

[Texte]

**The Chairman:** If you do not mind, Mr. Riis, you had your last one. Really, I hate to shut people off, but . . .

Mr. Lanthier, please.

• 0935

**M. Lanthier:** Madame, ma question concerne la taxe sur les alcools et sur le tabac. On sait que ces deux taxes étaient archaïques. Cela touchait particulièrement mon comté puisque la compagnie Seagram et la compagnie Imasco s'y trouvent. Cela a donc été accueilli comme une bonne nouvelle. Pourriez-vous élaborer un peu sur les deux principes de taxation, soit une taxation à pourcentage comme celle que nous avons instaurée et une taxation basée sur une indexation comme celle qui était en vigueur depuis nombre d'années et qui avait été critiquée par tant d'industries. Finalement, nous avons réussi à mettre en application cette nouvelle méthode de taxation. Pouvez-vous élaborer sur les deux façons d'imposer une taxe?

**Mrs. McDougall:** I think the automatic indexing as a matter of principle on one particular group of products as opposed to some other group of products is, in any kind of financial analysis or tax analysis terms, not useful. I mean, there is no matching of revenues to costs; it is automatic. I do not think automatic increases in taxes are necessarily a useful way of dealing with the sales tax. I think it is better, as a matter of principle, to deal with things up front and say we are increasing the tax this year for this reason because we need more revenue, rather than saying automatically we are going to rake in some more money every year on a particular group of products where we do not do that with other products. In the case of cigarettes I guess it is a fairly substantial increase. I certainly would not guarantee that we would not do it again, but I think automatically increasing revenues is a bad principle for a sales tax.

**Mr. Lanthier:** A last question: To come back to Mr. Riis' remark on a tax on gas, do you not think that people who are taxed less are people who are taking public transportation because their raise in taxes is divided by much more? But do you not think it is a matter of sense to tax these people less than to tax the people who have private cars?

**Mrs. McDougall:** I think that is one way of looking at it. He mentioned as well the transportation of goods, which is important. Certainly the people who take public transportation are more likely to be poor than people who are driving cars over long distances, but that is not always true. There is that comparison, and that is why I said you cannot eliminate all the disparities between urban and rural, between people who drive cars and people who take public transportation. But in general, in an urban setting, yes, it is more progressive to leave the public transit aspect aside and tax gasoline.

**M. Lanthier:** Merci, monsieur le président.

[Traduction]

**Le président:** Si cela ne vous fait rien, monsieur Riis, c'était là votre dernière. Je n'aime pas couper la parole aux gens, mais . . .

Monsieur Lanthier, s'il vous plaît.

**Mr. Lanthier:** Minister, my question concerns the tax on alcohol and tobacco. We all know that those two taxes were archaic. They particularly affected my riding because both Seagram and Imasco are there. So that was taken as good news. Could you perhaps elaborate somewhat on the last two principles of taxation, that is, a percentage tax like the one we have set up and taxation based on indexation like the one that has been in force for many years and that was criticized by so many industries. Finally, we have managed to implement this new method of taxation. Could you elaborate on both taxation methods?

**Mme McDougall:** Je crois que l'indexation d'office d'un groupe précis de produits par opposition à un autre groupe de produits n'est pas utile que ce soit au niveau de l'analyse financière ou même fiscale. Après tout, il n'y a pas d'appariement entre les revenus et les coûts; cela se fait d'office. Je ne crois pas que les augmentations de taxe qui se font d'office soient nécessairement une façon utile d'aborder la question de la taxe de vente. Je crois qu'il vaut mieux avoir pour principe de tout faire ouvertement et de dire que nous augmentons cette taxe-ci cette année parce que nous avons besoin de plus de revenu, plutôt que d'avoir le réflexe de dire automatiquement que nous allons nous faire tout plein d'argent chaque année grâce à un groupe précis de produits tandis que nous ne le faisons pas avec les autres produits. Dans le cas des cigarettes, je crois bien qu'il s'agit d'une augmentation assez importante. Je ne garantis certainement pas que nous ne recommencerons pas, mais je crois que l'augmentation automatique du revenu est un mauvais principe dans le cas de la taxe de vente.

**M. Lanthier:** Une dernière question: pour en revenir à la question de M. Riis sur la taxe sur l'essence, ne croyez-vous pas que les gens qui payent le moins de taxe sont ceux qui se servent du transport en commun parce qu'ils sont alors beaucoup à se partager cette augmentation? Mais ne croyez-vous pas que c'est une question de gros bon sens que d'imposer moins de taxe à ces gens plutôt qu'à ceux qui se servent de leurs voitures?

**Mme McDougall:** C'est une façon de voir les choses. Il a aussi parlé du transport des marchandises et c'est important. Ceux qui se servent du transport en commun sont généralement moins riches que ceux qui se servent de leurs voitures pour parcourir de longues distances, mais ce n'est pas toujours le cas. On peut faire cette comparaison et c'est pour cela que j'ai dit qu'on ne peut pas éliminer toute disparité entre la ville et la campagne, entre ceux qui se servent de leurs propres voitures et ceux qui se servent du transport en commun. En général, cependant, dans un cadre urbain, oui, c'est plus progressiste de laisser de côté l'aspect transport en commun pour imposer une taxe sur l'essence.

**Mr. Lanthier:** Thank you, Mr. Chairman.