

## [Texte]

**Mr. Blenkarn:** It is a terribly difficult problem. It is not just that. It is the Northumberland collapse last summer, of course, which again reduced one of the major insurers in that field.

**Mr. MacLaren:** That is right and problems anticipated in other areas. Our concern now is that no matter what you pay for insurance, and the rates have gone up tremendously in the last year, our carriers just cannot find other coverage as a result of this event. It is a tremendously difficult situation.

Mr. Chairman, the concern of the trucking industry with respect to the budget and the amendments to the Excise Tax Act relate particularly to section 24 and the extension of the excise tax, the extra 2¢ excise tax, to commercial transportation fuel.

The original excise tax on transportation fuel came in the latter part of the 1970s. Commercial transportation fuel for the most part was exempt from liability. While we fully anticipated there would be some adjustment in fuel taxes as a result of other concessions made by the petroleum industry, we asked the Minister of Finance for continuation of that exemption provision for transportation fuel.

• 1535

After the budget, at the time of our annual meeting, our board wrestled with this issue because we fully realized the tremendously serious implications of the nation's finances and the need to try to reduce the deficit. The position we came to was the following:

The trucking industry for the most part could live with the application of an excise tax on gasoline. That is the fuel used primarily for local-delivery, short-haul trucking. Taxing diesel fuel, which really is a surrogate for inter-city, long-haul trucking, where virtually all the highway trucks are diesel trucks, was tantamount to a tax on distance. Taxing distance in a country the size of Canada, with the demographics we have, just did not seem to make much sense to us.

The industry has just come out of a serious recession. It is in the process of being deregulated in the name of efficiency; this is a matter being dealt with in Parliament at the present time.

Some truckers can pass on the implications of a fuel tax immediately; but for other truckers, a two-cent diesel fuel tax per litre coupled with the provincial ad valorem tax increases in those provinces having an ad valorem tax, coupled with the one-cent general sales tax increase at the end of this year, is going to mean an increase in tax of about 15 cents per gallon and maybe over 15 cents. That is a substantial increase. It happens just when we have been negotiating with the Ministers of Transport and Finance, trying to even the playing field a little bit, so Canadian truckers can compete in a deregulated,

## [Traduction]

**M. Blenkarn:** C'est un problème extrêmement difficile. Et ce n'est pas tout. C'est à cause bien sûr de l'effondrement l'été dernier de Northumberland, ce qui a réduit le nombre des grands assureurs dans ce domaine.

**M. MacLaren:** En effet, cela laisse prévoir des problèmes dans d'autres secteurs. Nous craignons maintenant que quel que soit le montant versé en primes, et les taux ont considérablement augmenté au cours de la dernière année, nos transporteurs ne puissent arriver à se procurer une assurance ailleurs. C'est une situation extrêmement difficile.

Monsieur le président, l'inquiétude de l'industrie du camionnage face au budget et aux amendements qu'on se propose d'apporter à la Loi sur la taxe d'accise porte surtout sur l'article 24 et l'application de la taxe d'accise de 2 cents de plus au carburant destiné au transport commercial.

C'est vers la fin des années 1970 qu'on a imposé pour la première fois une taxe d'accise sur le carburant utilisé dans le transport. Le carburant destiné au transport commercial dans l'ensemble bénéficiait d'une exemption. Bien que nous nous attendions certainement à ce qu'il y ait rajustement des taxes sur le carburant suite aux concessions consenties à l'industrie du pétrole, nous avons demandé au ministre des Finances de maintenir cette exemption en ce qui concerne le carburant utilisé pour le transport.

Après le budget, lors de notre réunion annuelle, notre Conseil d'administration s'est débattu avec cette question, car nous comprenions fort bien l'état périlleux des finances de la nation et nous savions qu'il fallait essayer de réduire le déficit. Nous en sommes donc venus à la position suivante:

Une grande partie de l'industrie du camionnage pouvait s'accommoder de l'imposition d'une taxe d'accise sur l'essence. C'est ce carburant qu'on utilise surtout pour les livraisons locales et pour le transport sur de courtes distances. Une taxe sur le carburant diesel, qui constitue à toutes fins utiles un substitut pour le transport inter-cité et de longue distance lorsque l'on songe que presque tous les camions de grande route utilisent ce carburant, revient à imposer une taxe sur la distance. Or une taxe sur la distance dans un pays de la taille du Canada, de l'étendue du Canada, ne nous semble pas du tout raisonnable.

L'industrie vient tout juste de traverser une grave crise. La déréglementation au nom de l'efficacité est en cours; le Parlement étudie justement cette question.

Certaines entreprises de camionnage peuvent répercuter immédiatement les coûts d'une taxe sur le carburant; mais dans le cas d'autres entreprises, une taxe sur le carburant diesel de deux cents le litre associée aux augmentations de la taxe *ad valorem* provinciale dans les provinces où ces taxes existent, associée à une augmentation d'un cent de la taxe de vente à la fin de cette année, signifie une augmentation d'environ 15 cents le gallon et peut-être plus en taxe. C'est là une augmentation considérable. Or celle-ci intervient justement au moment où nous négocions avec les ministres du Transport et des Finances en vue d'essayer de donner aux