



## Mémoire de la Ville de Montréal

Dans le cadre des consultations particulières et auditions publiques sur le document  
d'information sur le transport rémunéré de personnes par automobile

Le 24 février 2016



## TABLE DES MATIÈRES

|                                                                                       |           |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Introduction .....</b>                                                             | <b>4</b>  |
| <b>1. Contexte.....</b>                                                               | <b>6</b>  |
| <b>1.1 Un cocktail de transport .....</b>                                             | <b>6</b>  |
| <b>1.2 L'industrie du taxi à Montréal: Un énorme poids économique et social .....</b> | <b>6</b>  |
| <b>2. Enjeux .....</b>                                                                | <b>8</b>  |
| <b>2.1 Sécurité des chauffeurs et des clients.....</b>                                | <b>9</b>  |
| <b>2.2 Accès aux données.....</b>                                                     | <b>10</b> |
| <b>2.3 Accessibilité .....</b>                                                        | <b>11</b> |
| <b>2.4 Disponibilité et organisation de l'offre.....</b>                              | <b>12</b> |
| <b>2.5 Enjeu social .....</b>                                                         | <b>13</b> |
| <b>2.6 Covoiturage, "covoiturage urbain" ou "covoiturage commercial" .....</b>        | <b>14</b> |
| <b>2.7 Fiscalité.....</b>                                                             | <b>15</b> |
| <b>Conclusion .....</b>                                                               | <b>16</b> |
| <b>Synthèse des recommandations .....</b>                                             | <b>17</b> |

## INTRODUCTION

Depuis 2010, la Ville de Montréal, qui concentre près de 60 % de l'industrie du taxi de la province, a tenu deux importantes commissions publiques sur l'industrie du taxi, dont une portait exclusivement sur la question de la sécurité des chauffeurs et des clients. Nous avons réfléchi collectivement à cette question et nous avons avancé depuis.

La Politique sur l'industrie du taxi, publiée en août 2014 et actuellement en cours d'implantation, va beaucoup plus loin que l'innovation technologique. La métropole de Québec a identifié les lacunes de l'industrie du taxi et agit concrètement pour redresser la situation. Le plan d'action, dont la livraison est commencée depuis août dernier, englobe le service à la clientèle, la sécurité, l'innovation technologique, etc.

Montréal travaille à rendre l'offre de transport attractive sur son territoire et veut faire en sorte qu'elle comble les besoins et les attentes de toutes les clientèles : touristes, familles, personnes à mobilité réduite, travailleurs, personnes âgées, etc. Le gouvernement du Québec doit soutenir notre Ville dans ses travaux et agir comme un facilitateur.

De plus, il est important de démystifier les phénomènes tels qu'UberX qui bouleversent tant de secteurs de notre économie. Les gouvernements doivent réfléchir au type d'encadrement que nécessitent ces activités. Les enjeux qu'elles soulèvent sont nombreux. On évoque notamment :

- La pratique d'une concurrence déloyale au détriment des industries traditionnelles;
- Une pratique où, en raison d'absence de réglementation, il n'existe aucune protection à la fois pour les consommateurs et les travailleurs;
- Une pratique dans laquelle le travail au noir et l'évasion fiscale sont légion.

Les administrations publiques, comme la Ville de Montréal, ne doivent pas s'opposer à l'économie du partage, mais les entreprises qui en sont issues auront pleinement leur place lorsqu'elles opéreront légalement, en toute transparence, lorsque les citoyens seront protégés et que, comme contribuables, ils pourront en récolter les bénéfices.

Le service UberX est contesté à Montréal et partout dans le monde, non pas parce qu'il est nouveau et qu'il bouscule les manières de faire, mais bien parce qu'il ne respecte pas les règles du jeu. Il est évident que l'arrivée rapide d'UberX sur notre territoire, aidé en cela par

un outil technologique efficace, a bouleversé l'ordre établi en matière de transport rémunéré des personnes par automobile. Ce n'est d'ailleurs pas l'outil technologique qui est en cause. La Ville de Montréal accorde une grande importance à faire de Montréal une ville intelligente, qui met à profit la technologie pour améliorer ses façons de faire et la qualité de vie de ses citoyens. Mais dans le cas d'UberX, c'est une technologie utilisée à sens unique : seuls les propriétaires/actionnaires y trouvent leur compte en faisant fi des règlements et des lois fiscales.

Si une entreprise comme Uber veut occuper une niche permanente à Montréal, nous devons trouver une base d'entente commune qui puisse satisfaire l'ensemble des parties concernées. Voilà pourquoi la Ville de Montréal a demandé une trêve des activités d'UberX à l'occasion de cette Commission parlementaire. Malheureusement, UberX a choisi de poursuivre ses activités illégalement. Nous y voyons là un signe de mauvaise foi qui risque d'alimenter inutilement les tensions avec l'industrie du taxi.

Il y a certes des avantages à offrir aux consommateurs des alternatives. La Ville n'est pas contre une diversité de l'offre. Mais pour ce faire, il faut que ces opérations soient bien encadrées. C'est pourquoi la Ville de Montréal considère cette Commission parlementaire comme un exercice essentiel.

## **1. CONTEXTE**

### **1.1 UN COCKTAIL DE TRANSPORT**

Avec 730 km de piste cyclable, 74 stations de métro, 220 lignes d'autobus, 460 BIXI, des services de véhicules en libre-service et de covoiturage, des investissements annuels de 41 M\$ pour le transport adapté ainsi que le taxi traditionnel, le taxi collectif et maintenant, le taxi électrique, l'offre de transport est au cœur des préoccupations de la Ville de Montréal.

La Ville de Montréal déploie des efforts importants pour développer et encourager l'offre en transport collectif et actif et garantir un maximum de choix de qualité, autant aux citoyens qu'aux touristes. Plus les solutions sont multiples et originales, plus les utilisateurs y gagnent. Le taxi est une composante essentielle du système de transport et contribue à l'offre de transport collectif notamment pour les secteurs et les plages horaires moins bien desservies du territoire. La Ville reconnaît le rôle du taxi comme un mode de transport performant, flexible et incontournable permettant de réduire la dépendance à l'automobile solo et d'assurer un soutien aux activités économiques sur le territoire.

La Ville est ouverte à l'arrivée de nouveaux acteurs dans le secteur des transports à Montréal et espère que l'offre n'en sera que bonifiée. De plus, il est nécessaire de continuer nos efforts pour soutenir la modernisation de l'industrie du taxi. La ville veut par contre s'assurer que les règles sont équitables et permettre une compétition loyale entre les acteurs du transport rémunéré de personnes par automobile. D'emblée, nous invitons les législateurs à la plus grande prudence dans la prise de décision, afin d'analyser et de chiffrer les impacts projetés d'une éventuelle modification législative provinciale.

### **1.2 L'INDUSTRIE DU TAXI À MONTRÉAL : UN ÉNORME POIDS ÉCONOMIQUE ET SOCIAL**

Avec 4670 titulaires de permis de propriétaires de taxis, soit 4451 en service régulier et 219 en service restreint, 10 353 titulaires de permis de chauffeurs de taxi et 16 intermédiaires en service, la métropole concentre près de 60 % de l'industrie du taxi au Québec.

Selon l'étude sur la demande dans l'industrie du transport par taxi, menée par la Commission des transports du Québec (CTQ) en 2011, une voiture de taxi effectuerait en

moyenne 79 courses par semaine. On estime donc à 18 millions de courses effectuées annuellement par les taxis de Montréal, ce qui représente, selon une moyenne conservatrice de 10 \$ la course, des revenus frôlant les 180 M\$ par année.

Ce sont 22 000 familles qui, au total, tirent leur revenu direct et indirect de cette industrie, quand on y inclut les fournisseurs de services et les écoles de formation.

La valeur des permis de taxi de la Ville de Montréal totaliserait, toujours selon les données de la CTQ, plus de 867 M\$.

La Commission des Transports a le pouvoir de délivrer, renouveler, restreindre, modifier, suspendre ou révoquer un permis. Les permis peuvent être revendus sur le marché secondaire et leur valeur est déterminée par le marché. Selon la Commission des transports, elle est passée de 53 000 \$ en 1998 à 213 000 \$ en 2007. Elle a donc quadruplé en neuf ans. Mais depuis, sa valeur a chuté de 11 % pour s'établir à 189 000 \$ en mars 2015. Il faut ensuite lier ce permis de propriétaire de taxi à une voiture auprès du BTM (et la SAAQ ailleurs au Québec). Le permis de chauffeur s'acquiert auprès du BTM.

Publiée en août 2014, la première Politique de l'industrie du taxi de Montréal plantait clairement le décor quant aux ambitions de la Ville de Montréal envers cette industrie sur son territoire : « Faire des taxis montréalais un mode de transport à la fois sécuritaire, vert et technologiquement intelligent qui procurera à l'industrie une signature distinctive qui contribuera à faire rayonner notre ville. De plus, l'industrie doit faire partie intégrante, voire être au coeur, de l'offre de transport montréalais. Son expertise et sa contribution visent d'abord le client et le service offert ».

Cette ambition s'est ensuite traduite dans un ambitieux plan d'action du Bureau du taxi pour la période 2015-2017. Ainsi, de nombreux chantiers ont depuis été ouverts :

- Sécurité des chauffeurs et des clients
  - Vérification des antécédents judiciaires pour tous à l'émission d'un nouveau permis ou au renouvellement depuis le 1er janvier 2015
  - Installation de caméras de surveillance à bord des taxis au courant de 2016
- Service à la clientèle
  - Paiement électronique obligatoire depuis le 15 octobre 2015

- Mesure de la satisfaction de la clientèle (évaluation en continu par des clients-mystère)
- Ouverture des portières et code vestimentaire depuis le 1er janvier 2016
  - Rajeunissement de la flotte des véhicules. L'âge maximum des nouveaux véhicules entrants dans l'industrie passe de 5 à 3 ans, l'âge maximum d'un véhicule actif dans l'industrie passe de 10 à 8 ans, et ce depuis le 1er janvier 2016.
  - Renouvellement de l'image de marque et identité visuelle forte et distinctive pour l'ensemble de l'industrie
- Virage technologique
  - Projet de développement d'une application mobile universelle de type « Taxi MTL »
  - Discussion en cours avec Revenu Québec concernant les modules d'enregistrement des ventes (ou taximètres fiscalisés)
- Travaux pour la mise en place d'un Fonds de développement de l'industrie
- Électrification de la flotte de véhicules, en lien avec la stratégie d'électrification des transports de la Ville.
  - Soutien au projet Taxelco, notamment avec l'adaptation du cadre réglementaire

## **2. ENJEUX**

### **2.1 SÉCURITÉ DES CHAUFFEURS ET DES CLIENTS**

Les titulaires de permis pour effectuer un transport rémunéré de personnes doivent se conformer à la Loi et aux règlements. Ces dispositions législatives ont pour objectif la sécurité des chauffeurs et des clients.

Le propriétaire du véhicule, et son chauffeur ont des obligations pour s'assurer que les critères de sécurité sont satisfaits.

- L'année, le type et les dimensions du véhicule doivent correspondre aux exigences réglementaires;
- Le véhicule doit être soumis à tous les 6 mois à une vérification mécanique et détenir un certificat de conformité pour exploiter;
- Le chauffeur doit effectuer une vérification visuelle avant chaque début de quart de travail.
- Le propriétaire et le chauffeur doivent s'assurer que les équipements standards (ceinture de sécurité, banquette, feux de circulation, etc.) sont fonctionnels avant d'exploiter le véhicule.
- Le véhicule taxi est assujéti à une inspection par les inspecteurs du BTM, ou les contrôleurs routiers (CRQ) ou les policiers.
- Le véhicule est immatriculé auprès de la SAAQ comme véhicule taxi, et non comme véhicule de promenade;
- Le véhicule est assuré pour le transport de personnes et possède les protections exigées par une telle assurance.

De plus, le chauffeur doit se conformer à une série d'obligations strictes :

- Examens et possession d'un permis de conduire de classe 4C;
- Suivre une formation de 150 heures;
- Obtenir une note de 75 % à un examen théorique;
- Se soumettre à une enquête de sécurité effectuée par corps de police, et non seulement obtenir un certificat de recherche négative;
- Suivre un minimum de deux jours de formation continue chaque deux ans;

- Ne pas avoir été reconnu ou déclaré coupable d'un acte criminel;
- Ne pas avoir été reconnu ou déclaré coupable d'une infraction majeure au règlement sur le transport par taxi;
- Être assujetti à une inspection ou enquête à la suite d'une plainte, par les inspecteurs du BTM, ou les contrôleurs routiers (CRQ) ou les policiers.

Notons aussi que courant 2016, les propriétaires installeront des caméras de surveillance dans tous les véhicules.

La sécurité des chauffeurs et des clients est au cœur de l'encadrement du transport de personnes rémunéré. Quelque soit l'issue de cette commission parlementaire, cet élément ne peut faire l'objet d'aucun compromis.

**Recommandation 1 : Que le gouvernement ne fasse aucun compromis sur la sécurité des chauffeurs et des clients, notamment pour les éléments suivants :**

- 1) L'identification claire des véhicules (immatriculation)
- 2) L'obtention d'un permis de chauffeur
- 3) La vérification des antécédents judiciaires par un corps de police reconnu
- 4) La souscription à des assurances appropriées
- 5) L'inspection mécanique du véhicule
- 6) La formation du chauffeur et la réussite d'un examen
- 7) Installation de caméras dans les véhicules

## **ACCÈS AUX DONNÉES**

Pour juger de l'impact des plateformes technologiques, il devrait y avoir une obligation de partage de certaines données d'activité, dont les trajets réalisés. Actuellement les taxis s'équipent pour être en mesure de partager cette information avec les autorités (incluant des caméras de surveillance) et plusieurs organisations dont certains services de voitures en libre-service partagent une partie de ces données pour mieux comprendre les déplacements automobiles.

L'accès aux données est un élément clé pour comprendre notre société et cela devient un enjeu récurrent. Pour avoir un vrai portrait et être en mesure d'avoir un encadrement

s'adaptant à l'évolution des habitudes de transport, les opérateurs de plateformes devraient partager leurs données avec les instances publiques pour être autorisés sur un territoire.

En plus d'améliorer l'expérience client et de rendre possible la géo répartition pour plus d'efficacité dans le déploiement de l'offre, la géo localisation permet aux autorités d'obtenir des données fiables sur les courses effectuées sur leur territoire. Ces données sont utiles pour analyser les besoins en nombre et type des permis à octroyer, mais aussi en matière de sécurité.

**Recommandation 2 : Que le gouvernement rende la géolocalisation et le partage des données obligatoires pour tous.**

### **2.3 ACCESSIBILITÉ**

Avec l'adoption de sa Politique municipale d'accessibilité universelle en 2011 et de son nouveau plan d'action en accessibilité universelle 2015-2018, la Ville de Montréal confirme sa volonté de poursuivre ses efforts afin de concourir à l'accessibilité universelle sur son territoire. La Société de transport de Montréal sous-traite presque entièrement (92 %) ses services en transport adapté à l'industrie du taxi, pour un budget annuel total de 41 M\$. Afin de protéger cette clientèle vulnérable, un système d'évaluation par des clients-mystère a été mis en place depuis le début des années 2003. Selon les résultats obtenus, les intermédiaires en service peuvent voir leur contrat modifié, voire annulé auprès de la STM. Ce système de sanction administrative en fonction de l'évaluation du service à la clientèle est très efficace. En effet, la satisfaction globale de la clientèle à l'égard de l'ensemble des services du transport adapté de la STM était de 94 % en 2013. L'industrie du taxi de Montréal reçoit également une formation spécifique pour la clientèle du service adapté.

Le Bureau du taxi de Montréal travaille actuellement à l'établissement de nouvelles obligations de services pour les intermédiaires auprès des clientèles spécialisées, et notamment des personnes à mobilité réduite. Nous recommandons que des normes nationales de service en la matière soient adoptées.

**Recommandation 3 : Que le gouvernement établisse une norme nationale de service pour le transport accessible.**

## 2.4 DISPONIBILITÉ ET ORGANISATION DE L'OFFRE

La Règlementation en vigueur est fondamentale pour la gestion de l'offre sur le territoire. La Commission des transports du Québec (CTQ) octroie un certain nombre de permis par agglomération :

- Est de Montréal (A 5) : 343 permis
- Centre de Montréal (A 11) : 4062 permis
- Ouest de Montréal (A 12) : 278 permis

Pour la Ville de Montréal, le contrôle du nombre de taxis circulant sur son territoire est important pour plusieurs raisons.

- Garantir un service disponible sur l'ensemble du territoire
- Assurer des emplois décents aux travailleurs de l'industrie
- Empêcher le racolage, la sursollicitation de la clientèle

L'industrie du taxi est constituée d'artisans, de travailleurs autonomes, dont les services sont tarifés par la Commission des transports du Québec (CTQ). Quelque 1400 travailleurs indépendants et seize intermédiaires de service (ou compagnies de taxi), regroupant les autres permis de propriétaires, se livrent une concurrence loyale.

Le taxi est un moyen de transport indispensable pour de très nombreux citoyens et touristes. Laisser le marché, l'offre et la demande, décider des prix sans aucun encadrement, même lorsque les clients en sont prévenus, aurait des conséquences graves. Toute une catégorie de citoyens risquerait de ne plus avoir les moyens de se déplacer à plusieurs moments dans la semaine, pendant plusieurs jours dans l'année.

Sans doute la modulation des tarifs en fonction de la demande pourrait servir l'intérêt de la clientèle. La Ville de Montréal est favorable à une modulation des tarifs, avec des plafonds. Elle serait aussi favorable à l'étude par la CTQ d'une modification du nombre de permis dans ces agglomérations tant que celle-ci est basée sur des analyses et des études crédibles des besoins existants. D'ailleurs, la Ville et le Bureau du taxi mènent présentement une étude, en collaboration avec Polytechnique, sur ce sujet précis d'offre et de demande du transport par taxi dans la métropole.

**Recommandation 4 : Que le gouvernement s'assure que le système de gestion de l'offre et des tarifs garantisse un service de qualité, offert à un juste prix et de calibre international.**

## 2.5 ENJEU SOCIAL

Les 22 000 familles de Montréal qui tirent leur revenu principal de l'industrie du taxi doivent pouvoir continuer de travailler dans la dignité.

La Ville de Montréal émet de grandes inquiétudes sur l'impact social de mettre ces revenus familiaux advenant une mutation brusque dans l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile.

Les décisions historiques des différentes législations du gouvernement ont occasionné la création d'une valeur pour les différents permis de l'industrie. Le gouvernement a donc la responsabilité légale et sociale d'assurer une compensation pour la perte éventuelle de valeur de ces permis.

Contrairement à une perte d'emploi, la perte de la valeur d'un permis de taxi peut être comparée à une expropriation liée aux décisions gouvernementales. Ne pas compenser les propriétaires de permis serait l'équivalent de ne pas compenser les propriétaires d'une maison que l'on exproprie.

Le gouvernement devra évaluer et faire connaître les impacts et les compensations nécessaires pour remédier à d'éventuels changements qu'il pourrait proposer. Il devra assumer ces compensations advenant l'application de ces changements.

**Recommandation 5 : Que le gouvernement assure une compensation aux propriétaires de permis de taxi touchés par des changements dans l'industrie.**

## 2.6 COVOITURAGE, « COVOITURAGE URBAIN » OU « COVOITURAGE COMMERCIAL »

Au sens de la Loi concernant les services de transport par taxi, le transport de personnes rémunéré est régi comme suit :

« Pour offrir ou effectuer un transport rémunéré de personnes à l'aide d'une automobile, une personne doit y être autorisée par un permis de propriétaire de taxi. De plus, un permis de chauffeur de taxi est requis pour conduire une automobile attachée à un permis de propriétaire de taxi. »

Toujours selon le ministère des Transports du Québec :

« La notion de covoiturage commercial n'existe pas. Dès qu'il est question d'une activité commerciale en transport de personnes par automobile, un permis de propriétaire de taxi est requis et des règles fiscales doivent être respectées.

Selon la Loi sur les transports, le covoiturage implique un transport effectué sur un même trajet, lorsque seuls les frais du transport sont partagés et qu'aucune rémunération n'est requise. Concrètement, un chauffeur offrant du covoiturage a aussi à se déplacer et à se rendre personnellement à la destination, même s'il n'a pas de passager. Le transport de passagers devient accessoire au déplacement et non le but premier de celui-ci. Les passagers contribuent afin de compenser le chauffeur pour l'utilisation du véhicule, comme le partage des frais de l'essence. »

À la lumière de ces définitions, la Ville de Montréal est très préoccupée, car la déréglementation du transport de personnes rémunéré entraînerait automatiquement la « légalisation » de centaines, voire de milliers, de transporteurs illégaux qui proposent leurs services sur des sites de petites annonces et échappent à toute réglementation, autant pour la sécurité des usagers qu'en termes fiscaux. En effet, la problématique du transport illégal est complexe et dépasse l'utilisation de technologies. Maintenant, la plupart des entreprises ont déjà intégré la technologie à leurs activités.

Si le gouvernement considère modifier les lois et règlements actuels concernant le transport par taxi ou le covoiturage, il doit s'assurer qu'il inclut des règles qui soient équitables pour l'ensemble de l'industrie.

**Recommandation 6 : Que le gouvernement s'assure d'une équité dans la réglementation entre tous les membres de l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile.**

## 2.7 FISCALITÉ

Tout d'abord, selon Revenu Québec:

« Si vous possédez un permis de chauffeur de taxi en vigueur au Québec et que vous offrez des services de transport par taxi ou par limousine, vous devez vous inscrire aux fichiers de la TPS/TVH et de la TVQ, puisque vous exploitez une entreprise de taxi, et ce, dès la première transaction que vous effectuez, quel que soit le total annuel de vos ventes taxables »

Par principe d'équité, il apparaît hasardeux de demander à certaines personnes effectuant du transport de personnes rémunéré de réclamer et de payer des taxes et d'en exempter d'autres.

Si le gouvernement avait l'intention d'appliquer des dispositions fiscales à l'industrie du taxi, il devra s'assurer que les mêmes règles s'appliquent aussi à l'ensemble de l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile.

**Recommandation 7 : Que le gouvernement s'assure d'une équité fiscale entre tous les membres de l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile.**

## **CONCLUSION**

On ne peut pas d'un côté, demander à l'industrie du taxi de se moderniser et d'un autre, établir un double standard réglementaire. Il est important que les règles législatives et fiscales soient équitables pour l'ensemble des joueurs.

Il est tout même urgent d'agir sur la situation actuelle afin d'apaiser le climat de tension qui règne actuellement et qui laisse craindre une ascension des gestes désespérés qui pourrait aboutir à des confrontations physiques, tel que cela a été constaté dans d'autres grandes villes nord-américaines.

Les conséquences d'une dérèglementation rapide et non réfléchie seraient désastreuses pour les familles qui vivent de cette industrie, mais également, pour les clients, les résidents de Montréal et ses touristes. Encore une fois, puisque la Ville de Montréal concentre la majorité de l'industrie de la province, nous émettons de sérieuses réserves à cet égard.

Au cours des derniers mois, nous avons été à même de constater que le débat ne pourra se régler sans une intervention gouvernementale. L'heure est venue de passer à l'action et de prendre nos responsabilités.

## **SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS**

**Recommandation 1 : Que le gouvernement ne fasse aucun compromis sur la sécurité des chauffeurs et des clients, notamment pour les éléments suivants :**

- 1) L'identification claire des véhicules (immatriculation)**
- 2) L'obtention d'un permis de chauffeur**
- 3) La vérification des antécédents judiciaires par un corps de police reconnu**
- 4) La souscription à des assurances appropriées**
- 5) L'inspection mécanique du véhicule**
- 6) La formation du chauffeur et la réussite d'un examen**
- 7) Installation de caméras dans les véhicules**

**Recommandation 2 : Que le gouvernement rende la géolocalisation et le partage des données obligatoires pour tous.**

**Recommandation 3 : Que le gouvernement établisse une norme nationale de service pour le transport accessible.**

**Recommandation 4 : Que le gouvernement s'assure que le système de gestion de l'offre et des tarifs garantisse un service de qualité, offert à un juste prix et de calibre international.**

**Recommandation 5 : Que le gouvernement assure une compensation aux propriétaires de permis de taxi touchés par des changements dans l'industrie.**

**Recommandation 6 : Que le gouvernement s'assure d'une équité dans la réglementation entre tous les membres de l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile.**

**Recommandation 7 : Que le gouvernement s'assure d'une équité fiscale entre tous les membres de l'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile.**