequel avait fait l'objet de nombreuses modifications et de plusieurs ajouts, le tout ayant pour effet d'augmenter considérablement le poids du véhicule, mais aussi de réduire d'une façon significative l'espace disponible.

[7] De façon pratique, seuls les deux sièges avant étaient disponibles, soit celui du conducteur et d'un passager; l'espace restant était occupé par les outils, équipements et pièces d'inventaire.

[8] L'employeur n'avait aucune politique particulière quant à l'utilisation personnelle du véhicule en question. Grosso modo, le véhicule était transformé à l'exception de la cage où sont situés les sièges du conducteur et d'un passager, la balance d'espace étant occupée par différents appareils, pièces, instruments, outils, trousse, etc., matériel nécessaire à l'entretien et réparation des appareils vendus et distribués par la société « Les Laboratoires Abbott limitée ».

[9] Ayant appris que l'usage personnel du véhicule pourrait être pris en compte comme avantage imposable dans l'hypothèse où le kilométrage personnel parcouru dépassait 10 %, les intéressés, dont l'appelant, ont utilisé leur agenda pour évaluer le kilométrage professionnel par rapport à celui à des fins personnelles.

[10] À la face même de la méthode utilisée, l'agenda tenant lieu de registre ne permettait pas de faire une évaluation précise de l'utilisation personnelle.

[11] D'une part, l'appelant a lui-même admis que la fiabilité laissait à désirer; d'autre part, le kilométrage annuel a fait l'objet d'une modification importante lorsque l'intimée a démontré de façon très claire l'absence de fiabilité quant à la méthode de calcul utilisée.

[12] En effet, après avoir informé l'employeur que l'utilisation personnelle représentait un pourcentage équivalent à environ 6 % du total des kilomètres parcourus par le véhicule, l'appelant a modifié l'évaluation et a indiqué que l'utilisation, à des fins personnelles correspondait à plutôt 9.9 %, soit une différence de 3.9 %.

[13] Cette correction à la hausse constitue certainement une admission que les dossiers de l'appelant étaient fort incomplets et, chose certaine, qu'ils n'avaient pas une fiabilité à toute épreuve. Si un véritable registre de bord avait été tenu de façon quotidienne à partir de l'odomètre, seule une simple erreur de calcul aurait pu se produire et l'écart n'aurait certainement pas été aussi considérable.

[14] Il s'agit là d'un volet fort important du dossier, d'autant plus que le fardeau de la preuve incombait à l'appelant. La confusion, l'absence de fiabilité, voire même l'absence de registre de bord sont en soi des éléments fort importants qui doivent être analysés dans un contexte de raisonabilité, mais aussi de vraisemblance.

[15] La preuve a fait ressortir certains éléments dont je dois tenir compte. D'abord, je n'accepte pas les prétentions de l'appelant à l'effet que les responsables du dossier n'avaient pas compris la manière de fonctionner de l'appelant ni quel genre de véhicule il utilisait.

[16] En effet, l'appelant a lui-même fait l'objet d'une enquête plus poussée pour avoir fourni des données totalement incohérentes. Dans de telles circonstances, il était tout à fait raisonnable d'examiner plus attentivement les informations fournies et consignées par l'appelant lui-même.

[17] La vérification a fait passer le pourcentage d'utilisation personnelle de 6 % à 9.9 %, ce qui en soi était largement suffisant pour attirer l'attention des vérificateurs du ministre.

[18] Certes, ce n'est pas un écart significatif; par contre, il s'agit là d'une preuve que la façon de calculer le kilométrage personnel était inadéquate et non fiable.

[19] Devant une telle situation, deux scénarios sont possibles pour la Cour. Le premier est à l'effet que, l'appelant n'ayant pas tenu de registre de bord valable et n'ayant admis qu'une partie de l'utilisation personnelle du véhicule, la preuve de l'appelant n'est pas fiable et, à défaut pour l'appelant de s'acquitter du fardeau de la preuve, le bien-fondé de la cotisation doit être confirmé.

[20] Quant au deuxième scénario, il s'agit de celui en vertu duquel le véhicule, ayant subi d'importantes transformations, était tellement particulier quant à son aménagement et quant à son contenu qu'il ne saurait être question d'utilisation personnelle d'un tel véhicule. Il s'agit là du scénario retenu par l'appelant puisqu'il a lui-même fait la comparaison du véhicule utilisé pour son travail avec une ambulance.

[21] Appelé à expliquer et décrire ce qu'avait été le kilométrage parcouru à des fins personnelles, il l'a d'abord décrit comme marginal, faisant référence à de petites commissions, à des trajets d'accommodement et à des détours sur de courtes distances.

[22] Bien que ces explications ne soient pas très convaincantes, je dois tenir compte du genre de véhicule qui, de toute évidence, ne se prêtait pas beaucoup à une utilisation à des fins personnelles.

[23] En effet, il ne s'agit pas d'un véhicule qui ferait la fierté de son utilisateur ou qui offre beaucoup d'espace utile ou qui possède certains avantages, tels quatre roues motrices.

[24] Il s'agissait essentiellement d'un véhicule utilitaire auquel ont été apportées d'importantes modifications, le rendant ainsi peu convenable à une utilisation personnelle.

[25] Certes, le véhicule a dû servir à des fins personnelles, ce que l'appelant a d'ailleurs admis. Dans quelle mesure exactement? Seul un registre de bord adéquatement tenu nous aurait permis d'établir d'une façon fiable le pourcentage réel de cette utilisation à des fins personnelles.

[26] Cependant, il s'agissait d'un véhicule très particulier se prêtant mal aux ballades et à un usage personnel; dans les circonstances, eu égard à la nature et à ce genre de véhicule, il était plutôt raisonnable qu'un utilisateur accorde une importance secondaire à la tenue d'un registre de bord, tenant pour acquis que ce véhicule se prêtait mal à un usage personnel.

[27] Il serait concevable qu'un tel véhicule serve à des fins personnelles dans une proportion importante, notamment dans l'hypothèse où l'utilisateur n'aurait pas de véhicule personnel ou s'il était possible de vider rapidement la camionnette de son contenu.

[28] L'appelant a admis le bien-fondé des points soulevés par les vérificateurs. Il a cependant ajouté qu'il y avait très souvent toutes sortes d'impondérables qui rendaient très difficile le calcul exact du kilométrage, surtout à partir d'un agenda dont le but n'était pas de tenir une comptabilité exacte quant au kilométrage effectué.

[29] Il a ainsi donné, à titre d'exemples, l'appel d'urgence qui l'a obligé à faire certains détours, certaines courses qu'il a dû faire et qui n'avaient rien à voir avec les hôpitaux, comme par exemple, une course pour prendre possession d'une pièce d'équipement venant de la maison mère et une course pour livrer quelque chose au nom d'un collègue, et ce, dans le cadre de son travail.

[30] Il est évident qu'en tenant un registre de bord en bonne et due forme l'appelant se serait évité le présent litige. Il est tout aussi évident qu'il s'agissait là d'une responsabilité qui appartenait à l'appelant en tant qu'utilisateur du véhicule.

[31] Même s'il s'agissait d'un véhicule fort particulier, il s'agissait cependant bel et bien d'un véhicule automobile au sens du paragraphe 248(1) de la *Loi*, au sens de l'analyse de l'honorable juge Paul Bédard dans la décision *Stéphane Gariépy c. Sa Majesté la Reine*, dossier 2007-35(IT)I, 2007CCI513.

[32] Le caractère particulier de ce véhicule en limitait considérablement l'utilisation personnelle; de plus, l'absence de registre, bien qu'inexcusable, n'était pas en l'espèce fatale, eu égard à la nature du véhicule. Dans les circonstances, je conclus que le kilométrage effectué à des fins personnelles était très marginal et en-deçà de la limite à partir de laquelle le contribuable doit déclarer un avantage imposable.

[33] En d'autres termes, à cause des nombreuses particularités du véhicule, je crois que l'appelant se trouve dans une véritable zone grise.

[34] Pourquoi utilise-t-on un véhicule automobile à des fins personnelles? Pour effectuer des déplacements privés ou de nature personnelle. La tentation peut être plus forte d'utiliser le véhicule de l'entreprise si on ne possède pas de véhicule personnel. Or, en l'espèce, l'appelant possédait un véhicule.

[35] S'il s'était agi d'un véhicule très confortable, très luxueux, très rapide, très sécuritaire (4 x 4), très logeable, très économique ou très excentrique, il aurait été difficile de croire qu'une personne raisonnable, eu égard aux circonstances, se serait privée d'utiliser un véhicule possédant de tels attributs, surtout si une des qualités en question était nécessaire et que l'employeur n'interdisait pas une telle utilisation.

[36] Par contre, si un véhicule ne possède aucun de ces attributs et qu'il est en outre encombrant, il serait difficile de croire qu'il puisse avoir fait l'objet d'une utilisation personnelle significative.

[37] Cet aspect valide rend raisonnable la thèse de l'appelant. En effet, les observations de l'appelant sont beaucoup plus raisonnables que les hypothèses de l'intimée, et ce, malgré l'absence d'un registre de bord adéquat et fiable.

[38] Pour ces raisons, j'accueille l'appel et j'annule la cotisation.

Signé à Ottawa, Canada, ce 25<sup>e</sup> jour d'octobre 2007.

« Alain Tardif »

---

Juge Tardif

RÉFÉRENCE : 2007CCI573

N° DU DOSSIER DE LA COUR : 2007-1252(IT)I

INTITULÉ DE LA CAUSE : Gilles Gauthier et Sa Majesté La Reine

LIEU DE L'AUDIENCE : Québec (Québec)

DATE DE L'AUDIENCE : le 30 juillet 2007

MOTIFS DU JUGEMENT PAR : L'honorable juge Alain Tardif

DATE DU JUGEMENT : le 25 octobre 2007

COMPARUTIONS :

    Pour l'appelant : L'appelant lui-même

    Avocate de l'intimée : M<sup>e</sup> Marie-Claude Landry

AVOCAT(E) INSCRIT(E) AU DOSSIER :

    Pour l'appelant:

    Pour l'intimée : John H. Sims, c.r.  
    Sous-procureur général du Canada  
    Ottawa, Canada