

REVENU  
QUÉBEC



JUSTE.  
POUR TOUS.



# ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

---

FACTURATION OBLIGATOIRE DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT  
RÉMUNÉRÉ DE PERSONNES – RÈGLEMENTS MODIFIANT DIVERS  
RÈGLEMENTS D'ORDRE FISCAL

---

FÉVRIER 2021

[revenuquebec.ca](http://revenuquebec.ca)

# PRÉFACE

Cette analyse d'impact réglementaire est une mise à jour de celle publiée en septembre 2017 et portant sur les mesures sur la facturation obligatoire dans le secteur du transport rémunéré de personnes. Elle est produite pour accompagner des projets de règlement modifiant divers règlements d'ordre fiscal, dont le projet de règlement modifiant le Règlement sur la taxe de vente du Québec, qui traduit en termes juridiques les formalités expliquées dans l'analyse d'impact réglementaire de septembre 2017 ainsi que dans la présente analyse d'impact.

# SOMMAIRE EXÉCUTIF

## 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) serait 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 Québec<sup>1</sup>, Revenu Québec a apporté des modifications à la solution qui devait être déployée à compter du 1<sup>er</sup> juin 2020. En raison de la pandémie liée à la COVID-19 et des effets que celle-ci a eus sur l'industrie, Revenu Québec a reporté le déploiement de la solution au 1<sup>er</sup> décembre 2020. Il s'effectuera sur une période de six mois et se terminera le 31 mai 2021.

Ainsi, l'ensemble des entreprises de taxi qui effectuent du transport rémunéré de personnes, que ce soit les entreprises de taxi traditionnelles ou les entreprises de taxi qui utilisent une nouvelle approche, devront se conformer aux nouvelles obligations relatives aux 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 année<sup>2</sup>.

## Proposition du projet

En 2017, le secteur du transport rémunéré de personnes<sup>3</sup> était composé de près de 10 300 exploitants d'entreprises de taxi traditionnelles<sup>4</sup>, y compris notamment les entreprises offrant des services de limousine et de transport adapté. À ce nombre s'ajoutent plusieurs milliers de chauffeurs d'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 ainsi que d'hébergement touristique et modifiant diverses dispositions législatives, qui a été sanctionnée le 12 juin 2018.

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 taxi qui devront s'assurer de munir les véhicules utilisés dans le cadre de l'exploitation de leur entreprise de l'équipement leur permettant de respecter leurs nouvelles obligations fiscales s'ils effectuent la fourniture taxable d'un service de transport de personnes (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 taxi;
- de produire la facture qui devra être remise à l'acquéreur;
- de transmettre ces informations au ministre de façon confidentielle et sécuritaire.

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 millions de dollars 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*.



## Impacts

Il est prévu que l'implantation d'une technologie semblable au MEV diminuera 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 des entreprises de taxi (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 millions de dollars. 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 millions de dollars.

En contrepartie, un programme de subvention a été mis en place en vue de soutenir les exploitants d'entreprises de taxi traditionnelles durant la période d'implantation, 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 répercussions significatives sur les emplois dans ces secteurs.

## Exigences spécifiques

Tout exploitant d'une entreprise de taxi 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 Loi sur la taxe de vente du Québec (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.



# TABLE DES MATIÈRES

<b>1</b>	<b>Définition du problème</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>Description du projet</b>	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>Analyse des options non réglementaires</b>	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>Évaluation des impacts</b>	<b>9</b>
4.1	Description des secteurs touchés	9
4.2	Coût pour les entreprises	9
4.2.1	Coûts liés à la période d'implantation des nouvelles mesures	10
4.2.2	Coûts annuels récurrents	10
4.3	Économies pour les entreprises	13
4.4	Synthèse des coûts et des économies	14
4.5	Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul des coûts et des économies	14
4.6	Autres avantages, bénéfiques et inconvénients de la solution projetée	16
4.6.1	Avantages du projet pour les entreprises	16
4.6.2	Avantages du projet pour le gouvernement et la population	16
4.7	Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi	17
<b>5</b>	<b>Adaptation des exigences à la réalité des petites et moyennes entreprises (PME)</b>	<b>18</b>
<b>6</b>	<b>Compétitivité des entreprises</b>	<b>18</b>
<b>7</b>	<b>Coopération et harmonisation réglementaires</b>	<b>19</b>
<b>8</b>	<b>Fondements et principes de bonne réglementation</b>	<b>19</b>
<b>9</b>	<b>Conclusion</b>	<b>19</b>
<b>10</b>	<b>Mesures d'accompagnement</b>	<b>20</b>
<b>11</b>	<b>Personne-ressource</b>	<b>20</b>
<b>12</b>	<b>Grille de conformité de l'analyse d'impact réglementaire</b>	<b>21</b>
	<b>Annexe 1 – Évaluation des pertes fiscales</b>	<b>24</b>

# 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 DESCRIPTION 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 dollars<sup>5</sup>.

L'utilisation du MEV physique n'étant pas véritablement adaptée à 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 ainsi que de répondre aux besoins de l'industrie et de l'organisation.

Cette solution est constituée

- d'un 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 semblables à ceux demandés dans le secteur de la restauration et des bars.

Enfin, 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 aux exploitants de consulter leurs informations afin qu'ils puissent remplir leurs obligations fiscales plus facilement;
- à proposer une solution technologique générique et acceptable pour l'ensemble des intervenants impliqués.

---

5. Données au 31 mars 2020.



### 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 ministre<sup>6</sup>;
- 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, à [revenuquebec.ca](http://revenuquebec.ca),
  - 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 a 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

---

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

- les services de taxi traditionnels, 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 et Eva).

L'industrie du transport rémunéré de personnes au Québec compte environ 10 300 exploitants d'entreprises de taxi traditionnelles. À ce nombre s'ajoutent plusieurs milliers d'exploitants d'entreprises de taxi dont les services de transport sont organisés ou coordonnés par l'intermédiaire d'une plateforme ou d'un système électronique. Ces dernières entreprises devront modifier leur plateforme ou leur système électronique afin qu'il réponde aux exigences relatives aux mesures mises en place.

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 Coût pour les entreprises

---

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

Selon les informations obtenues, les coûts pour un exploitant effectuant uniquement du transport organisé ou coordonné 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 taxi traditionnelles 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 a été mis en place afin de soutenir les exploitants d'entreprises de taxi traditionnelles lors de l'implantation des mesures sur la facturation obligatoire. Ce programme permet un remboursement pouvant aller jusqu'à 100 % des dépenses admissibles. Les détails du programme de subvention se trouvent sur le site Internet de Revenu Québec<sup>7</sup>.

---

7. Voir la publication *Programme de subvention pour les exploitants d'entreprises de taxi – Facturation obligatoire dans le secteur du transport rémunéré de personnes* (IN-574.TR).

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

#### 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 taxi traditionnelles ainsi qu'à l'acquisition, au besoin<sup>8</sup>, 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.

Les coûts estimés des fournitures<sup>9</sup> sont les suivants :

- 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 au réseau LTE, y compris une carte SIM;
- imprimante de reçus : 200 \$;
- autres équipements et installation : 285 \$<sup>10</sup>.

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 millions de dollars (785 \$ × 10 300 exploitants d'entreprises de taxi).

#### 4.2.2 Coûts annuels récurrents

L'estimation des coûts annuels récurrents<sup>11</sup> 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

De manière générale, le coût d'entretien et de mise à jour annuel des équipements correspond à environ 10 % des coûts d'acquisition des SEV, soit 8,09 millions de dollars × 10 % = 0,81 million de dollars. Le coût d'entretien et de mise à jour annuel des équipements est donc évalué à 78,64 \$ par exploitant (0,81 million de dollars / 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 par 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.

8. La facture pourra être remise en version papier ou électronique.

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

10. Les autres équipements peuvent comprendre, par exemple, le câblage, le support à tablette, l'adaptateur, les frais d'installation et les autres accessoires.

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



Dans le cadre du projet Extra Connecte de la Société de transport de Montréal (STM) et de l'implantation du Registre des taxis du Bureau du 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 taxi traditionnelles 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 taxi traditionnelles, possèdent déjà un abonnement à un service Internet.

Le montant total de cette dépense pour les exploitants d'entreprises de taxi traditionnelles n'ayant pas déjà un abonnement à un service Internet est de 2,22 millions de dollars (4 120 exploitants × 540 \$). Il est possible que ce montant soit surestimé, puisque plusieurs exploitants d'entreprises de taxi traditionnelles, qui ne font pas affaire 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 taxi traditionnelles faisant des affaires 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 est évalué à 240 \$<sup>12</sup> par exploitant d'une entreprise de taxi traditionnelle. L'estimation du montant total de cette dépense repose sur l'hypothèse que les exploitants d'entreprises de taxi traditionnelles 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 million de dollars (4 120 exploitants × 240 \$). À l'instar du montant total du coût d'abonnement à un service Internet indiqué dans la partie 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 \$<sup>13</sup>.

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 taxi traditionnelles, cela représente un coût récurrent annuel estimé d'un maximum de 197 348 \$<sup>14</sup> étant donné qu'un certain nombre de factures pourront être remises en version électronique uniquement.

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

---

12. Estimation de 20 \$ par mois × 12 mois = 240 \$ annuellement, selon les informations obtenues des concepteurs de SEV.

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

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

- 50 rouleaux × 200 pieds = 10 000 pouces, soit 120 000 pouces de papier par boîte
- 5 475 factures × 6 pouces = 32 850 pouces de papier utilisé annuellement par un exploitant
- 32 850 × 70 \$ / 120 000 pouces = 19,16 \$ (coût du papier par exploitant par année)
- 19,16 \$ × 10 300 exploitants = 197 348 \$ (estimation du coût total du papier pour l'ensemble des exploitants d'entreprises de taxi traditionnelles)



## Synthèse des coûts annuels récurrents

Les premières estimations des coûts annuels récurrents diffèrent en fonction de l'existence d'un abonnement à un service Internet et de l'utilisation d'un logiciel pour certains exploitants d'entreprises de taxi traditionnelles, 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 taxi traditionnelles qui ont déjà un abonnement à un service Internet et un logiciel. Ce coût est de 877,80 \$ pour les exploitants d'entreprises de taxi traditionnelles 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 millions de dollars<sup>15</sup>.

**TABLEAU 1**

<b>Coûts directs liés à la conformité aux règles</b> (en millions de dollars)	<b>Période d'implantation</b>	<b>Coûts par année (récurrents)</b>
Dépenses en capital	8,09 M\$	0 \$
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.)		
Coûts de location des équipements	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 pour les ressources humaines (consultants, employés, gestionnaires, etc.)	0 \$	0 \$
Coûts des ressources particulières (ex. : trousse, outils, publicité, etc.)	0 \$	0 \$
Coûts liés aux frais d'utilisation de logiciels	0 \$	0,99 M\$
<b>TOTAL DES COÛTS DIRECTS LIÉS À LA CONFORMITÉ AUX RÈGLES</b>	<b>8,09 M\$</b>	<b>4,02 M\$</b>

**TABLEAU 2**

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

15. Détails du calcul des coûts récurrents annuels pour l'ensemble des exploitants :  $(97,80 \$ \times 6\ 180 \text{ exploitants ayant déjà un abonnement à un service Internet et un logiciel}) + (877,80 \$ \times 4\ 120 \text{ exploitants n'ayant pas déjà un abonnement à un service Internet ni un logiciel}) = 4,22 \text{ millions de dollars}$ .



**TABLEAU 3**

<b>Manques à gagner</b> (en millions de dollars)	<b>Période d'implantation (coûts non récurrents)</b>	<b>Coûts par année (récurrents)</b>
Diminution du chiffre d'affaires	0 \$	0 \$
Autres types de manques à gagner	0 \$	0 \$
<b>TOTAL DES MANQUES À GAGNER</b>	<b>0 \$</b>	<b>0 \$</b>

**TABLEAU 4**

<b>Synthèse des coûts pour les entreprises</b> (en millions de dollars)	<b>Période d'implantation (coûts non récurrents)</b>	<b>Coûts par année (récurrents)</b>
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 \$
<b>TOTAL DES COÛTS POUR LES ENTREPRISES</b>	<b>8,09 M\$</b>	<b>4,22 M\$</b>

### 4.3 Économies pour les entreprises

**TABLEAU 5**

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



## 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	8,09 M\$	4,02 M\$
Total des économies pour les entreprises	0 \$	0 \$
<b>COÛT NET POUR LES ENTREPRISES</b>	<b>8,09 M\$</b>	<b>4,02 M\$</b>

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

En vue 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 des principales associations de l'industrie du transport rémunéré de personnes.

Revenu Québec a également organisé 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 publics<sup>16</sup> 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;
- 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 de considérer les préoccupations soulevées par les acteurs de l'industrie;
- de tenir informés les collaborateurs externes de l'évolution des travaux et de partager des informations relativement au projet.

Les représentants des organismes suivants ont été rencontrés :

- Ministère des Transports du Québec (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)

16. Il s'agit du ministère des Transports du Québec (MTQ), du Bureau du taxi de Montréal (BTM) et de la Commission des transports du Québec (CTQ).



- Regroupement des taxis du grand Montréal (RTGM)
- Association haïtienne des travailleurs du taxi (AHTT)
- Association des taxis des régions du Québec (ATRQ)
- Association des limousines du Québec (ALQ)
- Association de Limousines Berline de Montréal
- Montréal Limousine
- Regroupement des travailleurs autonomes Métallos (RTAM)
- 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, 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
- 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 / DigiPurse
- TaxiCaller



- Mega Taxi
- Square
- Taxi Media Solution
- PayPlus (taxi media solution)
- Dejavoo Canada (taxi media solution)
- InfoLasalle
- NX6 / Ikabi
- IciTaxi
- Telcor (softcab)
- Euphoria Software
- Cloudcab
- Allagma
- Mobile Knowledge System inc.

---

## 4.6 Autres avantages, bénéfices 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'autonomes<sup>17</sup>, d'avoir accès à des programmes de protection sociale<sup>18</sup> 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 la tenue des registres et des pièces ainsi que leurs activités de comptabilité.

### 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 dans un portail Web, ce qui leur permettra de remplir leurs obligations fiscales plus facilement.

---

17. 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 meilleurs seront leurs revenus de retraite provenant de Retraite Québec. Ils peuvent aussi recevoir des prestations du Régime québécois d'assurance parentale.

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



## 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 semblable 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 membres 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.

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

Appréciation	Nombre d'emplois touchés
<b>Impact favorable sur l'emploi (création nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le ou les secteurs touchés)</b>	
✘	500 et plus
✘	100 à 499
✘	1 à 99
<b>Aucun impact</b>	
✔	0
<b>Impact défavorable (perte nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le ou les secteurs touchés)</b>	
✘	1 à 99
✘	100 à 499
✘	500 et plus



## 5 ADAPTATION DES EXIGENCES À LA RÉALITÉ DES PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

Comme mentionné précédemment, tout exploitant d'une entreprise de taxi 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 du transport rémunéré de personnes qui est organisé ou coordonné 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, un programme de subvention est offert. Celui-ci vise à soutenir les exploitants d'entreprises de taxi traditionnelles qui doivent engager des dépenses dans le but de se conformer à la loi.

Ce programme compense les sommes déboursées pour la mise à jour, l'acquisition et l'installation de l'équipement nécessaire à l'implantation des mesures, dont les SEV et les imprimantes de reçus. Les détails concernant le programme de subvention relatif aux mesures sur la facturation obligatoire dans le secteur du transport rémunéré de personnes se trouvent sur le site Internet de Revenu Québec, dans la publication IN-574.TR.

## 6 COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

Le projet d'implantation d'une technologie semblable 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 taxi 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, après la consultation des parties prenantes par un comité consultatif externe ainsi que la tenue de rencontres régionales sur le terrain, le tout en faisant preuve d'écoute relativement aux préoccupations des parties. De plus, un programme de subvention est offert afin de minimiser les coûts d'implantation pour les exploitants d'entreprises de taxi traditionnelles.

## 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 ainsi que 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 le secteur de la restauration et des bars et à la mise en place d'un programme de subvention, les nouvelles mesures de contrôle fiscal dans le secteur du transport rémunéré de personnes devraient avoir une incidence négative limitée sur les exploitants visés et leur santé financière.



## 10 MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Les exploitants sont informés des mesures qui les concernent, notamment au moyen de lettres destinées aux entreprises visées ainsi que de guides et de publications disponibles sur le site Internet de Revenu Québec. Par ailleurs, un centre d'assistance téléphonique renseigne les exploitants qui désirent obtenir plus d'informations.

Enfin, une campagne de sensibilisation qui est en cours poursuit 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-RESSOURCE

### **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](mailto:eric.maranda@revenuquebec.ca)



# 12 GRILLE DE CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

<b>1 Responsable de la conformité des analyses d'impact réglementaire (AIR)</b>	
Est-ce que l'AIR a été soumise au responsable de la conformité des AIR?	Oui
<b>2 Sommaire exécutif</b>	
Est-ce que le sommaire exécutif comprend la définition du problème, la proposition du projet, les impacts, les exigences particulières ainsi que la justification de l'intervention?	Oui
Est-ce que les coûts globaux et les économies globales sont indiqués dans le sommaire exécutif?	Oui
<b>3 Définition du problème</b>	
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?	Oui
<b>4 Proposition du projet</b>	
Est-ce que la proposition du projet indique en quoi la solution projetée est en lien avec la problématique?	Oui
<b>5 Analyse des options non réglementaires</b>	
Est-ce que les solutions non législatives ou non réglementaires ont été considérées ou est-ce qu'une justification est présentée pour expliquer les raisons du rejet des options non réglementaires?	Oui
<b>6 Évaluations des impacts</b>	
<b>6.1 Description des secteurs touchés</b>	
Est-ce que les secteurs touchés ont été décrits (nombre d'entreprises, nombre d'employés et chiffre d'affaires)?	Oui
<b>6.2 Coûts pour les entreprises</b>	
Coûts directs liés à la conformité aux règles	
Est-ce que les coûts <sup>19</sup> directs liés à la conformité aux règles ont été quantifiés en dollars?	Oui
Coûts liés aux formalités administratives	
Est-ce que les coûts <sup>19</sup> liés aux formalités administratives ont été quantifiés en dollars?	Oui
Manques à gagner	
Est-ce que les coûts <sup>19</sup> associés aux manques à gagner ont été quantifiés en dollars?	Oui
Synthèse des coûts pour les entreprises	
Est-ce le tableau-synthèse des coûts <sup>19</sup> pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et intégré dans l'AIR en dollars?	Oui
<b>6.3 Économies pour les entreprises</b>	
Est-ce que le tableau sur les économies <sup>19</sup> pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et intégré dans l'AIR en dollars?	Oui

19. S'il n'y a aucun coût ni aucune économie, l'estimation considérée est de 0 \$.



<b>6.4 Synthèse des coûts et des économies</b>	
Est-ce que le tableau-synthèse sur les coûts et les économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et intégré dans l'AIR?	Oui
<b>6.5 Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies</b>	
Est-ce que l'analyse présente les hypothèses utilisées afin d'estimer les coûts et les économies pour les entreprises?	Oui
<b>6.6 Élimination des termes imprécis dans les parties portant sur les coûts et les économies</b>	
Est-ce que les termes imprécis, tels que <i>impossible à calculer</i> , <i>coût faible</i> et <i>impact négligeable</i> , ont été éliminés dans les parties portant sur les coûts et les économies pour les entreprises?	Oui
<b>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</b>	
Est-ce que le processus de consultation pour les hypothèses de calcul de coûts et d'économies a été prévu?	Oui
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Au préalable</li> </ul>	Oui
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> </ul>	Non
<b>6.8 Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée</b>	
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.)?	Oui
<b>7 Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi</b>	
Est-ce que la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi a été intégrée dans l'AIR?	Oui
Est-ce que l'effet anticipé sur l'emploi a été quantifié et est-ce que la case correspondant à la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi a été cochée?	Oui
<b>8 Petites et moyennes entreprises (PME)</b>	
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 propres aux PME a été justifiée?	Oui
<b>9 Compétitivité des entreprises</b>	
Est-ce qu'une analyse comparative des règles avec les principaux partenaires commerciaux du Québec a été réalisée?	Oui
<b>10 Coopération et harmonisation réglementaires</b>	
Est-ce que des mesures ont été prises afin d'harmoniser les règles entre le Québec et l'Ontario, si cela s'applique, et avec les autres partenaires commerciaux, s'il y a lieu, ou est-ce que l'absence de dispositions particulières en ce qui concerne la coopération et l'harmonisation réglementaires a été justifiée?	Oui
<b>11 Fondements et principes de bonne réglementation</b>	
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 <i>Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente?</i>	Oui



**12 Mesures d'accompagnement**

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?	Oui
---	-----

La grille de conformité de l'analyse d'impact réglementaire a été remplie par le responsable de la conformité des analyses d'impact réglementaire de Revenu Québec, soit M. Pierre Montreuil, directeur principal du soutien à la gestion et aux opérations, à la Direction générale des entreprises.



# 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 ces revenus 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)

	<b>Pertes fiscales</b>	<b>Récupération fiscale visée</b>
Impôt sur le revenu	35,4 M\$	19,5 M\$
Taxes de vente	23,8 M\$	13,1 M\$
Fonds des services de santé, assurance médicaments, etc.	2,5 M\$	1,4 M\$
Crédits et programmes de soutien	10,1 M\$	5,6 M\$
<b>Sous-total – Fonds consolidé du revenu</b>	<b>71,8 M\$</b>	<b>39,6 M\$</b>
Cotisations – Organismes paragouvernementaux	19,2 M\$ <sup>20</sup>	10,6 M\$
<b>TOTAL</b>	<b>91,0 M\$</b>	<b>50,2 M\$</b>

Le tableau montre que les répercussions des pertes fiscales dans l'industrie du taxi 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 sommes pouvant faire l'objet d'une récupération fiscale et destinées au fonds consolidé du revenu s'élèveraient à près de 40 millions de dollars<sup>21</sup> par année.

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

21. Les sommes récupérées pour les organismes gouvernementaux s'élèvent à 11 millions de dollars, portant le total de la récupération fiscale possible pour le secteur public à 50 millions de dollars en 2011.