

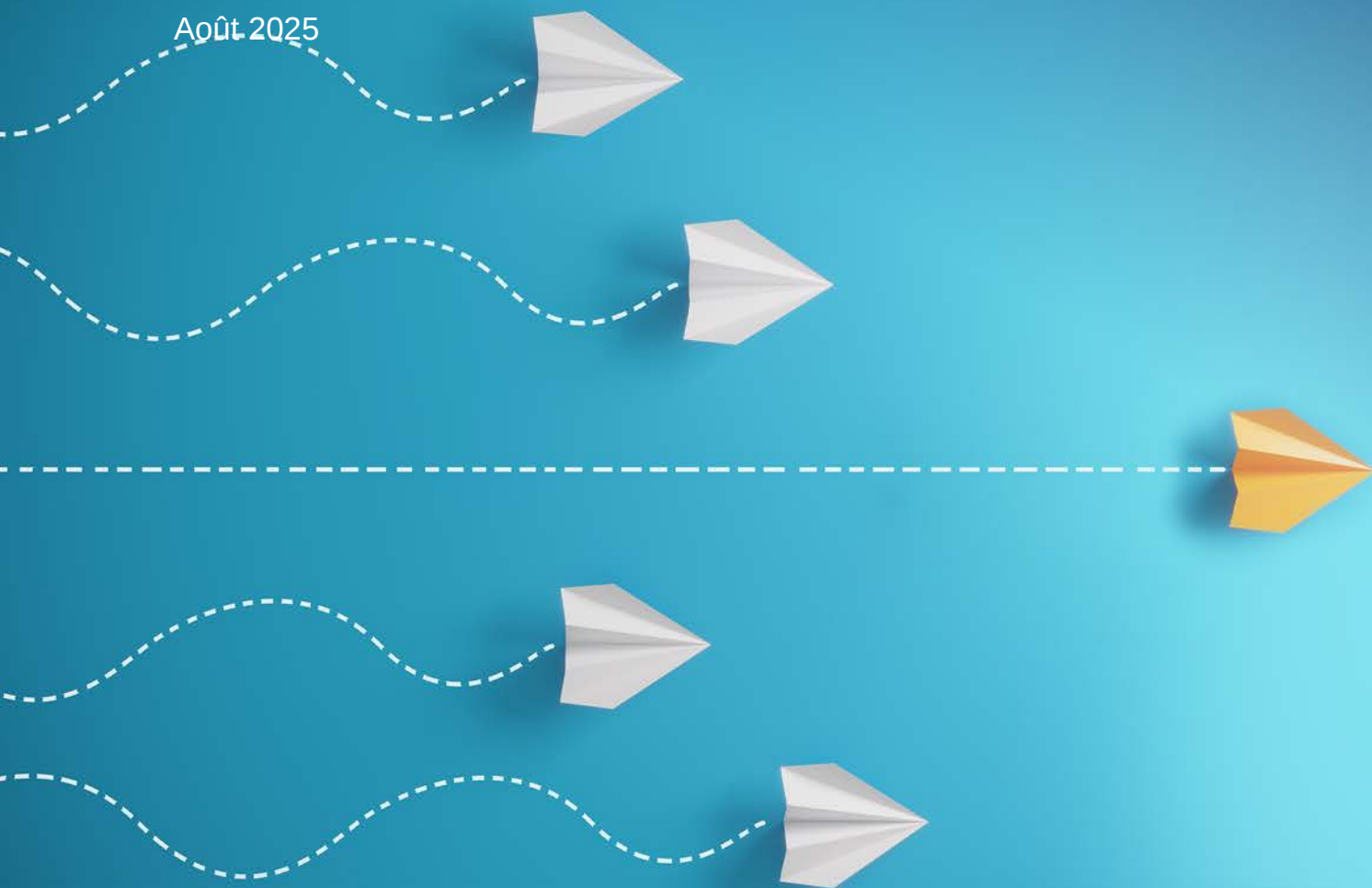
ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

PRÉLIMINAIRE

**MODIFICATIONS AU CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET AU RÈGLEMENT
SUR L'IMMATRICULATION DES VÉHICULES ROUTIERS AFIN D'INSTAURER
UN DROIT ADDITIONNEL POUR LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES
RECHARGEABLES**

Ministère des Finances

Août 2025



SOMMAIRE

La taxe spécifique sur les carburants constitue la principale source de financement du Fonds des réseaux de transport terrestre, consacré au financement du réseau routier et du transport en commun. Or, bien qu'ils utilisent le réseau routier et qu'ils bénéficient de l'allègement de la congestion routière grâce au transport en commun, les propriétaires de véhicules électriques ne paient pas cette taxe et les propriétaires de véhicules hybrides rechargeables en paient moins que les propriétaires de véhicules traditionnels.

L'électrification progressive du parc automobile a donc pour effet de diminuer le financement disponible pour l'entretien et le développement du réseau routier et du transport en commun, et cette situation devrait continuer de prendre de l'ampleur dans les années à venir.

Afin d'assurer la pérennité du financement, et dans un souci d'équité entre les utilisateurs du réseau routier, un droit additionnel annuel sera mis en place à compter du 1^{er} janvier 2027 pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables, incluant les véhicules commerciaux. Les véhicules lourds et les véhicules hors route sont exclus de la portée de la mesure.

Ainsi, la mesure touchera toute entreprise qui détient des véhicules électriques ou hybrides rechargeables immatriculés au Québec. Les coûts pour les entreprises se limitent au montant du droit additionnel pour chaque véhicule concerné, soit un montant annuel de 125 \$ par voiture entièrement électrique, de 62,50 \$ par voiture hybride rechargeable, motocyclette électrique et cyclomoteur électrique, de 31,25 \$ par motocyclette hybride rechargeable et cyclomoteur hybride rechargeable, de 52,10 \$ par souffleuse à neige électrique et de 26,05 \$ par souffleuse à neige hybride rechargeable. La mesure n'implique aucun coût administratif et ne crée aucun manque à gagner pour les entreprises.

Cette mesure n'a pas non plus d'impact significatif sur l'emploi ni sur la compétitivité des entreprises québécoises par rapport aux marchés voisins.

Il n'y a pas lieu de moduler la mesure pour tenir compte de la taille des entreprises.

Par ailleurs, aucune mesure n'est requise pour harmoniser la réglementation entre le Québec et ses partenaires commerciaux.

TABLE DES MATIÈRES

Sommaire.....	3
1. Définition du problème.....	5
2. Proposition du projet.....	5
3. Analyse des options non réglementaires.....	6
4. Évaluation des impacts.....	6
4.1 Description des secteurs touchés	6
4.2 Coûts pour les entreprises.....	7
4.3 Économies pour les entreprises	9
4.4 Synthèse des coûts et des économies.....	10
4.5 Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies	10
4.6 Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul des coûts et d'économies	11
4.7 Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée	11
5. Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi	12
6. Petites et moyennes entreprises (PME).....	12
7. Compétitivité des entreprises.....	12
8. Coopération et harmonisation réglementaires	13
9. Fondements et principes de bonne réglementation.....	13
10. Conclusion	14
11. Mesures d'accompagnement.....	14
12. Personne(s)-ressource(s)	14
13. Les éléments de vérification concernant la conformité de l'analyse d'impact réglementaire	15

1. DÉFINITION DU PROBLÈME

La taxe spécifique sur les carburants constitue la principale source de financement du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT), lequel est consacré au financement du réseau routier et du transport en commun. Ce mode de financement est basé sur le principe d'utilisateur-payeur, selon lequel les utilisateurs du réseau routier paient pour son entretien et son développement, et sur le principe de bénéficiaire-payeur, selon lequel les automobilistes paient une partie des coûts du transport en commun puisqu'ils bénéficient de l'allègement de la congestion grâce au transport en commun.

Or, en raison du mode de propulsion de leur véhicule qui ne nécessite pas d'essence, les propriétaires de véhicules électriques ne paient pas la taxe spécifique sur les carburants. De même, les propriétaires de véhicules hybrides rechargeables paient cette taxe dans une moindre mesure que les propriétaires de véhicules à essence. Ainsi, l'électrification progressive du parc automobile a pour effet de diminuer le financement disponible pour l'entretien et le développement du réseau routier et du transport en commun, si bien que les revenus générés en 2023-2024 par la taxe spécifique sur les carburants étaient moins élevés d'environ 90 M\$ que ceux générés en 2018-2019, soit cinq ans auparavant.

Cette situation continuera à prendre de l'ampleur dans les prochaines années, considérant l'intérêt grandissant des automobilistes pour ces types de véhicules. En effet, au quatrième trimestre de 2024, 40,0 % des véhicules neufs immatriculés au Québec étaient entièrement électriques ou hybrides rechargeables, alors que cinq ans auparavant, soit au quatrième trimestre de 2019, ce pourcentage était de seulement 6,1 %.

Afin d'assurer la pérennité du financement des infrastructures et services de transport, et dans un souci d'équité entre les utilisateurs des réseaux routiers, une mesure doit être mise en place pour que les propriétaires de véhicules électriques et hybrides rechargeables contribuent au FORT à leur juste part.

2. PROPOSITION DU PROJET

Pour répondre à cette problématique, un droit additionnel de 125 \$ pour les voitures électriques, de 62,50 \$ pour les voitures hybrides rechargeables, les motocyclettes électriques et les cyclomoteurs électriques, de 31,25 \$ pour les motocyclettes hybrides rechargeables et les cyclomoteurs hybrides rechargeables, de 52,10 \$ pour les souffleuses à neige électriques et de 26,05 \$ pour les souffleuses à neige hybrides rechargeables sera mis en place. Il s'ajoutera aux droits payables pour mettre un véhicule en circulation ou pour conserver le droit de circuler, à compter du 1^{er} janvier 2027. Pour les années subséquentes, le droit additionnel sera indexé annuellement selon la croissance de l'indice des prix à la consommation excluant les boissons alcoolisées, les produits du tabac et le cannabis récréatif.

Les revenus attendus sont estimés à 18,0 M\$ en 2026-2027, alors que la mesure ne s'appliquera que durant les trois derniers mois de l'année financière. En 2027-2028, les revenus attendus sont estimés à 80,7 M\$ et, par la suite, ils augmenteront en fonction de l'indexation du droit additionnel et de la croissance du nombre de véhicules électriques et hybrides rechargeables immatriculés au Québec.

Afin que l'instauration de ce nouveau droit puisse s'appliquer à compter du 1^{er} janvier 2027, il est nécessaire de modifier le Code de la sécurité routière (RLRQ, chapitre C-24.2) et le Règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers (RLRQ, chapitre C-24.2, r. 29).

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Compte tenu de la nature de la problématique (enjeu d'équité au niveau du financement du réseau routier et du transport en commun), aucune option non réglementaire n'est envisageable. En effet, l'instauration d'un droit additionnel obligatoire pour les propriétaires de véhicules qui ne consomment pas ou consomment peu d'essence ne peut s'effectuer que par une réglementation.

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

4.1 Description des secteurs touchés

Cette modification réglementaire concerne tout propriétaire d'un véhicule léger électrique ou hybride rechargeable immatriculé au Québec, y compris les entreprises qui détiennent de tels véhicules. Au 31 décembre 2023, il y avait près de 160 000 véhicules électriques immatriculés au Québec, dont près de 18 000 (11,2 %) appartenant à des entreprises, et environ 83 000 véhicules hybrides rechargeables, dont près de 6 300 (7,6 %) appartenant à des entreprises. Il est estimé qu'en 2027, soit au moment de la mise en œuvre de la modification réglementaire, il y aura environ 54 000 véhicules électriques et 15 000 véhicules hybrides rechargeables appartenant à des entreprises dans le parc automobile québécois.

Le nombre d'entreprises détenant des véhicules électriques ou hybrides rechargeables au 31 décembre 2023 est évalué à 16 124. Il n'est toutefois pas possible de déterminer combien d'entreprises seront touchées par la mesure en 2027, considérant que ce nombre dépendra des stratégies d'acquisition de véhicules de chaque entreprise.

4.2 Coûts pour les entreprises

La mesure n'implique aucun coût administratif ni aucun manque à gagner pour les entreprises. Les coûts se limitent au montant du droit additionnel pour chaque véhicule concerné. En effet, le paiement du coût supplémentaire s'effectue à même la facture du droit d'immatriculation qui est nécessairement déjà traitée par les entreprises.

Selon les projections du nombre de véhicules électriques et hybrides rechargeables appartenant à des entreprises, le coût total pour les entreprises est évalué à 7,7 M\$ en 2027, soit l'année de mise en œuvre de la mesure. Ce coût augmentera par la suite selon l'indexation annuelle du droit additionnel et selon la croissance du nombre de véhicules électriques et hybrides rechargeables appartenant à des entreprises.

Toutefois, les entreprises ont le choix d'acquérir des véhicules à essence pour éviter d'avoir à payer le droit additionnel pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables.

TABEAU 1

Coûts directs liés à la conformité aux règles (en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents) ⁽¹⁾
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 (droit additionnel aux droits d'immatriculation)	0	7,7
TOTAL DES COÛTS DIRECTS LIÉS À LA CONFORMITÉ AUX RÈGLES	0	7,7

(1) Le coût par année en dollars courants permet de démontrer l'ampleur des coûts inhérents aux règles. Cependant, la méthode d'actualisation des coûts peut être utilisée pour les projets dont les coûts doivent être calculés sur une moyenne ou longue période (5 ou 10 ans).

TABLEAU 2

Coûts liés aux formalités administratives et application de l'exigence du « un pour un »
(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents) ⁽¹⁾
Cas 1 : Aucune formalité administrative nouvellement créée	0	0
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	0	0
Dépenses en ressources externes (ex. : consultants)	0	0
Autres coûts liés aux formalités administratives	0	0
Total des coûts liés à la modification des formalités administratives existantes	0	0
Cas 2 : Formalité administrative nouvellement créée – Exigence du « un pour un » applicable	0	0
Coûts associés aux formalités administratives nouvellement créées (formalité introduite pour la première fois)	0	0
Coûts associés aux formalités administratives abolies	0	0
Compensation additionnelle si le coût de la formalité abolie est insuffisant (économie provenant des autres formalités administratives-réduction de fréquence, prestation électronique, exemption partielle d'une certaine catégorie d'entreprises, etc.)	0	0
Effets nets concernant l'exigence du « un pour un » si applicable	0	0
TOTAL DES COÛTS LIÉS AUX FORMALITÉS ADMINISTRATIVES	0	0

(1) La méthode de calcul des coûts en dollars courants permet de démontrer l'ampleur des coûts inhérents aux règles. Cependant, la méthode d'actualisation des coûts peut être utilisée pour les projets dont les coûts doivent être calculés sur une moyenne ou longue période (5 ou 10 ans).

TABLEAU 3

Manques à gagner
(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents) ⁽¹⁾
Diminution du chiffre d'affaires	0	0
Autres types de manques à gagner	0	0
TOTAL DES MANQUES À GAGNER	0	0

(1) Les manques à gagner par année en dollars courants permettent de démontrer l'ampleur des coûts inhérents aux règles. Cependant, la méthode d'actualisation des coûts peut être utilisée pour les projets dont les coûts doivent être calculés sur une moyenne ou longue période (5 ou 10 ans).

TABLEAU 4

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

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents) ⁽¹⁾
Coûts directs liés à la conformité des règles	0	7,7
Coûts liés aux formalités administratives	0	0
Manques à gagner	0	0
TOTAL DES COÛTS POUR LES ENTREPRISES	0	7,7

(1) Le coût par année en dollars courants permet de démontrer l'ampleur des coûts inhérents aux règles. Cependant, la méthode d'actualisation des coûts peut être utilisée pour les projets dont les coûts doivent être calculés sur une moyenne ou longue période (5 ou 10 ans).

4.3 Économies pour les entreprises

La mesure n'implique pas d'économies pour les entreprises.

TABLEAU 5

Économies, revenus supplémentaires pour les entreprises et participation du gouvernement (*obligatoire)
(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Économies, revenus supplémentaires pour les entreprises et participation du gouvernement pour atténuer le coût du projet par année (récurrents) ⁽¹⁾
Économies liées à la conformité aux règles	0	0
Économies liées à l'achat d'équipement 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'impôt, subventions, etc.)	0	0
TOTAL DES EFFETS FAVORABLES AU PROJET (DES ÉCONOMIES POUR LES ENTREPRISES, REVENUS SUPPLÉMENTAIRES ET CONTRIBUTION DU GOUVERNEMENT POUR ATTÉNUER LE COÛT DU PROJET)	0	0

(1) Les économies par année en dollars courants permettent de démontrer l'ampleur des économies produites à la suite de nouvelles règles introduites. Cependant, la méthode d'actualisation des économies peut être utilisée lorsque des économies sont anticipées sur une moyenne ou longue période (5 ou 10 ans).

4.4 Synthèse des coûts et des économies

TABLEAU 6

Synthèse des coûts et des économies (*obligatoire) (en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts, économies, revenus supplémentaires pour les entreprises et participation du gouvernement pour atténuer le coût du projet par année (récurrents) ⁽¹⁾
Total des coûts pour les entreprises	0	7,7
Revenus supplémentaires 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	7,7

(1) Les coûts par année et les économies par année en dollars courants permettent de comprendre l'importance des coûts et des économies à la suite de nouvelles règles introduites. Cependant, la méthode d'actualisation des coûts et des économies peut être utilisée lorsque des économies sont anticipées sur une moyenne ou longue période (5 ou 10 ans).

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

Comme il n'est pas possible de connaître le nombre exact de véhicules touchés par cette mesure qui appartiendront à des entreprises en 2027, cette donnée a été estimée à partir des informations disponibles.

Le pourcentage des véhicules électriques appartenant à des entreprises et le pourcentage des véhicules hybrides rechargeables appartenant à des entreprises au 31 décembre 2023 sont des données qui proviennent de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ).

Ces mêmes pourcentages ont été appliqués à la projection du nombre total de véhicules électriques et hybrides rechargeables dans le parc automobile du Québec en 2027. Ainsi, l'hypothèse est faite que la proportion des véhicules électriques appartenant à des entreprises restera constante lors des prochaines années.

Cette projection est basée sur le scénario de référence présenté dans l'analyse d'impact sur les émissions de gaz à effet de serre et l'économie du Plan de mise en œuvre 2023-2028 du Plan pour une économie verte 2030. Ce scénario montre les réductions d'émissions prévues découlant des actions définies au Québec pour lutter contre les changements climatiques. Ces actions incluent notamment le rehaussement de la norme véhicules zéro émission à deux millions de véhicules en 2030 et l'interdiction de la vente de véhicules à essence à partir de 2035, ainsi que le système de plafonnement et d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre (SPEDE) et le programme Roulez vert.

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

Le ministère des Finances dispose déjà de l'expertise et des données requises pour estimer les coûts pour les entreprises, ces données étant utilisées régulièrement pour l'élaboration des politiques financières et fiscales.

4.7 Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée

La mesure a comme avantage d'être simple à administrer pour les entreprises, puisque la somme due sera simplement ajoutée aux droits d'immatriculation payés annuellement.

De plus, elle permettra d'ajuster la contribution des propriétaires de véhicules électriques et hybrides rechargeables au financement du réseau routier et du transport en commun, conformément aux principes d'utilisateur-payeur et de bénéficiaire-payeur.

La mesure devrait avoir peu d'impact sur la décision des entreprises d'acquérir ces types de véhicules plutôt qu'un véhicule à essence, considérant les nombreuses autres variables qui entrent en compte dans cette décision. De plus, les montants du droit additionnel sont faibles par rapport aux autres coûts d'acquisition et d'utilisation d'un véhicule (prix du véhicule, coût du carburant, coûts liés à l'entretien, etc.).

Ainsi, il est anticipé que la mesure aura un impact négligeable sur les émissions de gaz à effet de serre.

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

La mesure n'a aucun impact anticipé sur l'emploi.

Grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi (obligatoire)

Ö	Appréciation ⁽¹⁾	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 modification réglementaire ne comporte pas d'impact anticipé sur l'emploi, compte tenu du coût annuel relativement faible de la mesure, par rapport au coût d'exploitation d'un véhicule.		

(1) Il faut cocher la case correspondante à la situation.

6. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

Étant donné que le coût de la mesure par entreprise dépendra du nombre de véhicules électriques et hybrides rechargeables qu'elle possède, il n'y a pas lieu de moduler la mesure pour tenir compte de la taille des entreprises.

7. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

Il n'y a pas d'impact significatif à prévoir sur la compétitivité des entreprises, considérant que des mesures similaires sont en place dans d'autres provinces canadiennes et dans plusieurs états américains.

En Alberta, depuis le 13 février 2025, les propriétaires de véhicules entièrement électriques doivent payer un droit additionnel annuel de 200 \$. En Saskatchewan, les propriétaires de véhicules entièrement électriques doivent payer un droit additionnel annuel depuis le 1^{er} octobre 2021. Celui-ci était initialement établi à 150 \$, et il a été augmenté à 300 \$ à compter du 1^{er} juin 2025.

Certains états américains et pays européens ont instauré une tarification kilométrique applicable aux véhicules entièrement électriques ou hybrides rechargeables, ou ont mis en place des projets pilotes à cet égard.

8. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES

Aucune mesure n'est requise pour harmoniser les règles entre le Québec et l'Ontario ni entre le Québec et ses autres partenaires commerciaux.

La mesure ne crée pas d'obstacle à la libre circulation des personnes, des biens, des services et des investissements entre le Québec et l'Ontario ni entre le Québec et ses autres partenaires commerciaux.

9. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION

Les présentes modifications réglementaires respectent les principes de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif (la Politique).

En effet, ces modifications réglementaires sont nécessaires pour assurer la pérennité du financement des infrastructures et services de transport (article 6a de la Politique).

Elles répondent à un besoin clairement identifié, soit la nécessité de pérenniser le financement consacré au réseau routier et au transport en commun (article 7a de la Politique). À cet égard, il est prévu que les revenus du droit additionnel seront versés au FORT.

De plus, les répercussions de la mesure sur les entreprises sont minimales (article 6b de la Politique). Elle n'implique aucun coût lié à la conformité et aux formalités administratives ni aucun manque à gagner pour les entreprises.

Finalement, la nouvelle réglementation associée à cette mesure est simple et facilement applicable (articles 6c et 6d de la Politique), puisque le droit additionnel sera simplement ajouté aux droits d'immatriculation qui sont déjà payés annuellement par les entreprises qui détiennent des véhicules.

10. CONCLUSION

Le gouvernement doit s'assurer de la pérennité du financement de l'entretien et du développement du réseau routier et du transport en commun, dans le contexte d'électrification des transports. Les travaux réalisés à cet égard ont démontré que l'instauration d'un droit additionnel annuel pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables constitue la solution la plus équitable et celle qui présente le moins de complexités d'application. Les modifications réglementaires requises pour mettre en place le droit additionnel impliqueront des coûts limités pour les entreprises, et n'induiront aucun coût administratif ni aucun manque à gagner pour les entreprises. Il est estimé qu'elles n'auront pas de répercussion sur l'emploi ni sur la compétitivité des entreprises qui œuvrent au Québec. Finalement, elles ne nécessiteront pas une harmonisation des règles entre le Québec et ses principaux partenaires commerciaux.

11. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Il n'y a pas lieu de prévoir des mesures d'accompagnement, considérant que les coûts associés à la modification réglementaire se limitent au montant du droit additionnel pour chaque véhicule concerné.

Par ailleurs, il n'est pas prévu de créer de guide d'application considérant que la mesure est simple à administrer, c'est-à-dire que la somme due sera simplement ajoutée aux droits d'immatriculation payés annuellement. Une page au sujet du droit additionnel sera ajoutée au site Web de la SAAQ.

12. PERSONNE(S)-RESSOURCE(S)

Ministère des Finances du Québec
Secteur du droit fiscal, de l'optimisation des revenus et des politiques locales
et autochtones
Direction des politiques écofiscales, locales et autochtones

Monsieur Jean Beaudet
Directeur
Jean.Beaudet@finances.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	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?	☒	☐
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	Évaluation des impacts		
6.1	Description des secteurs touchés	Oui	Non
	Est-ce que les secteurs touchés ont été décrits (le nombre d'entreprises, le 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 ¹ directs liés à la conformité aux règles ont été quantifiés en dollars (\$)?	☒	☐
6.2.2	Coûts liés aux formalités administratives	Oui	Non
	Est-ce que les coûts liés aux formalités administratives ont été quantifiés en dollars (\$)?	☒	☐
	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?	☒	☐
	Si la compensation du coût associé aux formalités administratives abolies est insuffisante, une compensation additionnelle est-elle proposée, notamment l'économie provenant des autres formalités administratives, la réduction de fréquences, la prestation électronique ou l'exemption partielle d'une certaine catégorie d'entreprises?	☒	☐
	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, de l'Innovation et de l'Énergie à l'effet que l'exemption est conforme à l'une ou l'autre des situations prévues à l'article 10 de la Politique?	☒	☐
6.2.3	Manques à gagner	Oui	Non
	Est-ce que les coûts associés aux manques à gagner ont été quantifiés en dollars (\$)?	☒	☐
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 dollars (\$)?	☒	☐

¹ S'il n'y a aucun coût et aucune économie, l'estimation est de 0 \$.

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 dollars (\$)?	☒	☐
6.4	Synthèse des coûts et des économies (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse des coûts et des 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 formulations imprécises dans les sections portant sur les coûts et les économies	Oui	Non
	Est-ce que les formulations imprécises telles que « impossible à calculer, coût faible, impact négligeable » dans cette section portant sur les coûts et les économies pour les entreprises ont été éliminées?	☒	☐
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 de 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 indique dans quelle mesure les règles respectent 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?	☒	☐

