

Mémoire de la Corporation des associations de détaillants d'automobiles pour les consultations prébudgétaires 2017

Présenté à : Comité permanent des finances de la Chambre des communes
Présenté par : Corporation des associations de détaillants d'automobiles
Date : 4 août 2017

Aperçu

La Corporation des associations de détaillants d'automobiles (CADA) est le regroupement national des concessionnaires franchisés vendant des voitures et des camions neufs. Notre organisme s'occupe des problèmes nationaux qui nuisent à la prospérité des concessionnaires franchisés. Nous défendons aussi leurs opinions et leurs intérêts devant le Parlement, les organismes fédéraux, les tribunaux, la population en général et les fabricants d'automobiles canadiens.

Nous représentons plus de 3 200 petites et moyennes entreprises. Nos membres emploient plus de 150 000 Canadiens dans chaque province, ville et village du pays. Au milieu de ce qui semble la cinquième année record consécutive pour les ventes de nouvelles voitures et le total des ventes de concessionnaires, les détaillants d'automobiles génèrent des dizaines de milliards de dollars annuellement en impôts et représentent l'une des plus précieuses sources de revenus fiscaux pour tous les ordres de gouvernements. La demande du Comité permanent des finances de la Chambre des communes pour obtenir des avis sur les priorités du gouvernement fédéral en matière de dépenses survient à un moment crucial pour notre économie. Nous avons plusieurs recommandations pour aider à garantir la prospérité économique et environnementale du Canada et sa compétitivité pour les années à venir.

Mettre l'accent sur l'environnement

Les nouveaux véhicules d'aujourd'hui sont plus propres, moins polluants et plus économiques en essence qu'ils ne l'ont jamais été. C'est là le résultat de deux forces jumelles : la demande des consommateurs (l'efficacité énergétique figurant parmi les premiers critères pour la plupart d'entre eux) et la réglementation gouvernementale. Les normes Corporate Average Fuel Economy (CAFE) continuent de susciter l'innovation en ce qui concerne la réduction de la consommation de carburant des véhicules légers, et les fabricants d'automobiles ont investi des milliards de dollars pour satisfaire les exigences. L'importance accordée par le gouvernement actuel à nos objectifs environnementaux cadre avec ce qui se passe déjà sur le marché du véhicule léger au Canada.

De 1990 à 2015, les émissions des véhicules à passagers ont crû de 16,7 % seulement, bien que le parc de véhicules total ait presque doublé, tandis que les émissions du secteur des transports dans son ensemble augmentaient de 42 %. La contribution des véhicules légers aux émissions totales du secteur des transports a conséquemment diminué de 58 % à 48 %. La part des émissions globales qui leur est attribuable a quant à elle chuté de 13 à 11 % au cours de cette période, alors même que le nombre de véhicules sur les routes augmentait à coup de millions. Le phénomène s'explique par l'efficacité énergétique des nouveaux modèles de véhicules. L'industrie s'oriente déjà vers la durabilité, et il y a un grand engouement pour la technologie, qui continuera d'améliorer l'efficacité énergétique des moteurs à combustion interne traditionnels, et pour la prolifération continue de technologies de propulsion non traditionnelles comme les véhicules électriques et hybrides. Les principales recommandations de la CADA visent à aider à accélérer ce processus, déjà bien engagé sur le marché canadien.

Recommandations de la CADA

1) Un robuste programme de mise à la casse de véhicules pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants

Les concessionnaires d'automobiles du Canada recommandent que le gouvernement fédéral introduise un dynamique programme de « mise à la casse » visant à retirer des routes les véhicules vieillissants moins sécuritaires qui produisent davantage d'émissions et à les remplacer par des véhicules neufs plus efficaces. Le Canada tirerait des avantages immédiats, tant sur les plans économique et environnemental que sur celui de la sécurité, d'un programme incitant les conducteurs à remplacer leur véhicule vieillissant par un neuf. Un véhicule de modèle 1990 produit une quarantaine de fois plus d'émissions contribuant au smog qu'un modèle 2017; l'éliminer des routes du Canada revient donc en à éliminer 40 nouvelles voitures.

Un nouveau programme de mise à la casse canadien offrirait aux consommateurs du pays un intéressant incitatif à l'achat de tout nouveau véhicule léger, dans la mesure où un véhicule d'au moins 10 ans est remis en échange et mis à la casse. Pour être efficace et influencer sur le comportement des consommateurs, l'incitatif offert doit aller de pair avec la valeur approximative du véhicule mis à la casse.

L'élimination des vieux véhicules aura une incidence positive sur les émissions, puisque les véhicules en question étaient auparavant assujettis à des normes d'émissions bien inférieures à celles applicables aux nouveaux véhicules. Des bris mécaniques et les effets de l'usure sur les moteurs, l'échappement et les dispositifs de lutte contre la pollution vieillissants ont par ailleurs grandement accru leurs émissions sur route.

On dénombre sur les routes du Canada plus de 24 millions de véhicules légers, dont près de la moitié ou 12 millions ont au moins 10 ans. Encourager les consommateurs à les mettre à la casse réduira les émissions à l'origine du smog et les émissions de gaz à effet de serre tout en améliorant l'efficacité énergétique et la sécurité. Les nouveaux véhicules, en plus d'être bien plus efficaces que les vieux, sont dotés des systèmes de sécurité les plus avancés tels que l'électro-stabilisateur programmé, des coussins gonflables de série et d'autres caractéristiques que ne comprennent pas les voitures plus âgées.

D'importants programmes de mise à la casse ont été instaurés dans de nombreux pays autour du monde, ainsi que dans certaines régions du Canada. L'Allemagne, l'Espagne, la France et le Royaume-Uni ont tous investi massivement dans leur propre programme, avec grand succès. L'élimination des véhicules vieillissants moins sécuritaires et hautement polluants sur les routes du Canada constitue un objectif atteignable dans le cadre des politiques fédérales, et aura un effet des plus positifs sur notre environnement et la qualité de notre air, sans parler des engagements en matière de changements climatiques au chapitre de la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Il s'agira aussi d'un fort incitatif à l'accroissement des dépenses des consommateurs, important facteur de croissance économique.

2) Encourager la prolifération des véhicules à émission zéro (VEZ)

Bien que les VEZ demeurent une catégorie de véhicules de créneau au Canada, la demande à leur égard tend à s'accroître. Il y a cependant un manque d'infrastructures et de sensibilisation des consommateurs qui limite cette demande sur le marché canadien. Le gouvernement fédéral est clairement appelé à jouer un rôle pour remédier à certaines des lacunes sur le marché intérieur des VEZ.

Une stratégie fédérale en matière de VEZ pourrait comprendre de nombreux éléments, mais les plus gros problèmes que peuvent résoudre les gouvernements dans cet espace sont liés à l'infrastructure, à la sensibilisation du public et à la formation des concessionnaires.

La CADA recommande :

- 1) Un investissement fédéral substantiel dans l'infrastructure publique de VEZ, comme les bornes de recharge.
- 2) Des crédits d'impôt ou des incitatifs directs en espèces pour les concessionnaires et d'autres acteurs privés qui installent des bornes de recharge sur leur propriété, de même que pour les investissements dans d'autres infrastructures de VEZ, comme les aires de service et les outils spécialisés.
- 3) Une aide fédérale – par l'intermédiaire des programmes de formation en cours d'emploi existants d'Emploi et Développement social Canada – visant à améliorer la connaissance qu'a des VEZ le personnel des concessionnaires.
- 4) Une campagne nationale de sensibilisation du public à l'endroit des VEZ, afin de faire connaître aux consommateurs l'éventail de véhicules de ce type actuellement offerts sur le marché canadien.

3) Améliorer le régime d'imposition des petites entreprises du Canada

La plupart des concessionnaires d'automobiles sont des petites entreprises gérées par des entrepreneurs et des membres de leur famille. La déduction accordée aux petites entreprises (DPE) est une composante essentielle des stratégies de réinvestissement des entreprises. La DPE permet de différer le paiement de l'impôt sur le revenu jusqu'à ce que le propriétaire d'une concession fasse des profits. Malheureusement, le niveau de la DPE est insuffisant pour répondre aux besoins de la plupart des concessionnaires d'automobiles. Non seulement la déduction est insuffisante, mais son accès est fréquemment et injustement refusé aux concessionnaires en raison des investissements importants que nécessite la vente d'automobiles.

Un concessionnaire d'automobiles commence à ne plus être admissible à la DEP dès lors qu'il a accumulé un capital imposable de plus de 10 millions de dollars. Il la perd complètement lorsqu'il atteint le seuil des 15 millions. Voilà qui est injuste pour des entreprises dont les activités sont hautement capitalistiques, comme c'est le cas des concessionnaires d'automobiles. D'autres entreprises de taille similaire enregistrant des bénéfices comparables, mais moins capitalistiques jouissent d'un bien meilleur accès à la DPE, simplement parce qu'elles ne vendent pas d'articles à valeur élevée comme des voitures et des camions neufs.

La problématique, qui se divise en deux points, se situe dans la façon de définir le « capital » d'une entreprise. Tout d'abord, la définition du capital d'une entreprise inclut toutes les formes de dettes, y compris les billets portant privilège (utilisés par les concessionnaires pour financer leur inventaire). La plupart des détaillants financent l'achat de leur inventaire grâce à des comptes fournisseurs qui n'entrent pas dans la définition de capital. Cette forme de discrimination à l'endroit des concessionnaires d'automobiles leur cause une pénalité fiscale injustifiable. On pourrait remédier à la situation en excluant les billets portant privilège de la notion de capital imposable.

Deuxièmement, le « capital » comprend les biens et investissements d'autres sociétés avec lesquelles le concessionnaire est associé. Dans ces circonstances, le capital des différentes sociétés est regroupé, ce qui entraîne la perte de la DPE si certains seuils sont atteints.

La CADA recommande :

- 1) Éliminer les obstacles associés à la DPE pour les entreprises privées.
- 2) Redéfinir le capital imposable afin d'exclure les « billets de garantie ». Cette imposition involontaire a déjà été corrigée par certaines provinces qui perçoivent des impôts sur le capital des entreprises.
- 3) Assurer plus de souplesse dans la définition des sociétés associées aux fins de l'attribution de la DPE.
- 4) Porter la DPE à 1 million de dollars.
- 5) Entreprendre, en 2018, la mise en œuvre des réductions précédemment annoncées et reportées du taux d'imposition des petites entreprises.