

**CPSCA**  
**Groupe de travail sur la fiscalité et l'investissement**  
 Mai 2005

Initiative	Élément du plan d'action	Propriétaire	Échéance	État
<p style="text-align: center;"><b>APPUI À</b></p> <p><b>L'INVESTISSEMENT</b></p>	(1) Programmes d'investissement : Étendre, mieux coordonner, améliorer la flexibilité et la transparence des Programmes d'encouragement à l'investissement dans le secteur de l'automobile	FÉD PROV - ONT	CT CT	Y G

G Régulé – mise en oeuvre en cours et à temps  
 Féd – Gouvernement fédéral  
 Prov – Gouvernement provincial  
 Auto – Fabricants automobiles, fournisseurs  
 Données en date de : 04/05/05

Y Plans, engagements et échéances pas clairs - attention requise

R Attention immédiate

**Échéance**  
 MT – Moyen terme  
 CT – Court terme



Le dialogue public engagé au Canada qui porte sur la nécessité d'élaborer un nouveau cadre stratégique pour le secteur de l'automobile a été provoqué en grande partie par la pratique actuelle adoptée par plusieurs territoires en concurrence, surtout les états du sud-est des États-Unis, qui consiste à offrir d'importants incitatifs financiers pour les nouveaux investissements dans le secteur de l'automobile. En ce qui a trait aux derniers investissements en installations nouvelles dans le sud-est des États-Unis, la valeur publiée de ces incitatifs représente un tiers ou plus de leur coût fixe en capital. Pour ce qu'il y a des investissements dans les installations existantes des régions des États-Unis habituellement consacrées à la production d'automobiles, les incitatifs contrebalancent généralement en moyenne un cinquième du coût en capital. Il va de soi qu'une vive discussion a été déclenchée au Canada portant sur la question suivante : est-ce que nos gouvernements doivent – ou devraient essayer de – faire concurrence à ces incitatifs afin de protéger notre part des nouvelles dépenses d'investissement relatives au secteur de l'automobile?


Nos politiques devraient viser à mettre en valeur les principaux attraits du Canada en tant qu'emplacement de tout nouvel investissement dans le secteur de l'automobile, et non seulement à attirer les investissements particuliers de prestige en installations nouvelles (biens qu'il s'agisse d'un facteur important pour l'avenir de notre industrie). Les politiques du secteur de l'automobile devraient refléter et respecter la situation particulière du développement industriel au Canada, y compris les questions de compétence fédérale-provinciale, et la nécessité d'élaborer des politiques favorisant l'investissement qui s'intègrent aux enveloppes de programmes déjà en place et aux autorisations budgétaires des agences gouvernementales. Des mesures actives qui favorisent les nouveaux investissements dans le secteur de l'automobile se répartissent en plusieurs grandes catégories d'activité gouvernementale, y compris les politiques qui favorisent la formation, l'infrastructure, la technologie, la protection de l'environnement et l'investissement en capital.


Nous demandons aux gouvernements canadiens d'intervenir de façon positive afin de mettre en valeur l'attrait de nouveaux investissements dans le secteur de l'automobile au Canada et d'être disposés à augmenter considérablement la valeur des projets potentiels (par l'entremise de diverses méthodes et programmes gouvernementaux légitimes) afin que le Canada puisse obtenir une part substantielle des nouveaux investissements, en plus de protéger et d'augmenter notre part actuel de la production et des emplois dans le secteur de l'automobile.


Nous sommes conscients du fait que les investisseurs continueront à solliciter la participation de tous les ordres de gouvernement à des discussions importantes concernant les modalités précises des investissements potentiels particuliers, et les gouvernements vont devoir se montrer constructifs et flexibles lors de ces discussions. Les investissements importants dans cette industrie au Canada – tant au niveau des nouvelles usines qu'au niveau des investissements essentiels visant à renouveler et à dynamiser les installations existantes – ont toujours bénéficié de l'appui des politiques proactives de tous les ordres de gouvernement. Cette collaboration entre les investisseurs et les gouvernements doit se poursuivre. De plus, les investisseurs doivent être persuadés que le contexte fiscal et économique global au Canada est attrayant et se prête à leurs investissements potentiels. Les mesures proposées dans cette soumission permettraient d'atteindre cet objectif et feraient connaître le Canada dans le domaine des nouvelles dépenses d'investissement dans le secteur de l'automobile, grâce à une série de politiques claires, cohérentes et équitables qui augmenteraient la valeur des projets d'investissement futurs.

**CPSCA**  
**Groupe de travail sur la fiscalité et l'investissement**  
 Mai 2005

Initiative	Élément du plan d'action	Propriétaire	Échéance	État
APPUI À L'INVESTISSEMENT	(2) Impôts :  a) Établir un crédit d'impôt à l'investissement pour la nouvelle machinerie et le nouveau matériel	FÉD  PROV - QUÉ	MT  MT	  

 Régulé – mise en oeuvre en cours et à temps  
 Féd – Gouvernement fédéral  
 Prov – Gouvernement provincial  
 Auto – Fabricants automobiles, fournisseurs  
**Données en date de : 04/05/05**

 Plans, engagements et échéances pas clairs - attention requise

 Attention immédiate

**Échéance**  
 MT – Moyen terme  
 CT – Court terme

À cette fin, les membres du Conseil du Partenariat pour le secteur canadien de l'automobile (CPSCA) ont désigné un certain nombre de principes directeurs qui feraient en sorte que notre cadre stratégique pour le secteur de l'automobile appuie les nouveaux investissements d'une manière équitable, transparente et efficace. Ces principes devraient fournir un cadre utile aux gouvernements alors qu'ils travaillent à l'élaboration d'une nouvelle série de politiques pour le secteur de l'automobile :

oUne nouvelle politique pour le secteur de l'automobile au Canada doit être équitablement accessible et toutes les compagnies dans l'industrie qui entreprennent de nouvelles dépenses d'investissement au Canada doivent pouvoir en bénéficier de manière égale.



oDans l'industrie de l'automobile, qui est à la fois exigeante sur le plan de la main-d'oeuvre et du capital, les investissements doivent être renouvelés tous les cinq à huit ans pour assurer des emplois continus et des retombées économiques. En conséquence, il est important que les initiatives gouvernementales soient également disponibles aux investissements renouvelés dans les installations existantes de même qu'aux investissements dans les nouvelles installations.


oDans les limites des obligations internationales du Canada, les gouvernements devraient mettre en place des stratégies visant à encourager les compagnies de vendre ici ou d'investir ici et à rendre ces activités avantageuses.


oLa transparence et la certitude sont importantes pour tous les investisseurs et il est essentiel que tous les ordres de gouvernement travaillent ensemble de façon constructive pour attirer les investissements des entreprises et des emplois. À cet égard, les politiques gouvernementales doivent donc être complémentaires - entre les ministères gouvernementaux et entre les administrations fédéral, provinciales et municipales. (Le chevauchement et les exigences réglementaires contradictoires peuvent entraîner d'importantes lourdeurs administratives qui ont des répercussions néfastes sur la compétitivité globale du territoire.)


oL'industrie de l'automobile est un système qui fonctionne de manière complexe, et tous les éléments doivent être sains pour que le système fonctionne de manière efficace comme un tout. En conséquence, le travail de chacun des groupes majeurs de politiques du CPSCA est également important. Cela inclut les stratégies pour aborder les investissements, le perfectionnement des ressources humaines, l'harmonisation réglementaire, l'infrastructure commerciale, l'innovation et le changement climatique. De plus, nous devons nous assurer que nous améliorons la compétitivité et le rendement de tous les éléments de la chaîne de valeur au Canada, des fournisseurs de matériaux bruts aux fabricants de pièces et aux fournisseurs de services, aux assembleurs, aux concessionnaires, aux vendeurs au détail et au marché secondaire.

**CPSCA**  
**Groupe de travail sur la fiscalité et l'investissement**  
 Mai 2005

Initiative	Élément du plan d'action	Propriétaire	Échéance	État
APPUI À L'INVESTISSEMENT	b) Éliminer l'impôt provincial sur le capital	PROV - ONT	MT	
		PROV - QUÉ	MT	

 Régulé – mise en oeuvre en cours et à temps  
 Féd – Gouvernement fédéral  
 Prov – Gouvernement provincial  
 Auto – Fabricants automobiles, fournisseurs  
 Données en date de : 04/05/05

 Plans, engagements et échéances pas clairs - attention requise

 Attention immédiate

**Échéance**  
 MT – Moyen terme  
 CT – Court terme

En 1975, le Canada a mis sur pied un programme de Crédit d'impôt à l'investissement (CII) afin de favoriser les investissements en machinerie et en matériel. Bien qu'au départ le programme dût être d'une durée de deux ans, il a connu un tel succès que les taux de CII ont fait l'objet de plusieurs augmentations, la base du programme a été élargie et on a établi sa zone géographique d'application ainsi que des mesures permettant le transfert du CII afin d'accroître sa puissance en tant qu'outil de politique économique. Lorsque des mesures de réforme fiscale adoptées vers la fin des années 80 ont entraîné une réduction des taux généraux d'imposition des sociétés et un élargissement de la base, le programme CII a succombé à ce réaligement important de la politique fiscale puisqu'il s'appliquait aux investissements en fabrication et en transformation au Canada. Cependant, le CPSCA croit que le programme CII relatif à la machinerie et au matériel s'est avéré un modèle fort efficace qui a enregistré des résultats économiques importants. **Le CPSCA recommande aux gouvernements fédéral et provinciaux de mettre en place un Crédit d'impôt à l'investissement de l'ordre de 20 p. 100 (qui entrera immédiatement en vigueur) afin de favoriser les investissements en la nouvelle machinerie et le nouveau matériel, et d'augmenter le taux de déduction pour amortissement (DPA) qui s'applique au nouveau matériel utilisé lors de la fabrication et de la transformation.**

Selon la recommandation du CPSCA, le nouveau programme CII devrait s'appliquer au coût de la nouvelle machinerie et du nouveau matériel acquis pour l'utilisation au Canada, principalement dans le cadre des activités de fabrication et de transformation.

Un contribuable pourrait déduire 20 p. 100 de son investissement en biens admissibles de ses impôts fédéraux à payer. Autrement dit, le coût du bien supporté par le contribuable serait réduit par ces CII.

**CPSCA**  
**Groupe de travail sur la fiscalité et l'investissement**  
 Mai 2005

Initiative	Élément du plan d'action	Propriétaire	Échéance	État
APPUI À L'INVESTISSEMENT	c) Éliminer l'impôt des grandes sociétés (IGS)	FÉD	MT	Y

G Régulé – mise en oeuvre en cours et à temps  
Féd – Gouvernement fédéral  
 Prov – Gouvernement provincial  
 Auto – Fabricants automobiles, fournisseurs  
**Données en date de : 04/05/05**

Y Plans, engagements et échéances pas clairs - attention requise

R Attention immédiate

**Échéance**  
 MT – Moyen terme  
 CT – Court terme

Le lien entre l'investissement, la production à long terme et la croissance de l'emploi a été bien exposé dans la documentation économique. Les impôts sur le capital entravent l'investissement et nuisent à l'économie canadienne. Ils détournent l'investissement en installations, en matériel et en technologie, qui sont essentiels à la croissance et la création d'emploi à long terme. À ce moment, l'industrie de l'automobile, qui comprend les monteurs et un noyau de fournisseurs canadiens de plus en plus important, a tout lieu d'effectuer d'importants investissements en capital afin de préserver les emplois existants et d'en créer des nouveaux dans cette industrie qui s'est avérée un pilier de l'économie canadienne.

Les impôts sur le capital nuisent évidemment à la prise de décision à l'égard des investissements. Il s'agit d'un impôt à l'investissement qui est perçu annuellement alors il s'accumule à chaque année sans exception pour la durée de l'investissement. Le secteur de l'automobile est exigeant sur le plan de la main-d'œuvre et du capital et effectue des investissements à long terme. Par conséquent, l'industrie soutient un fardeau démesuré des impôts sur le capital en raison de cette ampleur des capitaux et des engagements à long terme qu'elle assume.

Traditionnellement, le secteur de la fabrication a bénéficié d'un taux d'imposition des sociétés inférieur compte tenu de son rôle dans l'économie canadienne et de la nécessité de demeurer compétitif sur le plan international. Les efforts visant à faire concorder les taux généraux d'imposition des sociétés au niveau fédéral et provincial et le taux préférentiel fixé pour le secteur de la fabrication constituent une mesure tangible visant à rendre le Canada plus compétitif d'une manière générale. Cependant, si l'on conserve les impôts sur le capital au moment de stabiliser les taux d'imposition des sociétés, le fardeau fiscal relatif des fabricants s'alourdit. De plus, bien qu'il ne s'agisse pas d'un phénomène qui se limite au secteur de la fabrication ou à l'industrie de l'automobile en particulier, les impôts sur le capital sont établis sans égard aux bénéficiaires.

Les impôts sur le capital entravent considérablement le rendement économique. Une étude menée par le ministère des Finances, et publiée par l'Organisation de coopération et de développement économiques dans l'Étude économique du Canada 1996-1997, a comparé le coût supporté par l'économie relatif aux diverses mesures fiscales adoptées au Canada. Les résultats de l'étude ont révélé que chaque dollar fiscal perçu en guise d'impôt sur les sociétés (au niveau du revenu et du capital) se traduit par une perte de rendement de l'ordre de 1,55 \$. Cela porte à croire que les pertes entraînées seulement par les impôts sur le capital sont nettement plus importantes et pourraient s'élever jusqu'à 7,00 \$ pour chaque dollar-recette généré.


Les impôts sur le capital constituent un système inefficace et coûteux destiné à augmenter les recettes publiques. Les coûts associés à la réduction de la rentabilité, de l'investissement et de la productivité retombent souvent sur les travailleurs, ce qui procure aux impôts sur le capital la réputation de « bourreaux de travail »<sup>(4)</sup>. Le travail en souffre non seulement en raison d'un déclin de l'emploi mais aussi en raison de la diminution des salaires. Le capital jouit d'une plus grande mobilité que le travail alors on peut s'attendre à ce que les forces du marché déplacent une partie du fardeau de l'impôt sur le capital vers le travail – le facteur le moins mobile – sous forme de réductions salariales.


La réalisation de progrès dans le domaine de l'innovation et de la recherche et développement doit devenir la pierre angulaire du programme d'élaboration des politiques du Canada afin d'améliorer notre productivité et notre niveau de vie. Bien qu'il soit évident qu'un cadre stratégique cohérent est nécessaire afin d'y arriver, la création d'un contexte commercial favorable à l'investissement est un élément essentiel. Alors que l'augmentation de sa productivité et la réduction de l'écart de niveau de vie par rapport aux États-Unis constituent un défi pour le Canada, les impôts sur le capital représentent un obstacle à l'investissement de taille qui doit être éliminé si nous comptons relever ce défi.


**Les impôts sur le capital ont une incidence nuisible et démesurée sur le secteur de l'automobile. Le CPSCA recommande d'éliminer rapidement l'impôt fédéral sur les grandes sociétés ainsi que les impôts provinciaux sur le capital afin de faire disparaître un principal obstacle à l'investissement dans le secteur de l'automobile au pays.**

**CPSCA**  
**Groupe de travail sur la fiscalité et l'investissement**  
 Mai 2005

Initiative	Élément du plan d'action	Propriétaire	Échéance	État
APPUI À L'INVESTISSEMENT	d) Réduire les taux d'impôts sur le revenu des sociétés	FÉD PROV - ONT PROV - QUÉ	MT MT MT	Y R R

 Régulé – mise en oeuvre en cours et à temps  
 Féd – Gouvernement fédéral  
 Prov – Gouvernement provincial  
 Auto – Fabricants automobiles, fournisseurs  
 Données en date de : 04/05/05

 Plans, engagements et échéances pas clairs - attention requise

 Attention immédiate

**Échéance**  
 MT – Moyen terme  
 CT – Court terme

La prospérité du Canada et sa capacité de créer les richesses nécessaires pour soutenir le mode de vie exigé par ses citoyens continueront à reposer fortement sur sa capacité d'exporter des produits à forte valeur ajoutée, principalement aux États-Unis. La croissance économique qui est nécessaire pour assurer cette prospérité et cette création de richesses dépend de la compétitivité des entreprises canadiennes sur le plan des coûts dans les marchés internationaux. De plus, compte tenu de l'ouverture de l'économie canadienne, un régime fiscal des entreprises qui n'entrave pas le maintien d'un rendement solide au niveau des exportations est essentiel afin de maintenir les emplois au Canada. Une entreprise qui se rend compte que ses coûts – y compris ses impôts – sont plus élevés au Canada que dans d'autres pays déplacera ses activités de production ailleurs ou subira une perte de sa part de marché.

Au cours des années 90, alors que d'autres pays continuaient de réduire le total de la charge de l'impôt des entreprises au niveau de l'industrie ou du secteur, le Canada s'est mis à réagir en conséquence. Il doit poursuivre ses efforts sinon il risque de compromettre sa compétitivité globale, ce qui donnerait lieu à des exportations qui sont moins concurrentielles sur le plan international et une réduction de sa capacité d'attirer et de maintenir son stock d'investissements en capital.

Il est de plus en plus évident que le fardeau fiscal réel des sociétés sur l'investissement au Canada se situe au-delà des normes internationales, surtout lorsqu'on le compare avec celui des États-Unis. Les sociétés multinationales ou transnationales ayant des activités au Canada sont moins disposées à allouer des placements productifs de revenu ou à approvisionner des produits productifs de revenu du Canada. Elles sont plutôt disposées à rapatrier des revenus de sources canadiennes en déplaçant ou en repartant des coûts au Canada par divers moyens (par exemple, l'intérêt, les redevances, les frais de gestion).

La perte de recettes fiscales provenant des entreprises qui en résulte obligera les gouvernements fédéral et provinciaux à chercher d'autres sources de recettes (p. ex. impôt sur le capital, cotisations sociales) afin de maintenir les dépenses publiques, ce qui aggravera davantage l'inefficacité et le manque de compétitivité du régime fiscal des entreprises au Canada et affaiblira l'assiette fiscale globale. Au fil du temps, il y aura moins d'investissements dans les entreprises et moins d'activité commerciale destinés à générer des recettes fiscales.

**CPSCA**  
**Groupe de travail sur la fiscalité et l'investissement**  
 Mai 2005

Initiative	Élément du plan d'action	Propriétaire	Échéance	État
<p style="text-align: center;">APPUI À</p> <p>L'INVESTISSEMENT</p>	e) Étendre la déduction d'impôts sur le revenu des fabricants et des processeurs	FÉD - PROV	MT	<b>R</b>

G Régulé – mise en oeuvre en cours et à temps  
 Féd – Gouvernement fédéral  
 Prov – Gouvernement provincial  
 Auto – Fabricants automobiles, fournisseurs

Y Plans, engagements et échéances pas clairs - attention requise

R Attention immédiate

**Échéance**  
 MT – Moyen terme  
 CT – Court terme

Données en date de : 04/05/05

Tout succès enregistré par le Canada dans le domaine de la fabrication et de la transformation ne peut être soutenu que par des nouveaux investissements en capital au niveau de la capacité, des processus et des technologies de production. Cela nécessite une démarche réussie qui permet d'attirer une part importante de la réserve limitée des investissements en capital sur le plan mondial.

Puisque les investissements dans les activités de fabrication et de transformation exigent normalement un niveau élevé de revenu fixe en capital, par rapport aux investissements dans l'industrie des services, une entreprise s'efforcera de trouver la solution offrant le meilleur taux de rendement afin de minimiser les risques économiques qui vont de pair avec les engagements de capitaux plus ou moins immobiliers.

En raison de ce risque lié à l'investissement fixe exigeant en capital, la filiale canadienne d'une entreprise multinationale qui souhaite emporter une décision quant aux choix des emplacements ou des fournisseurs doit démontrer un rendement nettement supérieur à celui offert par une solution concurrente (normalement un emplacement aux États-Unis ou au Mexique). Lorsqu'il n'y a qu'un avantage à la marge, l'emplacement aux États-Unis sera préféré pour des raisons entre autres de commerce, de politique ou d'agrégation des marchés. Être à proximité du plus gros marché de consommation au monde et de la destination de la majorité des produits canadiens s'avère à la fois un bienfait et un malheur. De même, le Mexique jouit d'un avantage considérable en ce qui a trait au coût de la main-d'œuvre, offre de la qualité comparable et bénéficie d'un accès préférentiel aux marchés de l'Europe et de l'Amérique latine grâce aux divers accords commerciaux. Malheureusement, l'investissement en capital a été à la baisse au Canada au cours de la dernière décennie par opposition à l'augmentation substantielle de la valeur réelle du stock de capital aux États-Unis.

Ceci est dû, en grande partie, au régime fiscal canadien des entreprises qui est non compétitif par rapport aux États-Unis en particulier, puisque les multinationales américaines ont effectué de plus en plus d'investissements dans le marché interne et au Mexique.

Historiquement, le Canada a reconnu qu'alors que son taux général d'imposition sur les sociétés n'était pas concurrentiel, il devait mettre en place une déduction pour la fabrication et la transformation afin de continuer d'attirer des investissements en fabrication de grande valeur multiplicatrice et d'exportation. Quoique le Canada ait réalisé des progrès à l'égard de la réduction de son taux général d'imposition sur les sociétés, les investissements sont toujours défavorisés au niveau de la compétitivité de l'impôt sur les sociétés. Le maintien et l'extension d'une déduction pour la fabrication et la transformation dont bénéficient les activités fabrication et transformation au Canada entraîneront une réduction prévisible et prononcée du taux d'imposition réel qui en découle afin de favoriser l'investissement au Canada comme solution de rechange, que ce soit un nouvel investissement ou le maintien d'un investissement actuel. Ceci renverserait tout de suite la tendance qui est marquée par la décapitalisation de l'industrie canadienne de la fabrication et maintiendrait et renforcerait cette partie à valeur ajoutée la plus importante de la structure de l'économie canadienne.

**Afin de favoriser l'investissement dans les nouvelles installations de fabrication et de transformation au Canada, le CPSCA recommande aux gouvernements fédéral et provinciaux de maintenir et d'augmenter la déduction pour la fabrication et la transformation afin de réduire à 17 p. 100 le taux fédéral et à 8 p. 100 les taux provinciaux.**

**CPSCA**  
**Groupe de travail sur la fiscalité et l'investissement**  
 Mai 2005

Initiative	Élément du plan d'action	Propriétaire	Échéance	État
<p style="text-align: center;"><b>APPUI À</b></p> <p><b>L'INVESTISSEMENT</b></p>	(3) Location de voitures : Éliminer la responsabilité du fait d'autrui	PROV -ONT	CT	<b>R</b>

G Régulé – mise en oeuvre en cours et à temps  
Féd – Gouvernement fédéral  
 Prov – Gouvernement provincial  
 Auto – Fabricants automobiles, fournisseurs

Y Plans, engagements et échéances pas clairs - attention requise

R Attention immédiate

**Échéance**  
MT – Moyen terme  
 CT – Court terme

**Données en date de : 04/05/05**

En vertu de la législation provinciale en matière de la responsabilité du fait d'autrui, les compagnies de location/financement sont souvent considérées comme les « propriétaires » des véhicules automobiles dans les instances civiles entamées contre leurs clients (locateurs). La définition de « propriétaire » énoncée dans le *Code de la route – Partie XI (Instance civile, Section 192. (1))* donne lieu à plusieurs cas où les compagnies de location/financement de véhicules automobiles sont jugées responsables des pertes ou des dommages provoqués par les actes des conducteurs, même si les compagnies de financement de véhicules automobiles ne détiennent aucune autorité à l'égard de l'utilisation ou de la conduite du véhicule automobile. Il existe de l'iniquité entre les financiers de véhicules automobiles, tels que les banques et les caisses d'épargne et de crédit qui ne sont pas tenus responsables du fait d'autrui lorsque les véhicules automobiles dont ils financent sont impliqués dans les accidents de véhicules automobiles, par rapport aux financiers autres que les banques qui sont tenus responsables du fait d'autrui.

L'industrie canadienne de l'automobile représente environ 1,6 millions de véhicules automobiles par année. Environ 40 p. 100 de toutes les ventes de véhicules automobiles au Canada sont réalisées en Ontario. La location est devenue un outil courant qui rend les véhicules automobiles abordables pour les Canadiens car les modalités de paiement mensuel qu'elle offre sont souvent inférieures à celles offertes par d'autres méthodes. En effet, plus de 40 p. 100 des nouveaux véhicules automobiles étaient loués en 2003.

Dans l'État de New York, une région où les lois en matière de responsabilité du fait d'autrui sont analogues à celles de l'Ontario, Ford, GM et DCX se sont retirés de la location de véhicules automobiles. Honda (qui s'est retiré en juillet 2003 mais qui a repris ses activités en mars 2004) et Toyota offrent toujours la possibilité de location mais ces deux compagnies ont dû augmenter leurs frais de location afin de minimiser le risque de responsabilité du fait d'autrui (des augmentations de l'ordre de 500 \$ US et 650 \$ US respectivement). Les compagnies de location/financement des fabricants d'automobile au Canada évaluent à plus d'un milliard de dollars la valeur des demandes de responsabilité du fait d'autrui non réglées déposées aux tribunaux canadiens et auxquelles elles font face en ce moment.

Le maintien de la responsabilité du fait d'autrui à l'endroit des compagnies de location/financement dans les instances civiles contre les locateurs aura un effet néfaste sur les consommateurs, les concessionnaires d'automobiles et le gouvernement. En Ontario, les consommateurs seront touchés par des répercussions sur le caractère économique abordable et l'accessibilité de leurs véhicules automobiles si les compagnies se retirent de la location des véhicules automobiles. Les résidents de l'Ontario pourraient éprouver de plus grandes difficultés à acquérir un nouveau véhicule automobile doté des technologies de pointe les plus saines pour l'environnement. Les concessionnaires subiront une perte de ventes car peu de consommateurs pourront se permettre d'effectuer le paiement mensuel de véhicule automobile, ce qui produira moins de retombées économiques pour l'économie de l'Ontario. Le gouvernement ressentira également les effets néfastes car il va devoir renoncer au revenu de taxe de vente tiré normalement des contrats de location.

**Afin d'éviter que la location de véhicules automobiles cesse d'offrir aux consommateurs un choix accessible et abordable, le CPSCA recommande qu'on cherche à obtenir un amendement au *Code de la route* de l'Ontario.**