

ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

**Facturation obligatoire dans le secteur du
transport rémunéré de personnes**

Revenu Québec

Août 2020

TABLE DES MATIÈRES

PRÉFACE	5
SOMMAIRE EXÉCUTIF	6
a) Définition du problème.....	6
b) Proposition du projet.....	6
c) Impacts	7
d) Exigences spécifiques	8
1. DÉFINITION DU PROBLÈME	9
2. PROPOSITION DU PROJET	9
3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES	11
4. ÉVALUATION DES IMPACTS	12
4.1. Description des secteurs touchés	12
4.1.1. Secteurs touchés	12
4.1.2. Nombre d'entreprises touchées	12
4.1.3. Caractéristiques additionnelles des secteurs touchés	12
4.2. Coûts pour les entreprises	12
4.2.1 Coûts liés à la période d'implantation des nouvelles mesures.....	13
4.2.2 Coûts annuels récurrents.....	14
4.3. Économies pour les entreprises	18
4.4. Synthèse des coûts et des économies	18
4.5. Consultation des parties prenantes	19
4.6 Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée	21
4.6.1 Avantages du projet pour les entreprises.....	21
4.6.2 Avantages du projet pour le gouvernement et la population.....	22
4.7. Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi	22
5. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)	23
6. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES	24
7. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES	24
8. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION	24

9. CONCLUSION	25
10. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	25
11. PERSONNE(S) RESSOURCE(S)	26
12. GRILLE DE CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE	27
ANNEXE 1	29
Évaluation des pertes fiscales	29

PRÉFACE

Cette analyse d'impact réglementaire est une mise à jour de celle publiée en septembre 2017 portant sur les mesures sur la facturation obligatoire dans le secteur du transport rémunéré de personnes.

SOMMAIRE EXÉCUTIF

a) Définition du problème

Afin d'assurer une saine concurrence et de favoriser l'équité fiscale dans le secteur du transport rémunéré de personnes, le gouvernement a annoncé, dans son budget 2017-2018, qu'une solution technologique exploitant les possibilités du module d'enregistrement des ventes (MEV) sera mise en place à compter de la fin de l'année 2019. À la suite du dépôt du Projet de loi 17 – Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile par le ministère des Transports du Québec¹, Revenu Québec a apporté des ajustements à la solution qui devait être déployée à compter du 1^{er} juin 2020. En raison de la pandémie liée à la Covid-19 et des impacts que celle-ci a eus sur l'industrie, Revenu Québec a reporté le déploiement de la solution au 1^{er} décembre 2020. Il s'effectuera sur une période de six mois et se terminera le 31 mai 2021.

Ainsi, l'ensemble des entreprises de taxis qui effectuent un service de transport rémunéré de personnes, que ce soit les entreprises de taxis traditionnels ou les entreprises de taxis qui utilisent une nouvelle approche, devront se conformer aux nouvelles obligations des mesures sur la facturation obligatoire. En effet, en dépit des activités de conformité dans ce secteur, Revenu Québec évalue que le gouvernement est privé de sommes atteignant 72 millions de dollars par année².

b) Proposition du projet

En 2017, le secteur du transport rémunéré de personnes³ était composé de près de 10 300 exploitants d'entreprises de taxis traditionnels⁴ incluant, notamment, les entreprises offrant des services de limousine ainsi que de transport adapté. À ceci s'ajoutent plusieurs milliers de chauffeurs Uber.

De nouvelles mesures fiscales sur la facturation obligatoire dans le secteur du transport rémunéré de personnes ont été introduites par la Loi visant l'amélioration des performances de la Société de l'assurance automobile du Québec, favorisant un meilleur encadrement de l'économie numérique en matière de commerce électronique, de transport rémunéré de personnes et d'hébergement touristique et modifiant diverses dispositions législatives (ci-après « la Loi »), qui a été sanctionnée le 12 juin 2018.

1. Le projet de loi 17 a été sanctionné le 10 octobre 2019.

2. Le calcul des pertes fiscales, présenté à l'annexe 1, est basé sur l'année de référence 2011. En incluant les cotisations aux organismes paragouvernementaux et les sommes non remises, les pertes fiscales atteignaient 91 M\$ en 2011.

3. Ce secteur exclut le transport effectué par autobus ou minibus.

4. Données concernant l'année 2017. Source : Commission des transports du Québec (CTQ), Bureau du taxi de Montréal (BTM), Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), Revenu Québec, Plan d'utilisation des fichiers de renseignements des organismes publics.

Afin de tenir compte de l'évolution des pratiques dans le domaine du transport rémunéré de personnes, Revenu Québec repositionne certaines obligations relatives aux mesures sur la facturation obligatoire. Ainsi, ce sont les exploitants d'entreprises de taxis qui devront s'assurer de munir le véhicule utilisé dans le cadre de l'exploitation de leur entreprise de l'équipement leur permettant de respecter leurs nouvelles obligations fiscales lorsqu'ils effectuent une fourniture taxable d'un service de transport de personnes dans le cadre de cette entreprise (ex. : remise de la facture et transmission des renseignements prescrits au ministre).

L'équipement requis consiste essentiellement en une solution technologique qui permettra notamment de :

- recueillir et d'enregistrer, par chauffeur, des informations relatives à la fourniture d'un service de transport de personnes dans le cadre de l'exploitation d'une entreprise de taxis;
- produire la facture qui devra être remise à l'acquéreur;
- transmettre ces informations au ministre de façon confidentielle et sécuritaire.

À l'instar du secteur de la restauration et des bars, des activités d'inspection et de vérification seront effectuées par Revenu Québec afin de valider le respect des nouvelles obligations fiscales, notamment la remise de la facture.

Par ailleurs, dans le cadre du discours sur le budget 2020-2021, le gouvernement a annoncé qu'afin d'assurer le respect des nouvelles obligations relatives à la facturation obligatoire dans le secteur du transport rémunéré de personnes, des pouvoirs d'inspection et de vérification supplémentaires seront accordés à Revenu Québec, et que les modifications nécessaires seront apportées notamment à la Loi sur la taxe de vente du Québec [ci-après LTVQ].

c) Impacts

Il est prévu que l'implantation d'une technologie similaire au MEV diminue les pertes fiscales de 55 % dans le secteur du transport rémunéré de personnes, soit de 40 millions de dollars annuellement.

Elle impliquera, pour l'ensemble des exploitants d'une entreprise de taxis (ci-après exploitants), des investissements pour l'acquisition, l'installation ou la mise à jour de systèmes d'enregistrement des ventes (SEV).

Le coût d'implantation moyen est de 785 \$ par exploitant. Les dépenses liées à la période d'implantation des nouvelles mesures sont estimées à un montant total de 8,09 M\$. Les coûts récurrents annuels des mesures sur la facturation obligatoire dans le secteur du transport rémunéré de personnes sont estimés à un montant total de 4,22 M\$.

En contrepartie, un programme de subvention sera mis en place durant la période d'implantation en vue de soutenir les exploitants d'entreprises de taxis traditionnels, et ce, afin de réduire les répercussions négatives sur la santé financière de l'industrie. Par la suite, les coûts récurrents annuels devront être assumés par les exploitants.

Il n'y a pas d'impact anticipé sur l'emploi dans ce secteur, puisque les indicateurs de suivi depuis l'implantation de la facturation obligatoire dans les secteurs précédents suggèrent qu'il n'y a pas de répercussion significative sur les emplois dans ces entreprises.

d) Exigences spécifiques

Tout exploitant d'une entreprise de taxis est tenu d'être inscrit aux fichiers de la TPS/TVH et de la TVQ, et ce, peu importe son chiffre d'affaires.

Par ailleurs, la définition d'entreprise de taxis de la LTVQ (RLRQ, chapitre T-0.1) est harmonisée avec la définition d'entreprise de taxis de la Loi sur la taxe d'accise (L.R.C. [1985], chapitre E-15) [ci-après LTA] applicable au Canada.

Puisque la réglementation encadrant cette industrie est de compétence provinciale au Québec, les modifications proposées afin de repositionner les obligations relatives aux mesures sur la facturation obligatoire n'affecteront pas le commerce avec les partenaires économiques du Québec.

1. DÉFINITION DU PROBLÈME

Les pertes fiscales dans le secteur du transport rémunéré de personnes sont évaluées à 72 millions de dollars par année. Il faut toutefois mentionner que ces estimations portent sur l'année 2011, où l'utilisation des cartes de crédit était moins répandue et des acteurs importants comme Uber n'étaient pas encore implantés dans le secteur.

La problématique d'évasion fiscale se manifeste, entre autres, par les éléments suivants :

- le non-respect de l'inscription obligatoire des exploitants à titre de mandataires aux fichiers de la TPS/TVH et de la TVQ, et la non-perception de ces taxes;
- la non-production de déclarations de revenus, de retenues à la source et de taxes;
- les transactions effectuées en argent comptant, sans que les ventes soient enregistrées;
- la non-délivrance ou la non-conservation de factures, de pièces justificatives et de registres;
- la concurrence déloyale envers ceux qui s'acquittent de leurs obligations fiscales et des autres obligations gouvernementales.

Il importe donc de prendre les mesures appropriées pour inciter les exploitants visés à déclarer l'ensemble de leurs revenus pour réduire les pertes fiscales, ce qui contribuera par le fait même au développement d'un contexte propice aux affaires dans le secteur du transport rémunéré de personnes au Québec.

En effet, le gouvernement doit s'assurer que les exploitants ne subissent pas de concurrence déloyale. Or, l'évasion fiscale observée actuellement dans le secteur du transport rémunéré de personnes pénalise les exploitants respectueux des lois.

2. PROPOSITION DU PROJET

En 2009, Revenu Québec a conçu une solution technologique pour réduire l'évasion fiscale dans le secteur de la restauration. Le MEV a été développé et les mesures sur la facturation obligatoire ont été instaurées en 2010 dans ce secteur. Ces mesures ont été étendues aux secteurs des bars et des restos-bars en 2016. Actuellement, plus de 21 000 établissements de restauration et bars utilisent près de 40 000 MEV. Depuis 2010, ces mesures ont contribué à augmenter l'autocotisation de 2,6 milliards de dollars⁵.

L'utilisation du MEV physique n'étant pas véritablement adaptée pour l'industrie du transport rémunéré de personnes, une solution dématérialisée a donc été privilégiée afin d'inclure tous les modèles d'affaires, de minimiser les coûts et de répondre aux besoins de l'industrie et de l'organisation.

5. Données au 31 mars 2020.

Cette solution est constituée :

- d'un système d'enregistrement des ventes (SEV) prenant la forme d'un logiciel certifié par Revenu Québec et permettant de générer les données transactionnelles des exploitants, de les sécuriser et de les transmettre au ministre;
- d'une infrastructure infonuagique, ainsi que de logiciels qui y sont hébergés, permettant la collecte, le traitement et la transmission des données de manière sécuritaire à Revenu Québec;
- d'une infrastructure de données opérationnelles et informationnelles à Revenu Québec étant alimentée, entre autres, par les données provenant de l'infrastructure infonuagique.

La mise en place de cette solution permettra aux exploitants de respecter leurs nouvelles obligations, soit notamment :

- l'obligation de transmettre les renseignements prescrits au ministre au moyen d'un SEV;
- l'obligation de produire une facture au moyen d'un SEV;
- l'obligation de remettre à tous les acquéreurs une facture, papier ou électronique, sans délai à la fin de la course et non uniquement sur demande.

Essentiellement, la facture devra contenir des renseignements prescrits similaires à ceux demandés dans le secteur de la restauration et des bars.

Ainsi, le projet vise principalement :

- à diminuer les pertes fiscales de 55 % dans le secteur du transport rémunéré de personnes, soit un montant anticipé de 40 millions de dollars par année;
- à réduire la concurrence déloyale au sein de cette industrie et à éviter que les exploitants respectant leurs obligations fiscales soient pénalisés;
- à permettre à l'exploitant la consultation de ses informations afin qu'il puisse remplir ses obligations fiscales plus facilement;
- à proposer une solution technologique générique et acceptable pour l'ensemble des intervenants impliqués.

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Revenu Québec a pris en compte les éléments suivants dans l'analyse des options non réglementaires :

- les exploitants visés par ce projet ont déjà l'obligation de percevoir les taxes et de les verser au ministre⁶;
- plusieurs activités de prévention et de gestion du changement ont été tenues par Revenu Québec au cours des dernières années, notamment les suivantes :
 - la tenue de comités consultatifs externes avec des représentants de l'industrie;
 - la tenue de séances d'information, l'envoi de lettres d'information aux chauffeurs de taxi et la publication d'un document d'information sur la fiscalité à l'intention des chauffeurs de taxi et de limousine, disponible sur le site Internet de Revenu Québec;
 - la tenue d'une campagne d'inscription aux fichiers de la TPS/TVH et de la TVQ, à l'été 2013, qui visait près de 7 500 chauffeurs de taxi. Cette mesure a été prise après que Revenu Québec ait constaté, en 2011, qu'un nombre important de chauffeurs de taxi n'étaient pas inscrits aux fichiers des taxes;
 - un suivi auprès des intermédiaires en services de transport par taxi en 2014-2015 pour s'assurer que les chauffeurs de taxi respectent leurs obligations fiscales.

Malgré ces activités, il a été constaté que la clientèle visée ne perçoit pas toujours adéquatement les taxes ou omet parfois de les verser au ministre.

Ainsi, malgré les options non réglementaires qui ont été retenues dans le passé pour inciter les exploitants visés à se conformer à leurs obligations fiscales, il appert qu'aucune ne permettrait d'atteindre un niveau d'efficacité satisfaisant en matière de conformité fiscale.

6. Articles 422 et 437 de la LTVQ.

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

4.1. Description des secteurs touchés

4.1.1. Secteurs touchés

Les exploitants d'entreprises de taxis qui effectuent du transport de personnes seront visés par les nouvelles mesures, ce qui inclut :

- les services de taxi traditionnel, peu importe la façon dont la course est commandée;
- les services de transport de personnes organisés ou coordonnés par l'intermédiaire d'une plateforme ou d'un système électronique (ex. : Uber, Lyft, Eva, etc.). Ces entreprises devront modifier leurs plateformes ou systèmes électroniques afin que ceux-ci répondent aux exigences des mesures déployées.

4.1.2. Nombre d'entreprises touchées

L'industrie du transport rémunéré de personnes au Québec compte environ 10 300 exploitants d'entreprises de taxis traditionnels. À ce nombre s'ajoutent plusieurs milliers d'exploitants d'entreprises de taxis dont le transport est organisé ou coordonné par l'intermédiaire d'une plateforme ou d'un système électronique.

4.1.3. Caractéristiques additionnelles des secteurs touchés

Production annuelle

Une étude de Revenu Québec portant sur l'année 2011, estimait à 716 millions de dollars le revenu brut théorique généré par l'industrie du transport rémunéré de personnes dans les secteurs du taxi traditionnel et du transport adapté.

4.2. Coûts pour les entreprises

L'implantation des mesures sur la facturation obligatoire dans le secteur du transport rémunéré de personnes impliquera de nouveaux coûts pour les exploitants d'entreprises de taxis traditionnels.

Selon les informations obtenues, les coûts pour un exploitant effectuant uniquement des transports coordonnés ou organisés par l'intermédiaire d'une plateforme ou d'un système électronique seront quasiment nuls, puisque la remise de la facture pourra se faire électroniquement, à partir d'un SEV mis à jour par le responsable de la plateforme ou du système électronique. Ce SEV pourra être installé sur le même appareil électronique mobile qui est présentement utilisé par l'exploitant. Les données pourront être transmises au ministre à l'aide du même abonnement à un service Internet qui permet actuellement la répartition des courses. Aucun achat supplémentaire ne sera donc requis pour ces exploitants.

Le calcul des nouveaux coûts associés aux mesures sur la facturation obligatoire est principalement composé de deux types de dépenses, soit les coûts liés à l'implantation des nouvelles mesures et les coûts annuels récurrents. Les premières estimations de ces coûts sont basées sur l'hypothèse que les 10 300 exploitants d'entreprises de taxis traditionnels n'utilisent qu'un seul véhicule dans le cadre de leur entreprise. Toutefois, il est possible qu'un exploitant utilise plus d'un véhicule.

Les estimations de coûts sont basées sur le coût réel d'acquisition de certaines fournitures ou de certains services auprès de divers marchands ou fournisseurs de services. Ces prix pourraient donc varier sans préavis et sont présentés à titre d'exemple uniquement.

À noter qu'un programme de subvention temporaire sera mis en place afin de soutenir les exploitants d'entreprises de taxis traditionnels lors de l'implantation des mesures sur la facturation obligatoire. Ce programme permettra un remboursement pouvant aller jusqu'à 100 % des dépenses admissibles. Les détails du programme de subvention seront connus ultérieurement.

Les sections qui suivent présentent les hypothèses utilisées afin d'estimer les coûts pour les exploitants d'entreprises de taxis.

4.2.1 Coûts liés à la période d'implantation des nouvelles mesures

Les coûts liés à l'implantation des nouvelles mesures sont principalement associés à l'acquisition, à l'installation ou à la mise à jour des appareils informatiques mobiles des exploitants d'entreprises de taxis traditionnels ainsi qu'à l'acquisition, au besoin⁷, d'une imprimante de reçus compatible avec le SEV et permettant l'impression d'une facture contenant les renseignements prescrits. Il est possible que les exploitants doivent également faire l'acquisition d'un adaptateur ainsi que des câbles nécessaires au branchement et au support des divers équipements.

Coûts estimés des fournitures⁸ :

- appareil informatique mobile (tablette ou téléphone cellulaire) : 300 \$, basé sur le prix d'achat moyen d'une tablette couramment utilisée par l'industrie et permettant la connexion avec le réseau LTE incluant une carte SIM;
- imprimante de reçus : 200 \$;
- autres équipements et installation : 285 \$⁹.

7. La facture pourra être remise sous format papier ou sous format électronique.

8. Les coûts présentés dans ce document sont basés sur des estimations moyennes des équipements et accessoires requis pour le fonctionnement de la solution.

9. Les autres équipements peuvent comprendre par exemple : câblage, support à tablette, adaptateur, frais d'installation et autres accessoires.

Les premières estimations démontrent un coût d'implantation moyen de 785 \$ par exploitant. Ainsi les dépenses liées à la période d'implantation des nouvelles mesures sont estimées à un montant total de 8,09 M\$ (785 \$ x 10 300 exploitants d'entreprise de taxis).

4.2.2 Coûts annuels récurrents

L'estimation des coûts annuels récurrents¹⁰ prend en compte les éléments suivants :

- le coût d'entretien et de mise à jour des équipements;
- le coût d'abonnement à un service Internet permettant la transmission des renseignements prescrits au ministre;
- le coût lié aux frais d'utilisation du logiciel;
- le coût d'achat du papier pour l'impression des factures.

Coût d'entretien et de mise à jour des équipements

Le coût d'entretien et de mise à jour annuel des équipements correspond de manière générale à environ 10 % des coûts d'acquisition de SEV, soit : 8,09 M\$ x 10 % = 0,81 M\$. Le coût d'entretien et de mise à jour annuel des équipements est donc évalué à 78,64 \$ par exploitant (0,81 M\$ ÷ 10 300 exploitants).

Coût d'abonnement à un service Internet

Les exploitants visés par les nouvelles mesures devront transmettre les renseignements prescrits au ministre. Pour ce faire, s'ils n'ont actuellement pas de connexion au réseau Internet à bord de leur véhicule, ils devront se procurer un abonnement à un service Internet. Au moment de réaliser cette analyse, un abonnement à un service Internet était évalué à 45 \$ par mois (basé sur le prix d'un bloc de données de 3 Go/mois), soit 540 \$ par année. À noter qu'un bloc de 1 Go par mois est suffisant pour la transmission des renseignements prescrits au ministre.

Dans le cadre du projet Extra Connecte de la Société de transports de Montréal (STM) et de l'implantation du Registre des taxis du Bureau de taxi de Montréal (BTM), les véhicules de taxi circulant sur le territoire de la ville de Montréal doivent avoir une connexion Internet, ce qui représente environ 60 % des exploitants d'entreprises de taxis traditionnels visés par le projet dans l'ensemble de la province. Il est donc estimé qu'au moins 6 180 exploitants, soit 60 % des 10 300 exploitants d'entreprises de taxis traditionnels, possèdent déjà un abonnement à un service Internet.

10. Les coûts présentés dans ce document sont basés sur des estimations moyennes des équipements et accessoires requis pour le fonctionnement de la solution.

Le montant total de cette dépense pour les exploitants d'entreprises de taxis traditionnels n'ayant pas déjà un abonnement à un service Internet est de 2,22 M\$ (4 120 exploitants x 540 \$). Il est possible que ce montant soit surestimé puisque plusieurs exploitants d'entreprises de taxis traditionnels, n'opérant pas sur le territoire de la ville de Montréal, utilisent des services de répartition fonctionnant à l'aide d'un appareil informatique mobile et possèdent déjà un abonnement à un service Internet. Ainsi, il est probable que plus de 60 % des exploitants d'entreprises de taxis traditionnels opérant au Québec possèdent déjà un tel abonnement.

Coût lié aux frais d'utilisation de logiciels

Le coût annuel lié aux droits d'utilisation de logiciels par exploitant d'entreprise de taxis traditionnels est évalué à 240 \$¹¹.

L'estimation du montant total de cette dépense repose sur l'hypothèse que les exploitants d'entreprises de taxis traditionnels qui possèdent déjà un abonnement à un service Internet utilisent également déjà un tel logiciel. Ainsi, au moins 6 180 exploitants utiliseraient déjà un logiciel dans le cadre de leurs activités de transport rémunéré de personnes. Le montant total de cette dépense pour l'ensemble des exploitants qui n'ont pas un abonnement à un service Internet est de 0,99 M\$ (4 120 exploitants x 240 \$). À l'instar du montant total du coût d'abonnement à un service Internet indiqué dans la section précédente, et pour des raisons identiques, il est possible que ce montant soit surestimé.

Coût d'achat du papier pour l'impression des factures

L'estimation du coût d'achat de papier thermique pour l'impression de factures est faite en considérant le nombre de transactions totales et la longueur moyenne d'une facture, évaluée à six pouces. Une boîte de 50 rouleaux de 200 pieds de papier thermique peut être achetée au coût moyen de 70 \$¹².

En considérant que les exploitants effectuent une quinzaine de courses par jour, soit 15 factures par jour, cela représente un total de 5 475 factures par année par exploitant. Pour l'ensemble des 10 300 exploitants d'entreprises de taxis traditionnels, cela représente un coût récurrent annuel estimé d'un maximum de 197 348 \$¹³, étant donné qu'un certain nombre de factures pourront être remises sur support électronique uniquement.

Ces estimations sont basées sur l'achat de papier thermique de format 3 1/8, tel qu'utilisé dans le secteur de la restauration. Si d'autres formats étaient utilisés, tel que le format 2 1/4, les coûts pourraient être moindres.

11. Estimation de 20 \$/mois x 12 mois = 240 \$ annuellement, selon les informations obtenues des concepteurs de SEV.

12. Les coûts présentés dans ce document sont basés sur des estimations moyennes des équipements et accessoires requis pour le fonctionnement de la solution.

13. Détail du calcul pour l'achat de papier :

50 rouleaux x 200 pieds = 10 000 pieds, soit 120 000 pouces de papier par boîte.

5 475 factures x 6 pouces = 32 850 pouces de papier utilisé annuellement par un exploitant.

32 850 x 70 \$ / 120 000 pouces = 19,16 \$ (coût en papier par exploitant par année).

Coût total : 19,16 \$ x 10 300 exploitants = 197 348 \$ (Estimation du coût total en papier pour l'ensemble des exploitants évoluant dans le domaine du taxi traditionnel).

Synthèse des coûts annuels récurrents

Les premières estimations des coûts annuels récurrents divergent en fonction de la préexistence d'un abonnement à un service Internet et d'un logiciel pour certains exploitants d'entreprises de taxis traditionnels, et ce, avant la mise en place des mesures sur la facturation obligatoire.

Ces premières estimations démontrent un coût récurrent annuel moyen de 97,80 \$ pour les exploitants d'entreprises de taxis traditionnels qui ont déjà un abonnement à un service Internet et un logiciel. Ce coût est de 877,80 \$ pour les exploitants d'entreprises de taxis traditionnels n'ayant pas un abonnement à un service Internet ni un logiciel. Ainsi les coûts récurrents annuels des mesures sur la facturation obligatoire dans le secteur du transport rémunéré de personnes sont estimés à un montant total de 4,22 M\$¹⁴.

TABLEAU 1

Coûts directs liés à la conformité aux règles

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Dépenses en capital		
Coûts liés à la période d'implantation des nouvelles mesures (acquisition de SEV et mise à jour initiale pour rendre le SEV compatible avec la solution, imprimante, etc.)	8,09 M\$	0 \$
Coûts de location d'équipement	0 \$	0 \$
Coûts d'entretien et de mise à jour des équipements	0 \$	0,81 M\$
Coûts d'abonnement à un service Internet (pour les exploitants n'ayant pas déjà un abonnement, ce qui représente 4 120 exploitants)	0 \$	2,22 M\$
Dépenses en ressources humaines (consultants, employés et gestionnaires, etc.)	0 \$	0 \$
Coûts pour les ressources spécifiques (ex. : trousse, outils, publicité, etc.)	0 \$	0 \$
Coûts liés aux frais d'utilisation de logiciels	0 \$	0,99 M\$
TOTAL DES COÛTS DIRECTS LIÉS À LA CONFORMITÉ AUX RÈGLES	8,09 M\$	4,02 M\$

14. Détails du calcul des coûts récurrents annuels pour l'ensemble des exploitants : (97,80 \$ X 6 180 exploitants ayant déjà un abonnement à un service Internet et un logiciel) + (877,80 \$ X 4 120 exploitants n'ayant pas déjà un abonnement à un service Internet ni un logiciel) = 4,22 M\$.

TABLEAU 2

Coûts liés aux formalités administratives
(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Coûts liés aux formalités administratives (achat de rouleaux de papier thermique pour l'impression des factures)	0 \$	0,20 M\$
Dépenses en ressources externes (ex. : consultants)	0 \$	0 \$
Autres coûts liés aux formalités administratives	0 \$	0 \$
TOTAL DES COÛTS LIÉS AUX FORMALITÉS ADMINISTRATIVES	0 \$	0,20 M\$

TABLEAU 3

Manques à gagner
(en millions de dollars)

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

TABLEAU 4

Synthèse des coûts pour les entreprises
(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Coûts directs liés à la conformité aux règles	8,09 M\$	4,02 M\$
Coûts liés aux formalités administratives	0 \$	0,20 M\$
Manques à gagner	0 \$	0 \$
TOTAL DES COÛTS POUR LES ENTREPRISES	8,09 M\$	4,22 M\$

4.3. Économies pour les entreprises

TABLEAU 5

Économies pour les entreprises

(en millions de dollars)

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

4.4. Synthèse des coûts et des économies

TABLEAU 6

Synthèse des coûts et des économies

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Total des coûts pour les entreprises	8,09 M\$	4,22 M\$
Total des économies pour les entreprises	0 \$	0 \$
COÛT NET POUR LES ENTREPRISES	8,09 M\$	4,22 M\$

4.5. Consultation des parties prenantes

Afin d'implanter les nouvelles mesures d'une manière harmonieuse et d'assurer une communication constante avec les représentants du secteur, un comité consultatif externe a été mis en place dès le début du projet. Ce comité regroupe les représentants des principaux organismes et principales associations de l'industrie du transport rémunéré de personnes. Revenu Québec a également effectué des rencontres sur le terrain avec des représentants de l'industrie comme des intermédiaires en services de transport par taxi, des chauffeurs de taxi et de limousine, des organismes publics¹⁵ et des concepteurs de SEV. Ces rencontres ont permis de parfaire la connaissance de l'industrie, d'établir les coûts associés aux nouvelles mesures, d'assurer le déploiement de la solution de façon harmonieuse et également :

- d'établir des partenariats de collaboration avec les représentants de l'industrie;
- de connaître le fonctionnement des différents modèles d'affaires et leurs particularités;
- de prendre en compte les différents enjeux et défis en vue de l'implantation de la solution;
- de comprendre et considérer les préoccupations soulevées par les acteurs de l'industrie;
- de tenir informés les collaborateurs externes de l'évolution de nos travaux et partager des informations relativement au projet.

Les représentants des organismes suivants ont été rencontrés :

- Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification (MTQ)
- Commission des transports du Québec (CTQ)
- Bureau du taxi de Montréal (BTM)
- Société de transport de Montréal (STM)
- Contrôle routier Québec (CRQ)
- Aéroports de Montréal
- Regroupement des intermédiaires du taxi de Québec (RITQ)
- Regroupement des propriétaires de taxi de Montréal (RPTM)
- Regroupement des taxis du grand Montréal (RTGM)
- Association haïtienne des Travailleurs du taxi (AHTT)
- Association des taxis des régions du Québec (ATRQ)
- Rassemblement de Limousines du Québec
- Association de Limousines Berline de Montréal
- Montréal Limousine
- Regroupement des travailleurs autonomes Métallos (RTAM)

15. Il s'agit du Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification (MTQ), du Bureau du taxi de Montréal (BTM) et de la Commission des transports du Québec (CTQ).

- Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi (CPCDIT)
- Uber
- Eva
- Lyft
- Netlift
- Guimont Taximètre
- Général Taximètre
- Gingras Taximètre
- Taxi Para-Adapté
- Taxi Van Medic
- Camo-route
- Taxi Coop 5191, Québec
- Taxi-Coop Charlesbourg, Québec
- Taxi Coop de l'Ouest de Montréal
- Association coopérative de taxis de l'est de Montréal – Coop de l'Est, Montréal
- Taxi Loyal, Gatineau
- Taxi 9000 Lévis
- Taxi 3000, Granby
- Taxi Union, Longueuil
- Taxi 2151, Saguenay
- Taxi Sherbrooke, Sherbrooke
- Taxi du Pont, Saint-Georges
- Taxi Vétérans, Victoriaville
- Taxi Porlier, Gaspé
- Fraxion
- Fungo
- Hypra Taxi
- Iccaby
- InfoPanama
- James L. Walsh
- Nomade Solution mobile
- Paxi technologies inc.
- Taximo inc.
- Effiasoft
- Hidata / DIGI Purse
- TaxiCaller
- Mega Taxi
- Square

- Taxi media solution
- Pay plus (taxi media solution)
- Dejavoo Canada (taxi media solution)
- InfoLasalle
- NX6 / Ikabi
- IciTaxi
- Telcor (softcab)
- Euphoria Software
- Cloudcab
- Allagma
- Mobile knowledge system inc.

Il est également prévu qu'un projet pilote, impliquant les parties prenantes, soit mis en place avant la période d'implantation. Ce projet pilote permettra de tester le fonctionnement de la solution et d'établir avec plus de certitude les coûts réels liés aux nouvelles mesures.

4.6 Autres avantages, bénéfiques et inconvénients de la solution projetée

4.6.1 Avantages du projet pour les entreprises

Diminution de la concurrence déloyale

L'implantation des nouvelles mesures entraînera une diminution de la concurrence déloyale qui a cours dans le secteur du transport rémunéré de personnes. En effet, elle diminuera le travail au noir, ce qui permettra aux chauffeurs de taxi, tant salariés qu'autonomes¹⁶, d'avoir accès à des programmes de protection sociale¹⁷ qui amélioreront leurs conditions de travail.

Améliorations résultant de l'enregistrement des ventes

L'enregistrement des ventes et la remise de la facture permettront aux exploitants de mieux connaître leurs ventes, ce qui facilitera leur tenue de registres et pièces et leurs opérations de comptabilité.

16. Les travailleurs autonomes ont l'obligation de contribuer au Régime de rentes du Québec si leur revenu annuel est supérieur à 3 500 \$. Plus ils déclarent des revenus élevés, plus ils cotisent, et ainsi meilleur sera leur revenu de retraite (provenant de Retraite Québec). Ils peuvent aussi recevoir des prestations du Régime québécois d'assurance parentale.

17. Régime de rentes du Québec et Régime québécois d'assurance parentale, entre autres.

4.6.2 Avantages du projet pour le gouvernement et la population

Bénéfices financiers

Compte tenu du fait que les pertes fiscales sont évaluées à 72 millions de dollars par année dans ce secteur, la mise en œuvre des nouvelles mesures permettra de récupérer environ 55 % de ces pertes, soit jusqu'à 200 millions de dollars sur cinq ans. Les mesures contribueront à faire en sorte que l'industrie participe équitablement au financement et au maintien des services publics.

Bénéfices non financiers

Les exploitants pourront consulter leurs données de transactions par le biais d'un portail web, ce qui leur permettra de remplir leurs obligations fiscales plus facilement.

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

L'implantation de la solution ne devrait pas avoir de répercussions significatives sur les emplois des entreprises visées par le projet. En effet, à l'instar du projet d'implantation des MEV dans le secteur de la restauration et des bars, il est prévu que ce projet ne cause aucun mouvement inhabituel d'ouverture ou de fermeture d'entreprises dans le secteur du transport rémunéré de personnes.

Il faut mentionner que l'implantation d'une solution similaire au MEV dans le secteur du transport rémunéré de personnes a été accueillie positivement par les membres de l'industrie consultés, mais il est probable que d'autres expriment leur désaccord et soient plus réticents. Il faut également rappeler que l'industrie est en pleine transformation et qu'elle est en pourparlers avec d'autres ministères et organismes publics.

√ 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

5. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

Comme mentionné précédemment, tout exploitant d'une entreprise de taxis est tenu d'être inscrit aux fichiers de la TPS/TVH et de la TVQ, et ce, peu importe son chiffre d'affaires.

Ainsi, dans un souci d'équité, l'ensemble des exploitants sera soumis aux mêmes contrôles fiscaux, y compris les entreprises effectuant un service de transport rémunéré de personnes qui est organisé ou contrôlé par l'intermédiaire d'une plateforme ou d'un système électronique, comme Uber, Eva ou Lyft.

Programme de subvention

Afin de favoriser l'implantation harmonieuse des nouvelles mesures, Revenu Québec proposera au gouvernement un programme de subvention visant à soutenir les exploitants d'entreprises de taxis traditionnels qui devront effectuer des dépenses dans le but de se conformer à la loi.

Pour les restaurants et les bars, ce programme compensait les sommes déboursées pour la mise à jour, l'acquisition et l'installation de l'équipement nécessaire à l'implantation des mesures, dont les MEV, les SEV et les imprimantes de factures. La subvention couvrirait également les autres dépenses nécessaires effectuées pour rendre ces appareils opérationnels.

Les détails concernant le programme de subvention pour les mesures sur la facturation obligatoire dans le secteur du transport rémunéré de personnes seront divulgués ultérieurement.

6. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

Le projet d'implantation d'une technologie similaire au MEV dans le secteur du transport rémunéré de personnes permettra de réduire la concurrence déloyale qui subsiste dans ce secteur d'activité, favorisant ainsi le développement d'un environnement d'affaires plus sain, l'accroissement de l'efficacité économique de même que l'uniformisation des obligations fiscales découlant de divers modèles d'affaires.

Par ailleurs, il n'est pas prévu que ce projet ait des répercussions sur la libre circulation des personnes, des biens, des services ou des investissements, ni sur les échanges commerciaux entre le Québec et ses partenaires économiques.

Puisque la réglementation relative aux entreprises de taxis est de compétence provinciale au Québec, les nouvelles mesures sur la facturation obligatoire n'affecteront pas le commerce avec les partenaires économiques du Québec, et ce, bien qu'elles soient plus contraignantes que celles des principaux partenaires commerciaux du Québec, notamment l'Ontario, les autres provinces et territoires canadiens, ainsi que les États américains limitrophes.

7. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES

Dans un souci d'harmonisation réglementaire, la définition d'entreprise de taxis de la LTVQ (RLRQ, chapitre T-01) demeure harmonisée avec la définition d'entreprise de taxis de la LTA (L.R.C. (1985), chapitre E-15) applicable au Canada.

8. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION

Les règles ont été élaborées de manière transparente, en consultant les parties prenantes par un comité consultatif externe ainsi que des rencontres régionales sur le terrain, le tout en faisant preuve d'écoute relativement à leurs préoccupations. De plus, un programme de subvention sera élaboré afin de minimiser les coûts d'implantation pour les exploitants d'entreprises de taxis traditionnels.

9. CONCLUSION

Les différents travaux réalisés à ce jour concernant la problématique de non-conformité fiscale et de sous-déclaration des revenus dans le secteur du transport rémunéré de personnes ont permis de conclure que :

- la non-conformité fiscale actuelle dans le secteur du transport rémunéré de personnes constitue une forme de concurrence déloyale envers les personnes et les entreprises respectueuses des lois et soucieuses de leurs responsabilités sociales;
- l'implantation de mesures analogues à celles déjà en place dans le secteur de la restauration et des bars s'impose dans le secteur du transport rémunéré de personnes, étant donné la nécessité de réduire l'ampleur des pertes fiscales qui subsistent.

La mise en place des nouvelles mesures de contrôle fiscal dans le secteur du transport rémunéré de personnes favorisera la conformité fiscale chez les exploitants visés et, par le fait même, dissuadera ces derniers de contourner la loi.

Enfin, grâce à l'expérience acquise lors de l'implantation des mesures sur la facturation obligatoire dans les secteurs de la restauration et des bars et à la mise en place d'un programme de subvention, les nouvelles mesures de contrôle fiscal dans ce secteur devraient avoir une incidence négative limitée sur les exploitants visés et leur santé financière.

10. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Les exploitants seront bien informés des mesures qui les concernent, notamment au moyen de lettres destinées aux entreprises visées ainsi que par des guides et des publications disponibles sur le site Internet de Revenu Québec.

Par ailleurs, un centre d'assistance téléphonique pourra renseigner les exploitants qui désirent obtenir plus d'informations.

Enfin, il y aura une campagne de sensibilisation poursuivant les objectifs suivants :

- faire connaître l'obligation de remettre une facture produite au moyen de la solution retenue;
- sensibiliser les clients à l'importance de quitter un véhicule de transport rémunéré de personnes avec la facture;
- s'assurer de la bonne compréhension des mesures implantées;
- susciter l'adhésion des membres du secteur du transport rémunéré de personnes aux nouvelles mesures;
- susciter l'adhésion sociale aux nouvelles mesures et à la lutte contre l'évasion fiscale.

11. PERSONNE(S) RESSOURCE(S)

Éric Maranda

Direction principale de la recherche et de l'innovation
Direction générale de l'innovation et de l'administration
Revenu Québec

Téléphone : 418 564-7184

Courriel : eric.maranda@revenuquebec.ca

ANNEXE 1

Évaluation des pertes fiscales

Afin d'évaluer les pertes fiscales, il est d'abord nécessaire d'évaluer les revenus générés par l'industrie. Il faut ensuite comparer ce résultat aux sommes effectivement déclarées à Revenu Québec.

La sous-déclaration se manifeste par des impôts sur le revenu non payés et par des taxes de vente non remises. Certaines contributions sont également éludées, et des sommes trop importantes sont demandées pour certains crédits et programmes de soutien. Enfin, les cotisations destinées à certains organismes sont réduites.

Pertes fiscales – Industrie du taxi pour l'année 2011

(en millions de dollars)

	Pertes fiscales	Récupération fiscale visée
Impôt sur le revenu	35,4	19,5
Taxes de vente	23,8	13,1
FSS, assurance médicaments, etc.	2,5	1,4
Crédits et programmes de soutien	10,1	5,6
Sous-total – Fonds consolidé du revenu	71,8	39,6
Cotisations – Organismes paragouvernementaux	19,2 ¹⁹	10,6
TOTAL	91,0	50,2

Le tableau montre que les répercussions sur le Fonds consolidé du revenu atteignent près de 72 millions de dollars.

Dans le même ordre d'idées, selon le taux d'efficacité attribué à la solution pour ce secteur (soit 55 %), les montants de récupération fiscale destinés au fonds consolidé du revenu s'élèveraient à près de 40 millions de dollars²⁰ par année.

19. Cotisations non remises au Régime québécois d'assurance parentale et au Régime de rentes du Québec.

20. Les montants de récupération fiscale visés pour les organismes gouvernementaux s'élèvent à 11 millions de dollars, portant le total de la récupération possible pour le secteur public à 50 M\$ en 2011.