



**JUSTE.
POUR TOUS.**

ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

Fiscalisation de la redevance

Octobre 2020

revenuquebec.ca

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES		2
1.	Définition du problème.....	3
2.	Description du projet.....	4
3.	Analyse des options non réglementaires	4
4.	Évaluation des impacts.....	5
4.1	Description des secteurs touchés.....	5
4.2	Coût pour les entreprises.....	5
4.3	Économies pour les entreprises	6
4.4	Synthèse des coûts et des économies	7
4.5	Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies.....	7
4.6	Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul des coûts et des économies	7
4.7	Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée	7
5.	Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi.....	8
6.	Adaptation des exigences à la réalité des petites et moyennes entreprises (PME).....	8
7.	Compétitivité des entreprises.....	8
8.	Coopération et harmonisation réglementaires.....	8
9.	Fondements et principes de bonne réglementation.....	9
10.	Conclusion	9
11.	Mesures d'accompagnement	9
12.	Personne-ressource	9
13.	Grille de conformité de l'analyse d'impact réglementaire.....	10



SOMMAIRE EXÉCUTIF

Définition du problème et proposition du projet

Le 10 octobre 2019, la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile* (LQ 2019, chapitre 18) a été adoptée (ci-après « la Loi »). Cette loi introduit notamment une redevance de 0,90 \$ ajoutée au prix de chaque course rémunérée de transport de personnes par automobile. Le ministère des Transports du Québec (ci-après « MTQ ») a publié une analyse d'impact réglementaire (ci-après « AIR ») accompagnant la Loi.

Par la suite, une autre AIR accompagnant le Règlement sur le transport rémunéré de personnes par automobile (ci-après « le Règlement ») a été publiée par le MTQ. Les différentes modalités de perception de la redevance sont énoncées dans ce règlement. Notamment, il y est prévu que l'exploitant d'une entreprise de taxis ou, selon le cas, le répondant d'un système de transport, ou le fournisseur de services d'un tel répondant, qui perçoit pour le compte d'un exploitant le prix des courses par voie électronique et qui a conclu une entente visée à l'article 37 de la Loi, agit à titre de mandataire du ministre des Transports pour percevoir la redevance payable par les usagers. Les montants de redevance perçus doivent être versés par l'exploitant, le répondant ou le fournisseur, selon le cas, au MTQ¹. Les coûts administratifs de cette obligation sont notamment discutés dans l'AIR qui accompagne le Règlement.

La présente AIR porte sur les modifications devant être apportées à la Loi et au Règlement dans le but de fiscaliser la redevance. Elle reprend les mêmes hypothèses que celles établies dans l'AIR accompagnant le Règlement. En effet, la fiscalisation de la redevance vise uniquement à transférer l'administration de celle-ci du MTQ à Revenu Québec (ci-après « RQ »). En d'autres termes, la présente AIR concerne les modifications législatives devant être apportées afin d'assimiler la redevance à un droit prévu par une loi fiscale de manière à permettre à RQ d'assurer pleinement la perception, la gestion et le recouvrement des redevances perçues par la clientèle visée. Le projet de fiscalisation de la redevance n'impose aucune nouvelle obligation qui concerne ou touche directement ou indirectement la clientèle visée ou les entreprises en général.

Impact

La fiscalisation de la redevance vise à transférer l'administration de celle-ci du MTQ à RQ et n'engendre aucun coût ou économie pour la clientèle visée. Le coût global est donc de 0 \$. Il n'y a aucun impact anticipé sur l'emploi.

Exigences spécifiques

L'impact de la fiscalisation de la redevance est le même pour l'ensemble de la clientèle visée, laquelle est en très grande majorité composée de particuliers en affaires. Le projet n'a pas d'impact sur la compétitivité des entreprises puisqu'il implique de remettre la redevance à RQ plutôt qu'au MTQ. Compte tenu de la nature du projet, aucune disposition particulière en ce qui concerne la coopération et l'harmonisation réglementaire n'est prévue.

1. Définition du problème

Le 10 octobre 2019, la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile* a été adoptée. Cette loi introduit notamment une redevance de 0,90 \$ ajoutée au prix de chaque course rémunérée de transport de personnes par automobile. Le MTQ a publié une AIR accompagnant la Loi.

¹ Dans les pages qui suivent, la « clientèle visée » réfère aux personnes tenues de percevoir et de verser la redevance.



Par la suite, une autre AIR, datée du 15 juillet 2020 et accompagnant le Règlement, a été publiée par le MTQ. Les différentes modalités de perception de la redevance sont énoncées dans ce règlement. Notamment, il y est prévu que l'exploitant d'une entreprise de taxis ou, selon le cas, le répondant d'un système de transport, ou le fournisseur de services d'un tel répondant, qui perçoit pour le compte d'un exploitant le prix des courses par voie électronique et qui a conclu une entente visée à l'article 37 de la Loi, agit à titre de mandataire du ministre des Transports pour percevoir la redevance payable par les usagers. Les montants de redevance perçus doivent être versés par la clientèle visée au MTQ. Les coûts administratifs de cette obligation sont notamment discutés dans l'AIR qui accompagne le Règlement.

La présente AIR porte sur les modifications devant être apportées à la Loi et au Règlement dans le but de fiscaliser la redevance. Elle reprend les mêmes hypothèses que celles établies dans l'AIR datant du 15 juillet 2020 accompagnant le Règlement. En effet, la fiscalisation de la redevance vise uniquement à transférer l'administration de celle-ci du MTQ à RQ. En d'autres termes, la présente AIR concerne les modifications législatives visant à faire en sorte que RQ obtienne les pouvoirs de perception, de gestion et de recouvrement des redevances perçues par la clientèle visée.

2. Description du projet

Le projet de fiscalisation de la redevance n'impose aucune nouvelle obligation qui concerne ou touche directement ou indirectement la clientèle visée ou les entreprises en général. Comme mentionné précédemment, la fiscalisation de la redevance vise à transférer l'administration de celle-ci du MTQ à RQ.

La clientèle visée demeurera tenue de rendre compte de la redevance fiscalisée au moyen d'un formulaire distinct de celui prescrit pour la déclaration de la TPS/TVH et de la TVQ, tel que le prévoit le Règlement, entré vigueur le 10 octobre 2020. Le moment pour rendre compte et verser la redevance fiscalisée demeurera également inchangé. Selon le cas, ce moment sera soit celui prévu, pour la communication des renseignements, dans l'entente conclue en vertu de l'article 37 de la Loi ou celui où la personne doit produire la déclaration prévue à la section IV du chapitre VIII du titre I de la Loi sur la taxe de vente du Québec (RLRQ, chapitre T-0.1). Le projet de fiscalisation de la redevance aura pour effet que la clientèle visée remettra la redevance à RQ plutôt qu'au MTQ.

À la suite de la fiscalisation, la clientèle visée n'aura donc pas à poser de gestes supplémentaires pour remettre la redevance.

3. Analyse des options non réglementaires

Aucune option non réglementaire n'est envisageable puisque des modifications à la Loi et au Règlement, de même que l'adoption de nouvelles dispositions réglementaires, sont nécessaires au transfert de l'administration de la redevance du MTQ à RQ.



4. Évaluation des impacts

4.1 Description des secteurs touchés

Les secteurs de l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile touchés sont les suivants :

- Exploitants d'une entreprise de taxis
 - En 2019, l'industrie traditionnelle du taxi comptait 6 508 titulaires de permis de propriétaire de taxi exploitant 8 367 véhicules taxis, soit 7 346 taxis réguliers, 301 limousines et 719 véhicules adaptés (dont 352 avec des permis restreints et 367 avec des permis réguliers).
- Répondants et fournisseurs ayant conclu une entente visée à l'article 37 de la Loi
 - Au 10 octobre 2020, deux répondants sont enregistrés auprès de la Commission du Transport du Québec : Uber et EVA.

Le nombre d'exploitants d'une entreprise de taxis est estimé à plus de 30 000. Cependant, parmi ces 30 000, seuls les exploitants qui ne fournissent pas uniquement des services de transport rémunéré de personnes, par l'entremise d'un répondant ou d'un fournisseur, sont visés par l'obligation de percevoir la redevance. En effet, dans les autres cas, ce sont ces répondants ou ces fournisseurs qui sont tenus des obligations relatives à la redevance.

4.2 Coût pour les entreprises

Comme mentionné précédemment, la fiscalisation de la redevance vise à transférer l'administration de celle-ci du MTQ à RQ et n'engendre aucun coût pour la clientèle visée.

En effet, la clientèle visée demeurera tenue des mêmes obligations relatives à la redevance que celles prévues actuellement par la Loi et le Règlement. Les coûts liés à la redevance sont indiqués dans l'AIR réalisée par le MTQ en date du 15 juillet 2020, dans le cadre de l'édiction du Règlement.

TABLEAU 1 Coûts directs liés à la conformité aux règles

	Période d'implantation (coûts non récurrents)	Coûts par année (récurrents)
Dépenses en capital (acquisition d'un terrain, d'une machinerie, d'un système ou d'un équipement informatique, construction ou modification d'un bâtiment, etc.)	0,00 \$	0,00 \$
Coûts de location d'équipement	0,00 \$	0,00 \$
Coûts d'entretien et de mise à jour des équipements	0,00 \$	0,00 \$
Dépenses en ressources humaines (consultants, employés et gestionnaires, etc.)	0,00 \$	0,00 \$
Coûts pour les ressources spécifiques (ex. : trousse, outils, publicité, etc.)	0,00 \$	0,00 \$
Autres coûts directs liés à la conformité	0,00 \$	0,00 \$
TOTAL DES COÛTS DIRECTS LIÉS À LA CONFORMITÉ AUX RÈGLES	0,00 \$	0,00 \$



TABLEAU 2 Coûts liés aux formalités administratives

	Période d'implantation (coûts non récurrents)	Coûts par année (récurrents)
Coûts de production, de gestion et de transmission des rapports, des enregistrements, des registres et des formulaires d'autorisation	0,00 \$	0,00 \$
Dépenses en ressources externes (ex. : consultant)	0,00 \$	0,00 \$
Autres coûts liés aux formalités administratives	0,00 \$	0,00 \$
TOTAL DES COÛTS LIÉS AUX FORMALITÉS ADMINISTRATIVES	0,00 \$	0,00 \$

TABLEAU 3 Manques à gagner

	Période d'implantation (coûts non récurrents)	Coûts par année (récurrents)
Diminution du chiffre d'affaires	0,00 \$	0,00 \$
Autres types de manques à gagner	0,00 \$	0,00 \$
TOTAL DES MANQUES À GAGNER	0,00 \$	0,00 \$

TABLEAU 4 Synthèse des coûts pour les entreprises

	Période d'implantation (coûts non récurrents)	Coûts par année (récurrents)
Coûts directs liés à la conformité aux règles	0,00 \$	0,00 \$
Coûts liés aux formalités administratives	0,00 \$	0,00 \$
Manques à gagner	0,00 \$	0,00 \$
TOTAL DES COÛTS POUR LES ENTREPRISES	0,00 \$	0,00 \$

4.3 Économies pour les entreprises

TABLEAU 5 Économies pour les entreprises

	Période d'implantation (coûts non récurrents)	Coûts par année (récurrents)
ÉCONOMIES LIÉES À LA CONFORMITÉ AUX RÈGLES		
Économies liées à l'achat d'équipement moins coûteux	0,00 \$	0,00 \$
ÉCONOMIES LIÉES AUX FORMALITÉS ADMINISTRATIVES		
Économies associées à la réduction de la production, de la gestion et de transmission des rapports, des enregistrements, des registres et des formulaires d'autorisation	0,00 \$	0,00 \$
Réduction des dépenses en ressources externes (ex. : consultant)	0,00 \$	0,00 \$
Réduction d'autres coûts liés aux formalités administratives	0,00 \$	0,00 \$
TOTAL DES ÉCONOMIES POUR LES ENTREPRISES	0,00 \$	0,00 \$



4.4 Synthèse des coûts et des économies

TABLEAU 6 Synthèse des coûts et des économies

	Période d'implantation (coûts non récurrents)	Coûts par année (récurrents)
Total des coûts pour les entreprises	0,00 \$	0,00 \$
Total des économies pour les entreprises	0,00 \$	0,00 \$
COÛT NET POUR LES ENTREPRISES	0,00 \$	0,00 \$

4.5 Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies

L'hypothèse retenue dans le cadre de la présente AIR est que la fiscalisation de la redevance n'engendre pas de coût additionnel pour la clientèle visée.

En effet, les modifications législatives envisagées visent uniquement à transférer l'administration de la redevance du MTQ à RQ. Rappelons que les coûts relatifs à la mise en place de la redevance sont détaillés dans les AIR produites par le MTQ relativement à la Loi et au Règlement.

4.6 Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul des coûts et des économies

Les parties prenantes seront consultées lors des travaux entourant l'adoption du projet de loi par l'Assemblée nationale.

4.7 Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée

La clientèle visée traite déjà avec RQ pour la remise de la TPS/TVH et de la TVQ. Puisque le projet de fiscalisation de la redevance a pour effet de confier entièrement l'administration de la redevance à RQ, la clientèle visée n'aura à transiger qu'avec un seul organisme (RQ), plutôt que deux (RQ et MTQ).



5. Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi

TABLEAU 7 Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi

√ Appréciation	Nombre d'emplois touchés
Impact favorable sur l'emploi (création nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le(s) secteur(s) touché(s))	
	500 et plus
	100 à 499
	1 à 99
Aucun impact	
√	0
Impact défavorable (perte nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le(s) secteur(s) touché(s))	
	1 à 99
	100 à 499
	500 et plus
Analyse et commentaires : Comme mentionné précédemment, la fiscalisation de la redevance vise uniquement à transférer l'administration de celle-ci du MTQ à RQ et n'engendre aucun impact sur l'emploi.	

6. Adaptation des exigences à la réalité des petites et moyennes entreprises (PME)

La redevance sera fiscalisée pour l'ensemble de la clientèle visée, laquelle est en très grande majorité composée de particuliers en affaires.

7. Compétitivité des entreprises

Le projet n'a pas d'impact sur la compétitivité des entreprises puisqu'il implique de transférer l'administration de la redevance du MTQ à RQ.

8. Coopération et harmonisation réglementaires

Compte tenu de la nature du projet, aucune disposition particulière en ce qui concerne la coopération et l'harmonisation réglementaire n'est prévue.



9. Fondements et principes de bonne réglementation

Le projet est conforme avec les fondements et principes de bonne réglementation formulés dans la « Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – pour une réglementation intelligente ». En effet, le seul impact du projet pour la clientèle visée est qu'elle devra transiger avec RQ relativement à la redevance plutôt qu'avec le MTQ. En principe, la clientèle ne subira aucun coût supplémentaire à la suite de la fiscalisation de la redevance.

10. Conclusion

En résumé, le projet de fiscalisation de la redevance vise à simplifier l'administration de celle-ci en transférant la gestion de la redevance du MTQ à RQ. Principalement, les pouvoirs de perception, de gestion et de recouvrement seront transférés à RQ. De plus, les obligations légales et modalités prévues pour le versement de la redevance pour la clientèle visée ne seront pas touchées par la fiscalisation.

11. Mesures d'accompagnement

Plusieurs mesures d'accompagnement seront déployées afin de bien diriger la clientèle visée :

- le site internet de RQ présentera les nouveautés liées à la fiscalisation de la redevance, notamment au moyen d'un guide expliquant comment compléter le formulaire de déclaration de la redevance;
- des formulaires papier et pré-adressés de déclaration de la redevance seront envoyés à la clientèle visée pour faciliter leur obligation de rendre compte relativement à la redevance.

12. Personne-ressource

Charles Noël de Tilly,
Directeur principal de l'évolution des processus et des savoirs
Direction générale des entreprises, Revenu Québec
Téléphone : 418 652-5658 poste 6528418
Courriel : Charles.Noel-De-Tilly@revenuquebec.ca