

Préliminaire

ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

**Projet de règlement modifiant le Règlement d'application
de la Loi sur la protection du consommateur**

Office de la protection du consommateur

10 septembre 2024

SOMMAIRE EXÉCUTIF

À l'Office de la protection du consommateur (ci-après « Office »), le commerce de véhicules est depuis plusieurs années le secteur qui génère le plus grand nombre de demandes de renseignement, de plaintes et d'activités de surveillance. Environ 25 % des ressources de l'Office sont consacrées à la gestion de ce secteur d'activité.

Il est proposé d'ajuster les tarifs de permis de commerçants de véhicules afin de permettre l'atteinte de la cible d'autofinancement des ressources que l'Office consacre au secteur du commerce de véhicules, en conformité avec la Politique de financement des services publics.

L'Office a évalué que la solution proposée entraînerait des coûts récurrents de 998 000 \$ et des économies de 0 \$ (coût net de 998 000 \$) pour les entreprises. L'augmentation des tarifs mise de l'avant par ce projet de règlement ne représenterait que 0,002 % du chiffre d'affaires des commerçants visés par la mesure et environ un dollar par véhicule vendu.

La modification réglementaire suggérée n'aurait aucun impact sur l'emploi. Par ailleurs, elle a été élaborée en considérant la taille des entreprises.

Enfin, la mesure mise de l'avant dans cette analyse serait sans conséquence quant à la compétitivité des entreprises québécoises et elle n'aurait pas pour effet de réduire leur profitabilité.

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE EXÉCUTIF	3
TABLE DES MATIÈRES	4
1. DÉFINITION DU PROBLÈME	5
2. PROPOSITION DU PROJET	6
3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES	7
4. ÉVALUATION DES IMPACTS	7
4.1. Description des secteurs touchés	7
4.2. Coûts pour les entreprises	8
4.3. Économies pour les entreprises	13
4.4. Synthèse des coûts et des économies	14
4.5. Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies	14
4.6. Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul des coûts et d'économies	14
4.7. Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée	15
5. APPRÉCIATION DE L'IMPACT ANTICIPÉ SUR L'EMPLOI	15
6. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)	15
7. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES	16
8. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES	16
9. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION	17
10. CONCLUSION	17
11. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	17
12. PERSONNE-RESSOURCE	17
13. LES ÉLÉMENTS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE	18

1. DÉFINITION DU PROBLÈME

Contexte

La Loi transférant au président de l'Office de la protection du consommateur la responsabilité de la délivrance des licences de commerçant et de recycleur de véhicules routiers a été sanctionnée le 30 mars 2015. Ces licences étaient autrefois délivrées par la Société de l'assurance automobile du Québec.

Le tarif du permis, d'une validité de deux ans, n'avait pas été indexé ni ajusté depuis les années 1990. Au moment du transfert à l'Office, il a été décidé de procéder à un ajustement graduel de ce tarif, fondé sur une cible d'autofinancement de 75 %. Cette cible a été établie conformément à la Politique de financement des services publics. Le 16 septembre 2015, un règlement¹ a été édicté afin que la hausse du tarif soit étalée sur cinq ans, entre 2015 et 2020. Depuis, ce tarif est indexé chaque année².

Permis de commerçant de véhicules (valide 2 ans)	SAAQ	OFFICE		
	1990 à 2014	2015-2019	2020-2023	2024
Nouvelle demande	217 \$	537 \$ à 732 \$	Indexation	918 \$
Renouvellement	164 \$	406 \$ à 553 \$	Indexation	694 \$

Il est à noter que les tarifs actuels pour une nouvelle demande ou pour le renouvellement concomitant des permis de commerçant et de recycleur de véhicules routiers sont respectivement de 1 379 \$ et de 1 036 \$.

Raison d'être de l'intervention

À l'Office, le commerce de véhicules est depuis plusieurs années le secteur qui génère le plus grand nombre de demandes de renseignement, de plaintes et d'activités de surveillance. Par exemple, en 2023-2024, 22 % des demandes de renseignement, 24 % des plaintes, 30 % des activités de surveillance (vérifications, inspections et enquêtes) et 31 % des interventions (avis et poursuites) étaient liées à ce secteur. Par ailleurs, les permis de commerçants de véhicules représentent 69 % de tous les permis délivrés par l'Office.

¹ Règlement modifiant le Règlement d'application de la Loi sur la protection du consommateur (D. 815 2015).

² Règlement d'application de la Loi sur la protection du consommateur (chapitre P-40.1, r. 3), art. 165.1.

Environ 25 % des ressources de l'Office sont consacrées à la gestion du secteur du commerce de véhicules.

De fait, il s'agit d'un secteur pour lequel l'Office se doit non seulement de maintenir, mais également de renforcer ses efforts, car les manquements qui y sont constatés sont d'un niveau de gravité important, entraînant des conséquences préjudiciables pour les consommateurs.

En concordance avec la Politique de financement des services publics, il est proposé d'ajuster les tarifs de permis de commerçants de véhicules afin de permettre l'atteinte de la cible de 75 % d'autofinancement des ressources que l'Office consacre à ce secteur. Cette cible est la même pour tous les autres secteurs d'activités dans lesquels l'Office délivre des permis.

2. PROPOSITION DU PROJET

Il est proposé d'apporter des modifications au Règlement d'application de la Loi sur la protection du consommateur afin de modifier le montant des droits à payer lors :

- d'une demande de permis de commerçant de véhicules routiers;
- d'une demande concomitante d'un permis de commerçant de véhicules routiers et d'un permis de recycleur de véhicules routiers.

Il est proposé de ne plus différencier le montant des droits à payer pour ces deux types de demande de permis selon qu'il s'agit d'une première délivrance d'un permis ou de son renouvellement. En effet, le montant des droits à payer serait plutôt établi en fonction du nombre de véhicules vendus au cours de l'année précédente, de la façon suivante :

Permis demandé	Nombre de véhicules vendus par établissement au cours de l'année civile précédente	Tarif à partir du 1 ^{er} avril 2025 (valide 2 ans)
Commerçant de véhicules routiers	0 à 100 véhicules vendus	900 \$
	Plus de 100 véhicules vendus	1 300 \$
Commerçant et recycleur de véhicules routiers	0 à 100 véhicules vendus	1 350 \$
	Plus de 100 véhicules vendus	1 925 \$

Pour une première demande, les droits à payer seraient ceux de la catégorie 0 à 100 véhicules vendus.

À noter que l'application de cette nouvelle grille portera de 2,4 M\$ à 3,4 M\$ les revenus annuels de l'Office liés aux permis de commerçants de véhicules routiers, ce qui représente environ un dollar par véhicule vendu.

L'Office est soucieux qu'un tel ajustement des droits à payer ne se répercute pas sur les consommateurs lors de l'achat d'un véhicule. Dans ce cas-ci, il est peu probable que la mesure ait un impact sur le prix payé pour un véhicule. En effet, puisque les nouveaux tarifs sont modulés en fonction du volume d'affaires du commerçant, l'impact sur le prix payé par le consommateur pour un véhicule devrait être non significatif, voire nul, à toutes fins pratiques. Rappelons également qu'un permis est valide pour une période de deux ans.

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Puisque les mesures proposées ne peuvent être mises en œuvre autrement que par voie réglementaire, aucune option non réglementaire n'a été analysée.

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

4.1. Description des secteurs touchés

Secteur de l'automobile

a) Secteurs touchés :

Les entreprises du secteur de l'automobile se retrouvent sous le code SCIAN 441 – Concessionnaires de véhicules et de pièces automobiles. Plus précisément, les entreprises de ce secteur se retrouvent aussi sous le code SCIAN 4411 – Concessionnaires d'automobiles. Ce groupe comprend les établissements dont l'activité principale consiste à vendre au détail des automobiles, des véhicules utilitaires sportifs ainsi que des camions légers, camionnettes et mini-fourgonnettes neufs ou d'occasion. Ce secteur est ensuite divisé entre le code SCIAN 44111 – Concessionnaires d'automobiles neuves et le code SCIAN 44112 – Concessionnaires d'automobiles d'occasion.

b) Nombre d'entreprises touchées en 2020 :

• PME : 1 103	Grandes entreprises : 0	Total : 1 103
---------------	-------------------------	---------------

Il y a 6 107 établissements titulaires d'un permis de commerçant ou de recycleur de véhicules routiers émis par le président de l'Office. Il y a plus d'établissements que d'entreprises titulaires d'un permis et il est apparu plus approprié de retenir la statistique par code d'activité pour faire état de l'envergure du secteur. Les bases de nos calculs sont exposées à chacune des mesures où la taille du secteur est pertinente.

c) Caractéristiques additionnelles du(des) secteur(s) touché(s) :

- Nombre d'employés au Québec en 2019 : 53 385
- Chiffre d'affaires des ventes de véhicules au Canada en 2019 : 150 G\$
- Chiffre d'affaires des ventes de véhicules au Québec en 2023³ : 44 G\$
- Part du (des) secteur(s) dans le PIB de l'économie du Québec :
 - i. PIB de l'industrie (code SCIAN 441) en 2020 au Québec : 3 272,2 M\$
 - ii. PIB de l'ensemble des industries au Québec en 2020 : 357 828,5 M\$
 - iii. Part du secteur dans le PIB de l'économie du Québec : 0,91 % (1,01 % en 2019)

Source principale : Statistique Canada

4.2. Coûts pour les entreprises

Coûts (coûts totaux de 998 000 \$)

Coûts directs liés à la conformité aux règles (coût total de 998 000 \$)

La mesure proposée entraînera des coûts directs liés à la conformité aux règles estimés à 998 000 M\$ annuellement pour les détenteurs de permis visés. Le tableau ci-dessous permet d'établir ces coûts en fonction du volume de véhicules qu'ils transigent.

³ Estimation détaillée à la section 4.2 de ce document.

Permis demandé	Nombre de véhicules vendus par établissement au cours de l'année civile précédente	Tarif à partir du 1 ^{er} avril 2025 (valide 2 ans)	Estimation du nombre de commerçants visés	Coûts annuels projetés (cumul des hausses moyennes des droits de permis par rapport aux tarifs existants)
Commerçant de véhicules routiers	0 à 100 véhicules vendus	900 \$	4 150	350 000 \$
	Plus de 100 véhicules vendus	1 300 \$	2 000	570 000 \$
Commerçant et recycleur de véhicules routiers	0 à 100 véhicules vendus	1 350 \$	235	30 000 \$
	Plus de 100 véhicules vendus	1 925 \$	115	48 000 \$
Total				998 000 \$

Cette estimation s'appuie sur les hypothèses suivantes :

- Le nombre de commerçants visés est établi selon une répartition du nombre d'établissements titulaires d'un permis de commerçant et recycleur de véhicules routiers qui était de 6 590 en date du 31 juillet 2024 (arrondi à 6 500).
 - Selon les plus récents chiffres à disposition, l'Association des marchands de véhicules d'occasion du Québec (AMVOQ) représente 1 100 membres, qui vendent ou louent annuellement 220 000 véhicules⁴ (moyenne de 200 véhicules par membre). De son côté, la Corporation des concessionnaires automobiles du Québec (CCAQ) représente près de 900 concessionnaires, qui transigent chaque année près de 400 000 véhicules neufs et 180 000 véhicules d'occasion⁵ (moyenne de 640 véhicules par membres).
 - Ainsi, environ 2 000 commerçants transigeraient plus de 100 véhicules routiers annuellement, soit l'ensemble des membres de la CCAQ, de l'Association des commerçants de véhicules récréatifs du Québec

⁴ AMVOQ, [*Mémoire présenté à la Commission des transports et de l'environnement dans le cadre des consultations particulières concernant le projet de loi no 25*](#), 2015, p. 5

⁵ Desrosiers Automotive Consultants Inc., 2018 CUVAFY

(ACVRQ), de l'Association des concessionnaires de véhicules de loisirs du Québec (ACVLQ), ainsi que la grande majorité des membres de l'AMVOQ.

- La hausse moyenne des droits de permis par rapport aux tarifs existants est établie sur la base que, chaque année, l'Office reçoit environ cinq fois plus de demandes de renouvellement de permis que de nouvelles demandes. Une répartition proportionnelle est par la suite appliquée. Concrètement, cette hausse se décline comme suit :

Permis demandé	Nombre de véhicules vendus par établissement au cours de l'année civile précédente	Hausse moyenne projetée par rapport aux tarifs existants (valide 2 ans)	Variation moyenne (%)	Hausse moyenne annuelle projetée par rapport aux tarifs existants
Commerçant de véhicules routiers	0-100 véhicules transigés l'année précédente	168,67 \$ ⁶	23,06 %	84,33 \$
	Plus de 100 véhicules transigés l'année précédente	568,67 \$ ⁷	77,76 %	284,33 \$
Commerçant et recycleur de véhicules routiers	0-100 véhicules transigés l'année précédente	256,83 \$ ⁸	23,49 %	128,42 \$
	Plus de 100 véhicules transigés l'année précédente	831,83 \$ ⁹	76,09 %	415,92 \$

Selon Automedia, le magazine destiné aux intervenants de l'industrie automobile, les commerçants québécois de véhicules ont vendu ou loué environ 500 000 véhicules d'occasion et 400 000 véhicules neufs en 2022. La moyenne de véhicules transigés par établissement titulaire de permis a donc été de près de 150. Selon Autotrader, une entreprise de petites annonces de véhicules, la valeur moyenne des véhicules neufs vendus en 2023 au Québec s'est élevée à 64 215 \$, tandis que celle des véhicules d'occasion a été de 37 365 \$. C'est donc dire que la valeur totale des véhicules vendus par les commerçants au Québec en 2023 a été de plus de 44 milliards de dollars.

Sur la base des données qui précèdent, l'augmentation des tarifs mise de l'avant par ce projet de règlement ne représenterait que 0,002 % du chiffre d'affaires des commerçants visés par la mesure. Si l'on considère la valeur moyenne des véhicules vendus au Québec, cette hausse ne représenterait environ qu'un dollar par véhicule.

⁶ 1/6 de 4 150 commerçants vont payer 18 \$ de moins et 5/6 vont payer 206 \$ de plus

⁷ 1/6 de 2 000 commerçants vont payer 382 \$ de plus et 5/6 vont payer 606 \$ de plus

⁸ 1/6 de 235 commerçants vont payer 29 \$ de moins et 5/6 vont payer 314 \$ de plus

⁹ 1/6 de 115 commerçants vont payer 546 \$ de plus et 5/6 vont payer 889 \$ de plus

TABLEAU 1

Coûts directs liés à la conformité aux règles

	Période d'implantation	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 \$	0 \$
Coûts de location d'équipement	0 \$	0 \$
Coûts d'entretien et de mise à jour des équipements	0 \$	0 \$
Dépenses en ressources humaines (consultants, employés, gestionnaires, etc.)	0 \$	0 \$
Coûts pour les ressources spécifiques (ex. : trousse, outils, publicité, etc.)	0 \$	0 \$
Autres coûts directs liés à la conformité	0 \$	998 000 \$
TOTAL DES COÛTS DIRECTS LIÉS À LA CONFORMITÉ AUX RÈGLES	0 \$	998 000 \$

TABLEAU 2

Coûts liés aux formalités administratives

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Aucune formalité administrative nouvellement créée		
Coûts liés aux formalités administratives existantes (modification de la formalité administrative déjà existante)	0 \$	0 \$
Coûts de production, de gestion et de transmission des rapports, des enregistrements, des registres et des formulaires d'autorisation		
Dépenses en ressources externes (ex. : consultants)		
Autres coûts liés aux formalités administratives		

Total des coûts liés à la modification des formalités administratives existantes	0 \$	0 \$
--	------	------

TABLEAU 3

Manques à gagner

	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

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Coûts directs liés à la conformité aux règles	0 \$	998 000 \$
Coûts liés aux formalités administratives	0 \$	0 \$
Manques à gagner	0 \$	0 \$
TOTAL DES COÛTS POUR LES ENTREPRISES	0 \$	998 000 \$

4.3. Économies pour les entreprises

TABLEAU 5

Économies, revenus supplémentaires pour les entreprises et participation du gouvernement

	Période d'implantation	Économies, revenus supplémentaires pour les entreprises et participation du gouvernement pour atténuer le coût du projet par année (récurrents)
Économies liées à la conformité aux règles		
Économies liées à l'achat d'équipements moins coûteux qu'à l'habituel	0 \$	0 \$
Réduction d'autres coûts liés aux formalités administratives	0 \$	0 \$
Revenus supplémentaires à la suite de l'augmentation des tarifs payables aux entreprises	0 \$	0 \$
Contribution gouvernementale sous différentes formes (de réduction de taxes, crédit d'impôts, subventions, etc.)	0 \$	0 \$
TOTAL EFFETS FAVORABLES AU PROJET (DES ÉCONOMIES POUR LES ENTREPRISES, REVENUS SUPPLÉMENTAIRES ET CONTRIBUTION DU GOUVERNEMENT POUR ATTÉNUER LE COÛT DU PROJET)	0 \$	0 \$

4.4. Synthèse des coûts et des économies

TABLEAU 6

Synthèse des coûts et des économies

	Période d'implantation	Coûts, économies, revenus supplémentaires pour les entreprises et participation du gouvernement pour atténuer le coût du projet par année (récurrents)
Total des coûts pour les entreprises	0 \$	998 000 \$
Revenu supplémentaire pour les entreprises	0 \$	0 \$
Participation du gouvernement pour atténuer le coût du projet	0 \$	0 \$
Total des économies pour les entreprises	0 \$	0 \$
COÛTS NETS POUR LES ENTREPRISES	0 \$	998 000 \$

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

Les hypothèses élaborées pour estimer les coûts et les économies sont détaillées à la section 4.2 du présent document.

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

En 2015, au moment des travaux de consultation ayant mené à l'adoption de la *Loi transférant au président de l'Office de la protection du consommateur la responsabilité de la délivrance des licences de commerçant et de recycleur de véhicules routiers*, l'AMVOQ et la CCAQ s'étaient montrées favorables à un ajustement des tarifs de permis. Les associations souhaitaient que les revenus découlant de cette hausse financent une augmentation des ressources consacrées à la surveillance du secteur des véhicules. Or, ces revenus supplémentaires ont plutôt servi à mieux financer les ressources qui étaient déjà consacrées par l'Office à ce secteur.

Dans le cadre de la présente proposition, aucune partie prenante n'a été consultée sur les hypothèses de calcul des coûts.

4.7 Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée

Aucun autre avantage, bénéfice et inconvénient n'a été identifié en lien avec la solution projetée.

5. APPRÉCIATION DE L'IMPACT ANTICIPÉ SUR L'EMPLOI

Grille d'appréciation de l'impact 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 :		
La mesure proposée n'aurait pas pour effet de créer ou de mettre fin à des emplois. Aucun impact sur l'emploi n'est anticipé.		

6. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

Le secteur de la vente d'automobiles est essentiellement constitué de PME. Afin de ne pas impacter les plus petites entreprises, l'augmentation de tarif proposée est basée sur le volume de véhicules vendus annuellement. Ainsi, les commerçants qui vendent cent véhicules et moins auront une hausse moyenne de droits de permis de 23 % comparativement aux commerçants qui vendent plus de cent véhicules qui feront face à une augmentation de 77 %. La solution a donc été élaborée en considérant la taille des entreprises.

7. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

La solution proposée n'aurait pas d'impact sur la compétitivité des entreprises québécoises et elle n'aurait pas pour effet de réduire leur rentabilité.

8. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES

Un permis de commerçant de véhicules semblable à celui délivré par l'Office existe dans les provinces canadiennes. Les tarifs liés au permis pour les commerçants, présentés dans le tableau ci-dessous, sont considérablement plus élevés dans les provinces identifiées qu'au Québec, d'autant plus que ce sont des tarifs annuels, alors que les permis délivrés au Québec sont valides pour une période de deux ans.

Province et organisme	Tarifs annuels liés au permis de commerçant de véhicules
Ontario Motor Vehicle Industry Council	Nouvelle demande : 670 \$ Renouvellement : 385 \$ Frais par transaction, pour chaque véhicule : 12,50 \$ Exemple d'un concessionnaire qui vend 300 véhicules : 4 135 \$ Exemple d'un commerçant qui vend 50 véhicules : 1 010 \$
Vehicle Sales Authority of British Columbia	Véhicules neufs : 3 357 \$ Motocyclettes neuves : 1 343 \$ Véhicules d'occasion : 649 \$ à 1 059 \$, en fonction du nombre de plaques d'immatriculation pour les essais routiers Motocyclettes d'occasion : 353 \$
Alberta Motor Vehicle Industry Council	Permis : 250 \$ Frais par transaction, pour chaque véhicule : 10,00 \$ Ex. : concessionnaire qui vend 300 véhicules : 3 250 \$ Ex. : commerçant qui vend 50 véhicules : 750 \$

9. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION

L'Office considère avoir respecté les fondements et principes énoncés dans la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente.

Les règles proposées :

- répondent à des besoins clairement définis dans la première partie de cette analyse;
- ne posent pas de restriction importante au commerce et comportent un minimum de répercussions sur l'économie de marché, tel que le démontre cette analyse d'impact réglementaire.

Par ailleurs, la mesure proposée est conforme à la Politique de financement des services publics.

10. CONCLUSION

La solution proposée à la section 2 de ce document répond à la raison d'être de l'intervention.

L'Office a évalué que cette solution entraînerait des coûts récurrents de 998 000 \$ et des économies de 0 \$ (coût net de 998 000 \$) pour les entreprises.

La modification réglementaire suggérée n'aurait aucun impact sur l'emploi. Par ailleurs, elle a été élaborée en considérant la taille des entreprises.

Enfin, la mesure mise de l'avant dans cette analyse serait sans conséquence quant à la compétitivité des entreprises québécoises et elle n'aurait pas pour effet de réduire leur profitabilité.

11. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Pour permettre à tous d'agir conformément à la mesure prévue dans le projet de règlement, une mise à jour du site Web de l'Office et des documents d'information est prévue. Des communications écrites seront envoyées aux associations de commerçants ainsi qu'aux commerçants afin de les informer des modifications réglementaires qui les concernent.

12. PERSONNE-RESSOURCE

Nicholas Toupin
400, boulevard Jean-Lesage, bur. 450
Québec (Québec) G1K 8W4
nicholas.toupin@opc.gouv.qc.ca

13. LES ÉLÉMENTS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

1	Responsable de la conformité des AIR	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR a été soumise au responsable de la conformité des AIR de votre ministère ou organisme?	☒	☐
2	Sommaire exécutif	Oui	Non
	Est-ce que le sommaire exécutif comprend la définition du problème, la proposition du projet, les impacts, les exigences spécifiques ainsi que la justification de l'intervention?	☒	☐
	Est-ce que les coûts globaux et les économies globales sont indiqués au sommaire exécutif?	☒	☐
3	Définition du problème	Oui	Non
	Est-ce que la définition du problème comprend la présentation de la nature du problème, le contexte, les causes et la justification de la nécessité de l'intervention de l'État ?	☒	☐
4	Proposition du projet	Oui	Non
	Est-ce que la proposition du projet indique en quoi la solution projetée est en lien avec la problématique?	☒	☐
5	Analyse des options non réglementaires	Oui	Non
	Est-ce que les solutions non législatives ou réglementaires ont été considérées ou est-ce qu'une justification est présentée pour expliquer les raisons du rejet des options non réglementaires ?	☒	☐
6	Évaluations des impacts		
6.1	Description des secteurs touchés	Oui	Non
	Est-ce que les secteurs touchés ont été décrits (le nombre d'entreprises, nombre d'employés, le chiffre d'affaires)?	☒	☐
6.2	Coûts pour les entreprises		
6.2.1	Coûts directs liés à la conformité aux règles	Oui	Non
	Est-ce que les coûts directs liés à la conformité aux règles ont été quantifiés en \$?	☒	☐
6.2.2	Coûts liés aux formalités administratives	Oui	Non
	Est-ce que les coûts liés aux formalités administratives ont été quantifiés en \$?	☒	☐
	Si l'exigence du « un pour un » s'applique, est-ce que le coût associé aux formalités administratives abolies compense complètement le coût associé à la formalité administrative nouvellement créée?	n/a	☐
	Si la compensation du coût associé aux formalités administratives abolies est insuffisante, y'a-t-il une compensation additionnelle proposée, notamment l'économie provenant des autres formalités administratives, réduction de fréquences, prestations électroniques, exemptions partielles d'une certaine catégorie d'entreprises ?	n/a	☐
	Si une formalité a fait l'objet d'une demande d'exemption à l'exigence du « un pour un », est-ce que le MO a reçu un avis du Bureau de la gouvernance et de la coopération réglementaires du ministère de l'Économie et de l'Innovation à l'effet que l'exemption est conforme à l'une ou l'autre des situations prévues à l'article 10 de la Politique?	n/a	☐
6.2.3	Manques à gagner	Oui	Non
	Est-ce que les coûts associés aux manques à gagner ont été quantifiés en \$?	☒	☐
6.2.4	Synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	☒	☐
6.3	Économies pour les entreprises (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau sur les économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	☒	☐

6.4	Synthèse des coûts et des économies (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse sur les coûts et les économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR?	☒	☐
6.5	Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse présente les hypothèses utilisées afin d'estimer les coûts et les économies pour les entreprises?	☒	☐
6.6	Élimination des termes imprécis dans les sections portant sur les coûts et les économies	Oui	Non
	Est-ce que les termes imprécis tels que « impossible à calculer, coût faible, impact négligeable » dans cette section portant sur les coûts et les économies pour les entreprises ont été éliminés?	☒	☐
6.7	Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul de coûts et d'économies dans le cas du projet de loi ou du projet de règlement	Oui	Non
	Est-ce que le processus de consultation pour les hypothèses de calcul de coûts et d'économies a été prévu?	☒	☐
	Au préalable : ☐ (cocher) Durant la période de publication préalable du projet de règlement à la <i>Gazette officielle du Québec</i> ou lors la présentation du projet de loi à l'Assemblée nationale ☒ (cocher)		
6.8	Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR fait état des autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée pour l'ensemble de la société (entreprises, citoyens, gouvernement, etc.)?	☒	☐
7	Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi	Oui	Non
	Est-ce que la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi a été insérée à l'AIR?	☒	☐
	Est-ce que l'effet anticipé sur l'emploi a été quantifié et la case correspondante à la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi cochée?	☒	☐
8	Petites et moyennes entreprises (PME)	Oui	Non
	Est-ce que les règles ont été modulées pour tenir compte de la taille des entreprises ou dans le cas contraire est-ce que l'absence de dispositions spécifiques aux PME a été justifiée?	☒	☐
9	Compétitivité des entreprises	Oui	Non
	Est-ce qu'une analyse comparative des règles avec des principaux partenaires commerciaux du Québec a été réalisée?	☒	☐
10	Coopération et harmonisation réglementaires	Oui	Non
	Est-ce que des mesures ont été prises afin d'harmoniser les règles entre le Québec et l'Ontario lorsqu'applicable et, le cas échéant, avec les autres partenaires commerciaux ou est-ce que l'absence de dispositions particulières en ce qui concerne la coopération et l'harmonisation réglementaire a été justifiée?	☒	☐
11	Fondements et principes de bonne réglementation	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse fait ressortir dans quelle mesure les règles ont été formulées en respectant les principes de bonne réglementation et les fondements de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente?	☒	☐
12	Mesures d'accompagnement	Oui	Non
	Est-ce que les mesures d'accompagnement qui aideront les entreprises à se conformer aux nouvelles règles ont été décrites ou est-ce qu'il est indiqué clairement qu'il n'y a pas de mesures d'accompagnement prévues?	☒	☐