

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, June 8, 2022

The Standing Senate Committee on National Finance met with videoconference this day at 12:01 p.m. [ET] to study the subject matter of all of Bill C-19, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on April 7, 2022 and other measures.

Senator Percy Mockler (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Honourable senators, before we begin, I would like to remind senators and witnesses to please keep their microphones muted at all times unless recognized by name by the chair.

[*Translation*]

Honourable senators, witnesses, should any technical challenges arise, particularly in relation to interpretation, please advise the chair or the clerk and we will try to resolve them. If you experience other technical challenges, please contact the ISD Service Desk with the technical assistance number provided.

[*English*]

The use of online platforms does not guarantee speech privacy or that eavesdropping won't be conducted. As such, while conducting committee meetings, all participants should be aware of such limitations and restrict the possible disclosure of sensitive, private and privileged Senate information. Participants should know to do so in a private area and to be mindful of their surroundings.

We will now begin with the official portion of our meeting. I wish to welcome all of the senators and the viewers across Canada who are watching us on sencanada.ca.

My name is Percy Mockler, senator from New Brunswick and Chair of the Standing Senate Committee on National Finance. Now, I would like to introduce the members of the National Finance Committee who are participating in this meeting: Senator Boehm, Senator Dagenais, Senator Duncan, Senator Forest, Senator Galvez, Senator Gerba, Senator Gignac, Senator Loffreda, Senator Marshall, Senator Moncion, Senator Pate and Senator Richards.

Today, we will continue our study on the subject matter of Bill C-19, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on April 7, 2022 and other measures, which was referred to this committee on May 4, 2022, by the Senate of Canada.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 8 juin 2022

Le Comité sénatorial permanent des finances nationales se réunit aujourd'hui, à 12 h 1 (HE), avec vidéoconférence, pour étudier la teneur complète du projet de loi C-19, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 7 avril 2022 et mettant en œuvre d'autres mesures.

Le sénateur Percy Mockler (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Honorables sénateurs, avant de commencer, j'aimerais rappeler aux sénateurs et aux témoins que vous êtes priés de mettre votre micro en sourdine en tout temps, à moins que le président ne vous donne la parole.

[*Français*]

Honorables sénateurs et sénatrices, mesdames et messieurs les témoins, si vous éprouvez des difficultés techniques, notamment en matière d'interprétation, veuillez le signaler au président ou à la greffière et nous nous efforcerons de résoudre le problème. Si vous éprouvez d'autres difficultés techniques, veuillez contacter le Centre de services de la DSI en utilisant le numéro d'assistance technique qui vous a été fourni.

[*Traduction*]

L'utilisation de plateformes en ligne ne garantit pas la confidentialité des discours ou l'absence d'écoute. Ainsi, lors de la conduite des réunions de comités, tous les participants doivent être conscients de ces limitations et limiter la divulgation éventuelle d'informations sensibles, privées et privilégiées du Sénat. Les participants doivent savoir qu'ils doivent participer dans une zone privée et être attentifs à leur environnement.

Nous allons maintenant amorcer la portion officielle de notre réunion. Bienvenue à tous les sénateurs et sénatrices et aussi à tous les Canadiens qui nous regardent sur sencanada.ca.

Je m'appelle Percy Mockler; je suis sénateur du Nouveau-Brunswick, et président du Comité sénatorial permanent des finances nationales. J'aimerais maintenant vous présenter les membres du Comité des finances nationales qui participent à la réunion : le sénateur Boehm, le sénateur Dagenais, la sénatrice Duncan, le sénateur Forest, la sénatrice Galvez, la sénatrice Gerba, le sénateur Gignac, le sénateur Loffreda, la sénatrice Marshall, la sénatrice Moncion, la sénatrice Pate et le sénateur Richards.

Aujourd'hui, nous continuons notre étude sur la teneur complète du projet de loi C-19, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 7 avril 2022 et mettant en œuvre d'autres mesures, qui a été renvoyé à notre comité par le Sénat du Canada le 4 mai 2022.

[Translation]

Today we have the pleasure of welcoming, virtually, representatives from four different organizations.

[English]

They are the Aerospace Industries Association of Canada, the National Marine Manufacturers Association, the Canadian Chamber of Commerce and Canada's Building Trades Unions.

Welcome to all of you and for accepting our invitation to appear in front of the Standing Senate Committee on National Finance. I understand that the following individuals will be making short opening remarks on behalf of their organizations in the following order: Mike Mueller, President and CEO, Aerospace Industries Association of Canada; Sara Anghel, President, National Marine Manufacturers Association; and Mark Agnew, Senior Vice-President, Policy and Government Relations, Canadian Chamber of Commerce. We also have Rita Rahmati, Government Relations Specialist, and Stuart Barnable, Director of Operations from Canada's Building Trades Unions, who I understand will be splitting their opening remarks between the two of them.

Again, thank you for accepting our invitation. We will start with Mr. Mueller.

Mike Mueller, President and CEO, Aerospace Industries Association of Canada:

Good afternoon, everyone. Thank you for the invitation to be here today to represent the views of the aerospace industry on the important issue of the select luxury items tax act contained in the budget implementation act.

Our members represent over 95% of aerospace activity in Canada, covering the civil, defence and space sectors. Despite, perhaps, being well-intentioned, the tax as currently drafted will penalize manufacturers and Canadian workers. To be clear, this is a tax on manufacturing. This new tax will render Canadian manufacturers less competitive, directly translating into lost business and even more lost jobs.

It's not just our industry that is raising these alarm bells. We've been working with unions that also share these significant concerns. Estimates are projecting losses of over 1,000 Canadian jobs and, potentially, \$1 billion in lost revenue to companies across the country. These are substantial losses, and they are in addition to the 30,000 jobs lost during the pandemic in this

[Français]

Nous avons aujourd'hui le plaisir d'accueillir virtuellement les représentants de quatre différentes organisations.

[Traduction]

Il s'agit de l'Association des industries aérospatiales du Canada, de l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques, de la Chambre de commerce du Canada et des Syndicats des métiers de la construction du Canada.

Bienvenue à vous tous et merci d'avoir accepté notre invitation à témoigner devant le Comité sénatorial permanent des finances nationales. Je crois savoir que les personnes suivantes feront de courtes déclarations au nom de leur organisation, dans l'ordre suivant : Mike Mueller, président et chef de la direction de l'Association des industries aérospatiales du Canada; Sara Anghel, présidente de l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques; Mark Agnew, premier vice-président, Politiques et relations gouvernementales de la Chambre de commerce du Canada; ainsi que Rita Rahmati, spécialiste en relations gouvernementales et Stuart Barnable, directeur des opérations des Syndicats des métiers de la construction du Canada, qui, si j'ai bien compris, partageront leurs déclarations entre eux.

Merci encore d'avoir accepté notre invitation. Nous allons commencer par M. Mueller.

Mike Mueller, président et chef de la direction, Association des industries aérospatiales du Canada :

Bonjour à tous. Je vous remercie de l'invitation à représenter ici aujourd'hui l'industrie aérospatiale pour vous présenter son point de vue au sujet de l'importante question de la Loi sur la taxe sur certains biens de luxe contenue dans la Loi d'exécution du budget.

Nos membres comptent pour plus de 95 % de l'activité aérospatiale au Canada, couvrant les secteurs civils, de la défense et de l'espace. Bien qu'elle soit peut-être bien intentionnée, sous sa forme actuelle, cette taxe pénalisera les fabricants et les travailleurs canadiens. Pour être clair, cette taxe sera imposée au secteur manufacturier, et l'imposition de cette nouvelle taxe minera la compétitivité des fabricants canadiens, ce qui entraînera directement des pertes de revenus et d'un très grand nombre d'emplois.

Il n'y a pas que notre industrie qui sonne l'alarme. Nous travaillons avec des syndicats qui partagent ces importantes préoccupations. On estime que plus de 1 000 emplois seront perdus au Canada et que les entreprises de tout le pays pourraient perdre jusqu'à 1 milliard de dollars en revenus. Il s'agit de pertes substantielles, qui s'ajouteront aux 30 000 emplois que

industry. The Parliamentary Budget Officer has confirmed that this tax will create job losses and impact revenue.

This won't just affect large companies. This new tax will have an impact on companies of all sizes, in all regions throughout the Canadian supply chain. We are told that some manufacturers are already experiencing order cancellations. This will put industry at a significant disadvantage compared to our international competitors. Lessons can be learned from other countries that introduced such a tax only to ultimately repeal it. This was seen in the U.S. in the early 1990s where a similar tax was introduced only to be repealed two years later.

As I said to the House of Commons Standing Committee on Finance, while the marketing of a luxury tax is appealing from a political perspective, the reality for those of us in the industry is the complete opposite. The devil is in the details, and the fact of the matter is that this targets manufacturers and workers. I would encourage members of this committee to focus on economics and how we can protect and grow the jobs here in Canada to support an industry trying to recover and contribute to economic recovery. This tax does the opposite. It is our understanding that no economic impact study was undertaken by the government prior to the introduction of this bill.

We have asked the government to conduct a thorough economic analysis to ensure the full impact of this legislation is understood before moving ahead. As such, we are asking that aircraft be removed from the scope of the legislation. If the government remains determined to press ahead despite the negative impacts we know are there, it should, at the very least, be open to amendments to soften the impact on the industry.

We understand that a delay in the implementation date will be included at third reading in the House of Commons. That's encouraging, but that alone is not enough. Further amendments are still needed. Let's not crush domestic demand in the manufacturing and final assembly of business aircraft, helicopters, turboprops and jets, not to mention the associated supply chains for parts, systems and services, as well as for maintenance, repair and operations. Why put this at risk?

It's a frustration of our members that this was first introduced in Budget 2021, the same budget where the government recognized the industry was hard hit by the pandemic and provided funding to help it recover. Supporting the industry and

l'industrie a déjà perdus durant la pandémie. Le directeur parlementaire du budget a confirmé que cette taxe allait entraîner des pertes d'emploi et avoir des conséquences sur les revenus.

Cette taxe ne touchera pas seulement les grandes entreprises. Cette nouvelle taxe aura des répercussions sur les entreprises de toutes tailles, dans toutes les régions et d'un bout à l'autre de la chaîne d'approvisionnement canadienne. D'ailleurs, on nous dit que certains fabricants voient déjà leurs commandes être annulées. Cette taxe désavantagera considérablement notre industrie en comparaison de nos concurrents internationaux. Nous pouvons tirer des leçons de ce qui s'est passé dans d'autres pays où cette taxe a été introduite, pour être finalement annulée plus tard. C'est ce qui s'est produit aux États-Unis, au début des années 1990 : une taxe semblable a été introduite, seulement pour être abrogée deux ans plus tard.

Comme je l'ai dit au Comité permanent des finances de la Chambre des communes, même si l'annonce de cette taxe sur certains biens de luxe peut sembler avantageuse, d'un point de vue politique, en réalité, c'est absolument le contraire pour notre industrie. Tout se joue dans les détails, et le fait est que ce seront les fabricants et les travailleurs qui seront ciblés. J'invite les membres du comité à réfléchir aux considérations économiques et à la façon dont nous pouvons protéger et créer des emplois ici au Canada et soutenir une industrie qui tente de se rétablir et de contribuer à la relance économique, parce que cette taxe aura l'effet contraire. À notre connaissance, aucune étude d'impact économique n'a été effectuée par le gouvernement avant le dépôt de ce projet de loi.

Nous avons demandé au gouvernement de réaliser une analyse économique exhaustive pour bien comprendre toutes les répercussions de ce projet de loi, avant de l'adopter. Par conséquent, nous demandons que ce projet de loi ne s'applique pas aux aéronefs. Si le gouvernement demeure déterminé à aller de l'avant malgré les répercussions négatives que nous avons soulignées, il devrait à tout le moins être réceptif à des modifications qui permettront d'atténuer les conséquences sur l'industrie.

Nous croyons savoir que la date de mise en œuvre sera reportée lors de la troisième lecture à la Chambre des communes. Même si c'est encourageant, cela n'est pas suffisant. D'autres modifications sont toujours nécessaires. Évitions de réduire la demande intérieure dans le secteur de la fabrication et de l'assemblage final d'aéronefs d'affaires, d'hélicoptères, de turbopropulseurs et d'avions à réaction, sans parler des chaînes d'approvisionnement connexes pour les pièces, les systèmes et les services ainsi que l'entretien, la réparation et l'exploitation. Quelle raison y a-t-il de mettre tout cela en danger?

Nos membres ont de la difficulté à comprendre pourquoi on a introduit dans le budget de 2021 cette taxe pour la première fois, le gouvernement a reconnu que l'industrie avait été durement touchée par la pandémie et lui a fourni un financement important

then punishing the industry in the same budget simply doesn't make any sense. No other jurisdiction is doing this.

Our loss will be a gain to competitor nations who want what we have. All policy levers should be pulled in the same direction to support the recovery of this strategic sector. That's also why our industry has been calling for a national aerospace strategy. Having a coordinated plan for this industry would avoid this kind of situation. We need to leverage our strengths, not penalize them. There is an opportunity for us to get this right. Industry is looking for your support.

Thank you for your time and your interest in this important file. I look forward to your questions.

The Chair: Thank you, Mr. Mueller.

I will now recognize Ms. Sara Anghel, President of the National Marine Manufacturers Association, followed by Mark Agnew.

Ms. Anghel, please make your presentation.

Sara Anghel, President, National Marine Manufacturers Association: Good afternoon, Mr. Chair, members of the committee and ladies and gentlemen. I am appearing today to speak against the proposed luxury tax on boats included in Bill C-19.

Our industry has faced many headwinds since the start of the pandemic. Supply chain disruptions, production delays and inflation have affected our members. Tourism and recreational businesses were closed for months due to pandemic restrictions and border closures. On top of that, we are now facing an impending luxury tax on boats.

Our industry understands the government's need to raise revenue in the wake of the pandemic. The luxury tax is not the way to achieve this.

The history of luxury taxes shows that consumers will simply choose to take their discretionary spending elsewhere. That is what dealers and manufacturers are hearing from customers. The results will inevitably be a dip in revenue and hundreds or even thousands of job losses across the country.

According to an economic impact study by economist Dr. Jack Mintz, the proposed tax would result in a minimum \$90 million decrease in revenues for boat dealers and potential job losses of at least 900 full-time equivalent employees. In short, the tax will

pour l'aider à se rétablir. Cela n'a tout simplement pas de sens de soutenir l'industrie d'une main, puis de la punir de l'autre dans le même budget. Aucun autre gouvernement n'agit de la sorte.

Nos pertes seront des gains pour nos pays concurrents, qui veulent nous supplanter. Tous les leviers politiques devraient être tirés dans la même direction pour soutenir la reprise de ce secteur stratégique. C'est aussi pourquoi notre industrie réclame une stratégie nationale de l'aérospatiale. L'établissement d'un plan coordonné pour notre secteur permettrait d'éviter ce genre de situation. Nous devons miser sur nos forces, au lieu de les pénaliser. Nous pouvons bien faire les choses. L'industrie vous demande votre appui.

Merci beaucoup de votre temps et de votre intérêt à l'égard de ce dossier important. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Le président : Merci, monsieur Mueller.

Je vais maintenant donner la parole à Mme Sara Anghel, la présidente de l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques, et ce sera ensuite au tour de M. Mark Agnew.

Madame Anghel, veuillez nous présenter votre exposé.

Sara Anghel, présidente, Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques : Bonjour, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité et tous les autres. Je suis ici aujourd'hui pour témoigner à propos de la taxe qu'il est proposé d'imposer à certains biens de luxe, comme les bateaux, dans le projet de loi C-19.

Notre industrie a dû se battre contre vents et marées depuis le début de la pandémie. Nos membres ont subi les contrecoups des perturbations de la chaîne d'approvisionnement, des retards de production et de l'inflation. Les entreprises touristiques et récréatives ont dû fermer pendant des mois en raison des restrictions liées à la pandémie et de la fermeture des frontières. Pour couronner le tout, on veut maintenant nous imposer sous peu une taxe de luxe sur les bateaux.

Notre industrie comprend la nécessité pour le gouvernement d'augmenter ses recettes au sortir de la pandémie, mais cette taxe n'est pas la façon d'y parvenir.

Il suffit d'examiner les taxes de luxe qui ont été imposées dans le passé pour voir que les consommateurs choisiront tout simplement autre chose pour leurs dépenses discrétionnaires. C'est ce que les concessionnaires et les fabricants entendent de la part de leurs clients. Il en résultera inévitablement une baisse des revenus et des centaines, voire des milliers, de pertes d'emplois à l'échelle du pays.

Selon une étude d'impact économique réalisée par l'économiste Jack Mintz, la taxe proposée entraînera une baisse d'au moins 90 millions de dollars en revenus pour les concessionnaires de bateaux et la perte potentielle d'au moins

hurt the very middle-class families that the government is trying to help.

The problem with this kind of tax is that it can be easily avoided by consumers, either by buying other goods or by purchasing and keeping their boats abroad, for example in Florida or in Seattle. The expected drop in sales will significantly impact the bottom line of manufacturers and dealers who will then be forced to scale back their operations and staffing levels.

While we saw a boom in boat sales during the pandemic, the supply chain disruption has been very difficult for our industry and, in fact, dealers are expecting a significant drop in sales due to material shortages. An Ontario dealer, Crate's Lake Country Boats in Orillia, expects a drop of 70% in sales by the end of 2022 and that doesn't account for what will happen once the luxury tax is in place.

The tax also threatens the survival of Canada's domestic boat manufacturing base, which has already been hollowed out by years of competition with low-cost jurisdictions and offshoring. For some yacht builders such as Neptunus Yachts International Inc. in St. Catharines, Canadian sales have been the foundation of their business for 30 years. Neptunus Yachts expects to see their Canadian sales drop to virtually zero.

We can also expect a ripple effect of job losses at marinas and service shops: fewer new boats sold means less work for the marine service industry, much of which is concentrated in rural and coastal communities.

As Mr. Mueller said, in the early 1990s, the U.S. introduced a similar luxury tax on boats that devastated the industry and was inevitably repealed following the loss of thousands of jobs and a net revenue loss for the government. New Zealand, Italy, Norway, Turkey and Spain have also previously introduced luxury taxes on boats. In each one of these cases, the tax was ultimately repealed due to the net-negative economic effects. There is no reason to think the same will not happen here in Canada.

We are also troubled by the singling out of recreational boats and not other recreational products. Boating is a cherished pastime for millions of middle-class Canadian families. In this unaffordable recreational property market, many families choose to purchase a boat as their cottage.

900 équivalents temps plein d'emploi. Bref, cette taxe nuira aux familles de la classe moyenne que le gouvernement tente d'aider.

Le problème, avec ce genre de taxe, c'est qu'elle peut facilement être évitée par les consommateurs, qui n'ont qu'à choisir d'acheter autre chose ou d'acheter ou d'amarrer leurs bateaux à l'étranger, par exemple en Floride ou à Seattle. La baisse attendue des ventes aura un effet considérable sur le bilan de nombreux fabricants et concessionnaires, qui seront alors contraints de réduire leurs activités et leurs effectifs.

Même si nous avons assisté à une explosion des ventes de bateau pendant la pandémie, les perturbations de la chaîne d'approvisionnement ont été très difficiles pour notre industrie. À dire vrai, les concessionnaires s'attendent à une baisse importante des ventes en raison de la pénurie de matériaux. Le concessionnaire ontarien, Crate's Lake Country Boats, à Orillia, prévoit une baisse de 70 % des ventes d'ici la fin de 2022, et cela ne tient pas compte de ce qui arrivera une fois que la taxe de luxe entrera en vigueur.

Cette taxe menace également la survie de l'assise manufacturière de bateaux au Canada, qui a déjà été vidée de sa substance par des années de concurrence avec des pays où les coûts sont plus faibles et de délocalisation. Pour certains constructeurs de yachts, comme Neptunus Yachts International Inc., à St. Catharines, les ventes canadiennes constituent le fondement de leurs activités, et ce, depuis 30 ans. Neptunus Yachts s'attend à ce que ses ventes au Canada deviennent pratiquement nulles.

Nous pouvons également nous attendre à des pertes d'emploi, par ricochet, dans les marinas et les ateliers de service. Lorsqu'il y a moins de bateaux neufs vendus, cela veut dire moins de travail pour les services de marina, qui sont concentrés en grande partie dans les municipalités rurales et côtières.

Comme M. Mueller l'a dit, au début des années 1990, les États-Unis ont instauré une taxe semblable sur les bateaux. Cette taxe a dévasté l'industrie, et les États-Unis l'ont inévitablement annulée après que des milliers d'emplois ont été perdus et que le gouvernement a subi une perte nette de ses recettes. La Nouvelle-Zélande, l'Italie, la Norvège, la Turquie et l'Espagne ont également déjà imposé une taxe de luxe sur les bateaux, et chaque fois, la taxe a finalement été annulée à cause de ses effets économiques négatifs nets. Il n'y a aucune raison de penser que ce ne sera pas la même chose ici, au Canada.

Nous sommes également troublés par le fait que les bateaux de plaisance soient pointés du doigt, mais pas d'autres produits récréatifs. La navigation de plaisance est un passe-temps très prisé par des millions de familles canadiennes de la classe moyenne. Dans le marché actuellement inabordable des

At a time when the government is trying to attract investment and rebuild our economy, a tax that guts homegrown manufacturing and retail businesses makes no sense. Instead of supporting our industry as a vital part of Canada's recovery, this tax is picking winners and losers in outdoor recreation.

The luxury tax also has the potential to damage Canada's trade relations. Concerns have been raised by the boating industry in the United States that this tax directly attacks our Canada-U.S.-Mexico Agreement. Similarly, our trading partnership in the U.K. and the European Union could be hurt by what many may see as an indirect tariff on boats.

In conclusion, I want to draw attention to the latest report released by the Parliamentary Budget Officer stating that there will be a \$2.9 billion loss in sales from boats, aircraft and cars. However, \$2.1 billion, which is 75% of the loss, is expected to come from boats. This is a complete assault on the boating industry.

I saw that yesterday there was an amendment passed removing the September 1, 2022, implementation date for the aerospace industry. That's wonderful news. However, if 75% of the loss is expected from the boating industry, it would be only logical to have a similar amendment for boats to save jobs and not decimate the industry in Canada.

Thank you, Mr. Chair.

The Chair: Thank you, Madam.

Now I will recognize Mr. Mark Agnew, Canadian Chamber of Commerce, to be followed by Ms. Rahmati and Mr. Barnable. The floor is yours, Mr. Agnew.

Mark Agnew, Senior Vice-President, Canadian Chamber of Commerce: Chair and honourable members, it is a pleasure to be here today to discuss Bill C-19. I will focus my remarks on both the competition policy aspects of the legislation as well as the luxury goods tax. I will start with competition policy.

Given the evolving nature of the economy, our competition policies need to keep pace. However, getting it right is critical. This means robust consultations with stakeholders, including not

propriétés de loisir, de nombreuses familles choisissent d'acheter un bateau comme chalet.

À un moment où les gouvernements tentent d'attirer les investissements et de reconstruire notre économie, cela n'a aucun sens d'imposer une taxe qui coupe les vivres des entreprises de fabrication et de ventes au détail locales. Au lieu de soutenir notre industrie, pourtant essentielle à la relance du Canada, cette taxe va déterminer qui seront les gagnants et les perdants dans le secteur des loisirs de plein air.

Cette taxe de luxe risque également d'affaiblir les relations commerciales du Canada. L'industrie américaine de la navigation de plaisance a soulevé des préoccupations quant au fait que cette taxe attaque directement l'Accord Canada—États-Unis—Mexique. Dans le même ordre d'idées, notre partenariat commercial avec le Royaume-Uni et l'Union européenne pourrait être miné par ce que beaucoup considèrent comme un tarif douanier indirect sur les bateaux.

Pour conclure, j'aimerais attirer votre attention sur le dernier rapport publié par le directeur parlementaire du budget selon lequel il pourrait y avoir des pertes de 2,9 milliards de dollars en ventes pour les bateaux, les aéronefs et les voitures. De plus, 2,1 milliards de dollars, c'est-à-dire 75 % de cette perte, seraient attribuables aux bateaux. Il s'agit absolument d'une attaque dirigée contre l'industrie nautique.

J'ai vu, hier, qu'un amendement avait été adopté pour retirer la date de mise en œuvre du 1^{er} septembre 2022 pour l'industrie aérospatiale. C'est une excellente nouvelle, mais si on s'attend à ce que 75 % des pertes soient attribuables à l'industrie nautique, il ne serait que logique d'adopter un amendement similaire pour les bateaux afin de sauver les emplois et d'éviter de dévaster l'industrie canadienne.

Merci, monsieur le président.

Le président : Merci, madame.

Je donne maintenant la parole à M. Mark Agnew, de la Chambre de commerce du Canada, puis ce sera à Mme Rahmati et à M. Barnable. Vous avez la parole, monsieur Agnew.

Mark Agnew, premier vice-président, Chambre de commerce du Canada : Monsieur le président, honorables sénateurs et sénatrices, c'est un plaisir d'être ici aujourd'hui pour discuter du projet de loi C-19. Je vais surtout axer mes commentaires sur les dispositions de la loi qui traitent de la politique en matière de concurrence et de la taxe sur les produits de luxe. Je vais commencer par la politique en matière de concurrence.

Compte tenu de la nature changeante de l'économie, nos politiques en matière de concurrence doivent suivre le rythme, mais il est tout de même essentiel de bien faire les choses. Cela

only the business community but also representatives from the legal community, civil society and consumers, among others.

The chamber is particularly concerned with three elements and hopes that these will not be part of an omnibus bill but, rather, be part of the fuller review of the Competition Act that has been promised by Innovation, Science and Economic Development Canada, or ISDE, for later this year.

First is the abuse of dominance provisions and the codifying of a number of definitions. An overly broad approach to defining what anti-competitive behaviour is particularly problematic because every act of competition may — at least in the eyes of a competitor — “impede” their progress or expansion. Indeed, an act seen to outdo a competitor is at the very heart of healthy and necessary competition in the economy. Clarity is also needed in areas like privacy given we have a separate privacy regulator at the federal level in this country. While some have argued that these proposals could codify existing practice, we should not be haphazard given that legislation cannot be changed on a whim.

Second is the changes to penalties. The proposed changes to administrative monetary penalties represent a significant overcorrection in our view. Such significant penalties of up to 3% of global revenues are problematic when the provisions are being expanded and companies are left without the benefit of jurisprudence to fall back on to understand their implications. The penalties additionally scope-in company activities that are not linked to violations that could potentially be occurring here in Canada.

Third are the no-poach provisions in the legislation. As others have pointed out in separate forums, this poses challenges in the franchise context, where companies have provisions written into contracts, often as a means to ensure that their investments in employee training are not being undermined. There are also interactions with provincial labour laws and how that would interact is not clear at the moment.

I don't have specific amendments to offer the committee today due to the time that we as a business organization need to consult our members that sit across different sectors.

veut dire de mener des consultations robustes avec les intervenants, y compris le milieu des affaires, mais aussi d'autres représentants du milieu juridique, de la société civile et des groupes de consommateurs, entre autres.

Il y a trois éléments en particulier qui préoccupent la Chambre, et nous espérons que ces éléments seront retirés du projet de loi omnibus, afin qu'ils soient placés sous l'égide de l'examen complet de la Loi sur la concurrence qu'Innovation, Sciences et Développement économique Canada — ou ISDE — a promis d'entreprendre plus tard cette année.

Le premier élément concerne les dispositions relatives à l'abus de position dominante et la codification d'un certain nombre de définitions. L'adoption d'une définition trop large de ce qui est anticoncurrentiel pose surtout particulièrement problème, puisque tout acte de concurrence peut — du moins, du point de vue d'un concurrent — « entraver » sa progression ou son expansion. En effet, une action visant à surpasser un concurrent est au cœur même de la concurrence saine et nécessaire. La clarté des définitions est aussi nécessaire dans des domaines comme la protection des renseignements personnels, puisque nous avons un organisme de réglementation fédéral distinct en matière de protection de la vie privée au Canada. Même si certains ont fait valoir que ces propositions pourraient codifier la pratique existante, nous ne devrions pas modifier à l'aveuglette le cadre législatif, étant donné qu'une loi ne peut être modifiée sur un coup de tête plus tard.

Le deuxième élément concerne les modifications apportées aux sanctions. Les modifications proposées aux sanctions administratives pécuniaires représentent une correction excessive, de notre point de vue. Des sanctions aussi lourdes, pouvant aller jusqu'à 3 % des revenus mondiaux, posent un problème lorsque les dispositions sont élargies et que les entreprises ne bénéficient plus de la jurisprudence existante pour les interpréter. Les sanctions s'appliquent en outre à des activités organisationnelles internes qui ne sont pas liées à des violations qui pourraient être commises au Canada.

Le troisième élément concerne les dispositions relatives aux accords de non-débauchage dans le projet de loi. D'autres ont souligné, dans des tribunes distinctes, que cela pose problème dans le contexte des franchises, où les contrats des entreprises comportent souvent les dispositions pour garantir que les investissements dans la formation de leurs employés ne sont pas minés. Il faut aussi tenir compte des interactions avec les lois du travail provincial, et nous ne voyons pas clairement, actuellement, comment tout cela va interagir.

Je n'ai pas de modifications précises à présenter au comité aujourd'hui, puisque nous, en tant qu'organisation commerciale, devons toujours prendre le temps de consulter nos membres appartenant aux différents secteurs.

Despite the assertions made by some that we should make the changes now and figure it out later through administrative guidance or reopening it in the phase two review, I'm not sure this is the right approach that we should take. Ultimately, we don't know what will happen with the review given that it hasn't yet begun. While there may be a tendency to view the Competition Act changes in the context of the current inflationary environment, the current drivers of inflation in the economy would not be addressed by what's included in the Budget Implementation Act.

I want to briefly shift now to the proposed luxury goods tax. Members will be aware from other witnesses that have spoken today about what the luxury goods tax means for the Canadian economy. The industry, especially the aerospace industry, is still in recovery mode from the pandemic. Many concerns that we've heard from our members echo what Mr. Mueller has said about the concerns that he's also heard from his members in the aerospace industry.

There are a number of specific amendments that we'd like to see if the legislation is advanced, including exemptions for exports and liabilities when it comes to usage by the buyer after the sale has occurred.

Again, as other witnesses have also pointed out, it's useful to know what the impact of such a tax has been in other jurisdictions and how, in particular, the United States experience can be something that we learn lessons from here in Canada.

Thank you for the opportunity to make these comments. I look forward to the questions from senators later.

Stuart Barnable, Director of Operations, Canada's Building Trades Unions: Thank you to the members of the committee for the invitation to appear today.

I'm joined by my colleague Rita, our government relations specialist. CBT represents 14 international construction unions with a combined membership of over 3 million unionized workers across North America of which 600,000 are in Canada. The men and women of the building trades are employed anywhere from small developments to billion-dollar construction projects through to the operation, renovation, maintenance and the repurposing of plants, factories and facilities. This construction and maintenance sector annually represents approximately 6% of Canada's GDP.

Today we're here to talk about how Bill C-19 impacts the building trades. This bill includes some important wins for workers, including something we have long advocated for, a

Même si certains affirment que nous devrions apporter ces modifications maintenant et régler les problèmes plus tard au moyen de directives administratives ou en rouvrant la loi lors de la deuxième phase de l'examen, je ne suis pas convaincu qu'il s'agit de la bonne façon de procéder. Au bout du compte, nous ne savons pas ce qui ressortira de cet examen, puisqu'il n'a pas encore commencé. Même si on peut avoir tendance à voir ces modifications de la Loi sur la concurrence dans le contexte de l'environnement inflationniste actuel, ce qu'on propose ici dans la Loi d'exécution du budget ne permettra pas de compenser les pressions inflationnistes actuelles dans l'économie.

Je vais maintenant aborder brièvement le sujet de la taxe proposée sur les produits de luxe. Compte tenu des témoignages précédents aujourd'hui, vous saurez quelles répercussions cette taxe sur les produits de luxe aura sur l'économie canadienne. L'industrie, en particulier l'industrie aérospatiale, tente toujours de se remettre de la pandémie. Nos membres partagent un grand nombre des préoccupations que M. Mueller a soulevées en parlant des préoccupations des membres de l'industrie aérospatiale.

Il y a un certain nombre de modifications précises que nous aimerions voir apporter au projet de loi, s'il doit aller de l'avant, notamment des exemptions pour les exportations et le traitement des dettes en ce qui concerne l'utilisation par l'acheteur après une vente.

Encore une fois, comme l'ont souligné les autres témoins, il est utile de comprendre les effets qu'une telle taxe a eus dans les autres pays. En particulier, nous devrions tirer des leçons ici au Canada de l'expérience des États-Unis.

Je vous remercie de m'avoir permis de présenter cet exposé. Je serai heureux de répondre aux questions des sénateurs et des sénatrices, plus tard.

Stuart Barnable, directeur des opérations, Syndicats des métiers de la construction du Canada : Je remercie les membres du comité de l'invitation à témoigner aujourd'hui.

Je suis accompagné de ma collègue, Mme Rahmati, qui est notre spécialiste en relations gouvernementales. Les Syndicats des métiers de la construction du Canada représentent 14 syndicats internationaux de la construction, qui regroupent plus de 3 millions de travailleurs syndiqués en Amérique du Nord, dont 600 000 au Canada. Les hommes et les femmes des métiers de la construction sont employés dans tout type de projets, des petits aménagements aux projets de construction de plusieurs milliards de dollars, que ce soit pour l'exploitation, la rénovation, l'entretien ou la réfection des usines et des installations. Le secteur de la construction et de l'entretien représente environ 6 % du PIB annuel du Canada.

Nous sommes ici aujourd'hui pour parler des conséquences du projet de loi C-19 sur les métiers de la construction. Ce projet de loi comprend d'importantes victoires pour les travailleurs, entre

labour mobility tax deduction for tradespeople. This deduction will provide tax recognition of up to \$4,000 per year in eligible travel and temporary relocation expenses for tradespeople and apprentices who travel to job sites.

The measure would apply to 2022 and subsequent taxation years. With this deduction, tradespeople will obtain tax fairness compared to other professions that must travel for work from home. They will now be able to deduct those expenses from their income and this will make it easier to get to where the work is and still support their families back home. This policy change will improve workers' lives and improve labour availability across the country. I will pass it over to Rita who will talk about other aspects of this bill that impact the building trades.

Rita Rahmati, Government Relations Specialist, Canada's Building Trades Unions: Thank you, Stuart. Beyond the tax deduction, the budget contains other wins for workers, including the doubling of funding for the Union Training and Innovation Program, a program that has allowed our training centres and organizations to expand, innovate and improve training for skilled tradespeople. This includes projects like the Office to Advance Women Apprentices which is focused on offering wraparound support services to increase the recruitment and retention of women in skilled trades. It includes investments in new home builds, funding for research investments into green technologies, like small modular reactors, and an investment tax credit for carbon capture utilization and storage. It includes investment in a new union-led advisory table that will bring together unions and trade associations to advise the government on priority investments to help workers navigate the changing labour market, with a particular focus on skilled, mid-career workers in average sectors and jobs. Finally, it includes investments in health care in a national pharmacare program that will benefit all Canadians.

This budget is good for workers. We appreciate the committee taking time to hold consultations on this important legislation. Our organization, CBTU, urges the Senate to support Bill C-19 to ensure workers can start benefiting soon.

autres quelque chose que nous demandons depuis longtemps : une déduction fiscale pour la mobilité de la main-d'œuvre à l'intention des gens de métier. Cette déduction permet aux personnes de métier ainsi qu'aux apprentis qui doivent se déplacer jusqu'à un chantier de déduire jusqu'à un maximum annuel de 4 000 \$ les dépenses admissibles liées aux déplacements et à la réinstallation temporaire.

Cette mesure serait applicable en 2022 et au cours des exercices suivants. Cette déduction garantit l'équité fiscale pour les gens de métier, en comparaison des autres professionnels qui doivent se déplacer de chez eux vers le lieu de travail. Les gens de métier pourront désormais déduire ces dépenses de leur revenu, et il sera donc plus facile pour eux d'aller là où il y a du travail et de continuer à soutenir leur famille chez eux. Ce changement stratégique va améliorer la vie des travailleurs et améliorer la disponibilité de la main-d'œuvre à l'échelle du pays. Je vais maintenant céder la parole à Mme Rahmati, qui va vous parler des autres aspects de ce projet de loi qui auront des conséquences sur les métiers de la construction.

Rita Rahmati, spécialiste en relations gouvernementales, Syndicats des métiers de la construction du Canada : Merci, monsieur Barnable. En plus de cette déduction fiscale, le budget comprend d'autres gains pour les travailleurs, comme le doublement du financement accordé au Programme pour la formation et l'innovation en milieu syndical, un programme qui a permis aux centres de formation et aux organisations d'élargir, d'innover et d'améliorer la formation des gens de métier. Ce programme comprend les projets comme la création de l'Office to Advance Women Apprentices — le bureau de promotion des femmes apprenties —, une initiative visant à offrir des services de soutien global pour accroître le recrutement et le maintien en poste des femmes dans les métiers spécialisés. Il y a également des investissements pour la construction de nouveaux logements; des fonds pour les investissements dans la recherche sur les technologies vertes, comme les petits réacteurs modulaires; et un crédit d'impôt à l'investissement pour le captage, l'utilisation et le stockage du carbone. Il y a aussi des investissements dans un nouveau groupe consultatif dirigé par les syndicats, qui réunit les syndicats et les associations commerciales et qui conseillera le gouvernement sur les investissements prioritaires pour aider les travailleurs à se débrouiller dans le marché du travail en pleine évolution; l'accent sera particulièrement mis sur les travailleurs qualifiés à mi-carrière dans les secteurs moyens et occupant des emplois moyens. Enfin, il y a des investissements dans les soins de santé pour favoriser un programme national d'assurance-médicaments au profit de l'ensemble des Canadiens.

Il s'agit d'un bon budget pour les travailleurs. Nous remercions le comité de prendre le temps de tenir des consultations sur cet important projet de loi. Notre organisation, les Syndicats des métiers de la construction du Canada,

As we look beyond Budget 2022, we urge the government to focus on addressing concerns over labour availability within the construction industry and other industries facing similar concerns. CBTU and our affiliates are leaders in apprenticeship and training to build Canada's skilled trades workforce, but it takes time to start and train apprentices. The reality of the construction industry is that it is cyclical and seasonal, meaning at times one region of the country may have a number of projects going on that require a large workforce, more than the local labour market can supply.

When we see a boom or increase in the number of major projects or shutdowns happening across the country, it can create a temporary labour shortage.

The Temporary Foreign Worker Program is part of the short-term solution to address temporary availability but requires some changes. The labour market impact assessment process should be strengthened and consultations with local building trades councils should be required as part of these applications. Local building trades have the best knowledge of labour availability within the respective markets and should be notified of any Temporary Foreign Worker Program applications for construction in order to verify labour availability.

Additionally, given unions' record as an exemplary employer, the Canadian government can ensure greater compliance with the Temporary Foreign Worker Program, ensure workers' rights are protected and prioritize the hiring of Canadians first by recognizing unions as employers and enabling unions to bring in temporary foreign workers themselves.

Our second recommendation is to ease cross-border mobility for skilled trades workers between Canada and the U.S. Through our training halls across North America, we know that training qualifications for many of the trades are near identical on both sides of the border; therefore, it just makes sense to allow workers to travel back and forth to address labour shortages, something they can't currently do easily.

recommande fortement au Sénat de soutenir le projet de loi C-19 afin de veiller à ce que les travailleurs puissent commencer bientôt à en tirer les avantages.

Au-delà du budget de 2022, nous exhortons le gouvernement à s'attaquer aux préoccupations liées à la disponibilité de la main-d'œuvre dans le secteur de la construction ainsi que dans d'autres industries ayant des problèmes similaires. Notre organisation et nos partenaires sont des chefs de file en ce qui concerne les programmes d'apprentissage et de formation pour former des effectifs de travailleurs de métier qualifiés au Canada, mais il faut tout de même du temps pour commencer à former des apprentis. La réalité de l'industrie de la construction, c'est qu'il s'agit d'un secteur cyclique et saisonnier, ce qui veut dire qu'à un certain moment, dans une région donnée du pays, il peut y avoir un certain nombre de projets en cours qui exigent énormément de main-d'œuvre, plus que le marché du travail local ne peut en fournir.

Lorsqu'il y a un boom ou une augmentation du nombre de grands projets, ou alors des fermetures d'un bout à l'autre du pays, cela peut créer des pénuries de main-d'œuvre temporaires.

Le Programme des travailleurs étrangers temporaires fait partie de la solution à court terme pour fournir temporairement plus de main-d'œuvre, mais quelques modifications doivent lui être apportées. Il faudrait renforcer le processus d'étude d'impact sur le marché du travail, et il devrait être obligatoire de consulter les conseils locaux des métiers de la construction dans le cadre des demandes. Les métiers locaux de la construction savent le mieux quelle est la disponibilité de la main-d'œuvre dans leurs marchés respectifs, et ils devraient être mis au courant de toute demande au titre du Programme des travailleurs étrangers temporaires liée à la construction, afin de pouvoir vérifier la disponibilité de la main-d'œuvre.

De plus, puisque notre organisation a toujours été un employeur exemplaire, le gouvernement du Canada pourrait ainsi assurer une plus grande conformité avec le Programme des travailleurs étrangers temporaires, veiller à ce que les droits des travailleurs soient protégés et prioriser l'embauche de Canadiens d'abord, en désignant des syndicats à titre d'employeurs et en les habilitant à faire venir eux-mêmes des travailleurs étrangers temporaires.

Notre deuxième recommandation est de faciliter la mobilité transfrontalière des travailleurs de métiers spécialisés entre le Canada et les États-Unis. Nous avons des centres de formation dans toute l'Amérique du Nord, et c'est pourquoi nous savons que les exigences en matière de formation pour un grand nombre de métiers sont presque identiques des deux côtés de la frontière; par conséquent, il serait tout à fait logique de permettre aux

A third recommendation is to establish a construction immigration pilot to bring in skilled trades immigrants. This program could be modelled after the Atlantic Immigration Program which has been successful in bringing in over 10,000 newcomers to Canada. CBTU recommends a pilot project that targets bringing in 10,000 workers specifically to work in the construction industry in a province that has significant labour needs such as Ontario or British Columbia.

As stated earlier, Budget 2022 has many valuable supports for workers. We are eager to continue working with the government to make changes that will support our workforce and the greater economy. Thank you, and we look forward to answering any questions that you may have.

The Chair: Thank you very much for your statements.

We will now proceed to questions. You will have a maximum of six minutes each for the first round and a maximum of three minutes each for the second round. Please ask your questions directly to the witnesses, and witnesses please respond concisely. The clerk will inform me when the time is over by raising her hand.

Senator Marshall: Thank you to all of our witnesses for your statements.

I wanted to focus on a specific area. I did read some of the testimony in the House of Commons Finance Committee. This is very controversial legislation. My experience is that sometimes there is intense opposition to legislation, but once it's enacted, industries and workers seem to adapt to it — maybe they're just hobbling along or maybe they really are making do.

One of the issues raised is the possibility of some industries moving south of the border. I would just like your comments as to if that's a real possibility, not just the businesses but the workers also. We know there is a labour shortage in Canada and these industries require skilled workers. They may see what is happening in the U.S. as being more enticing than what's happening here in Canada.

travailleurs de se déplacer d'un côté et de l'autre pour remédier aux pénuries de main-d'œuvre, puisqu'ils ne peuvent pas faire cela facilement présentement.

Une troisième recommandation serait d'établir un projet pilote d'immigration dans le milieu de la construction, afin de faire venir ici des travailleurs immigrants dans des métiers spécialisés. Pour ce programme, nous pourrions nous inspirer du Programme d'immigration au Canada atlantique, dans le cadre duquel plus de 10 000 nouveaux arrivants ont pu venir au Canada. Les Syndicats des métiers de la construction du Canada recommandent qu'un projet pilote soit mis en œuvre avec l'objectif de faire venir au Canada 10 000 travailleurs pour travailler spécifiquement dans l'industrie de la construction d'une province où il y a une importante pénurie de main-d'œuvre, comme en Ontario ou en Colombie-Britannique.

Comme cela a été dit plus tôt, le budget de 2022 comprend un grand nombre de précieuses mesures de soutien pour les travailleurs. Nous sommes impatients de poursuivre notre travail avec le gouvernement pour apporter des modifications qui soutiendront notre main-d'œuvre et l'économie en général. Merci. Nous sommes prêts à répondre à toutes les questions que vous pourriez avoir.

Le président : Merci beaucoup de vos déclarations.

Nous allons passer à la période de questions. J'aimerais souligner aux sénateurs et sénatrices que vous disposerez de six minutes pour le premier tour, et de trois minutes maximum pour le deuxième. Je vous demande donc de poser votre question directement, et aux témoins de répondre de façon succincte. La greffière m'avisera quand le temps sera écoulé en levant la main.

La sénatrice Marshall : Merci à tous les témoins de leurs déclarations.

Il y a un thème précis sur lequel j'aimerais insister. J'ai lu une partie des témoignages devant le Comité des finances de la Chambre des communes. Il s'agit d'un projet de loi très controversé. D'après mon expérience, il arrive que, malgré une opposition intense à un projet de loi, une fois qu'il est adopté, les industries et les travailleurs finissent par s'y adapter... peut-être le feront-ils tant bien que mal, ou peut-être apprennent-ils vraiment à composer avec la nouvelle réalité.

Une préoccupation qui a été soulevée est celle d'un déménagement éventuel de certaines entreprises au sud de la frontière. Pourriez-vous nous dire, tout simplement, s'il s'agit d'une réelle possibilité, et pas seulement pour les entreprises, mais aussi pour les travailleurs? Nous savons qu'il y a une pénurie de main-d'œuvre au Canada, et que ces industries ont besoin de travailleurs qualifiés. Peut-être jugeront-ils que le contexte aux États-Unis est plus attirant que celui ici au Canada.

I would appreciate your views on the risk of people and businesses moving south of the border or to other countries. We could start with Mr. Mueller. He was the first presenter for statements.

Mr. Mueller: Sure, I would be happy to. Thank you for the question, senator. I think it's a really good one, especially in the context of aerospace, which is a global industry and globally competitive.

Our real concern is that if this luxury tax is brought in as is, it would be more attractive to not only purchase but also operate these planes out of different jurisdictions, such as the United — [Technical difficulties] — industry that they've seen. I'll try and summarize what I was saying. Briefly, it's a very important question, senator, for the aerospace industry in particular with respect to it being a global industry — [Technical difficulties] — The real concern —

The Chair: When you're making your presentation, giving comments, we lose you and then you come back. Maybe to the clerk could we have one of the technicians call Mr. Mueller?

Senator Marshall, do you want to give another question?

Senator Marshall: I would like to hear from all the witnesses. I would like to hear from Ms. Anghel from the National Marine Manufacturers Association and also Mr. Agnew from the Canadian Chamber of Commerce. I would also like to hear from Mr. Barnable or Mr. Rahmati on the possibility of skilled workers moving.

Ms. Anghel: Sure, I would love to. Thank you, senator, for the question. This is a very big issue and you've raised a very valid concern. As I mentioned in my testimony, when we look at the manufacturers that are here in Canada, like Neptunus Yachts, KingFisher, Stanley Boats, they will have a difficult time to continue operating in Canada. If Neptunus has to seek all of its customers from the U.S. or other jurisdictions, Europe perhaps, why would it continue to stay in St. Catharines, Ontario? That's a threat.

We can also look at the situation from a dealership perspective. The situation may not be businesses moving to the U.S. so much but the dealerships just going out of business and there being no jobs here because all the boats are being sold on the U.S. side and staying there. A boat can be sold and kept in the United States. It could, perhaps, travel to Canada, as well, for vacations, but, in fact, if there is all this difficulty and taxation, then they'll just choose to stay in the U.S. Then, not only have we lost the jobs at the retail level, but we've lost the jobs in the tourism sector as well. Thank you.

J'aimerais connaître votre opinion sur le risque de voir des gens et des entreprises déménager au sud de la frontière ou dans d'autres pays. Peut-être que M. Mueller pourrait commencer. Il a été le premier à présenter sa déclaration.

M. Mueller : Oui, j'en serais ravi. Merci de la question, madame la sénatrice. C'est une excellente question, selon moi, surtout dans le contexte de l'industrie aérospatiale, puisque c'est une industrie mondiale, et où la concurrence est internationale.

Notre grande préoccupation, si cette taxe de luxe est adoptée telle quelle, c'est que ce sera non seulement plus intéressant d'acheter des aéronefs ailleurs, mais aussi de les exploiter, par exemple aux États-Unis — [Difficultés techniques] — industrie qu'on a vu. Je vais essayer de résumer ce que je veux dire. En gros, c'est une question très importante, madame la sénatrice, pour l'industrie aérospatiale, surtout parce que c'est une industrie mondiale — [Difficultés techniques] — La vraie préoccupation...

Le président : Quand vous présentez votre exposé ou faites des commentaires, nous sommes coupés. La greffière peut peut-être demander à l'un de nos techniciens d'appeler M. Mueller?

Sénatrice Marshall, voulez-vous poser une autre question ?

La sénatrice Marshall : J'aimerais entendre tous les témoins. J'aimerais entendre le témoignage de Mme Anghel de l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques et également M. Agnew de la Chambre de commerce du Canada. J'aimerais également entendre M. Barnable ou Mme Rahmati sur la possibilité de déplacer les travailleurs qualifiés.

Mme Anghel : Bien sûr, avec plaisir. Merci de la question, madame la sénatrice. C'est une très grande question et vous avez soulevé une préoccupation légitime. Comme je l'ai dit dans mon témoignage, quand on se penche sur les manufacturiers qui sont ici au Canada, comme Neptunus Yachts, KingFisher, Stanley Boats, ils auront tous de la difficulté à poursuivre leurs activités au Canada. Si Neptunus doit chercher tous ses clients aux États-Unis ou ailleurs, en Europe peut-être, pourquoi resterait-il à St. Catharines, en Ontario? C'est un risque.

Nous pouvons également examiner la situation du point de vue du concessionnaire. La situation n'est peut-être pas tant due au fait que les entreprises s'installent aux États-Unis qu'au fait que les concessionnaires font faillite et qu'il n'y a pas d'emploi ici, parce que tous les bateaux sont vendus du côté des États-Unis et qu'ils y restent. Un bateau peut être vendu et gardé aux États-Unis. Il pourrait peut-être venir au Canada également, pour des vacances, mais, en fait, s'il y a toutes ces difficultés et ces taxes, ils choisiront simplement de rester aux États-Unis. Ensuite, non seulement nous perdons des emplois dans la vente au détail,

Senator Marshall: Do I have time for Mr. Agnew to respond?

The Chair: Yes, please, Mr. Agnew, let's continue for that first question, please.

Mr. Agnew: Thank you, senator, for the question, and, certainly, I wouldn't ever want you to think that because something happens, and then we sort of soldier on, that we're happy about things. There are a lot of issues where the Parliament or government may decide not to take our advice, and we may decide to raise the issue, but we may decide to focus our efforts on more pressing priorities. If something happens that we're not happy with, it doesn't mean that we are necessarily happy, but I think businesses try to be as adaptable as they can.

What I will say, though, is when certain measures are passed, businesses may decide not to make future investments. Something that we hear from our members time and time again is that they have to compete around their global board table for capital investment, and because a certain decision was made in Canada, they decide to keep their current operation size and may not make further investments into the market.

I think that as Canada is a high-cost jurisdiction compared to other ones, particularly when we are talking about manufacturing, we need to be doing everything we can to be an attractive destination for investment.

Senator Marshall: Thank you. Could I hear from either Mr. Barnable or Ms. Rahmati? I would be interested in hearing what kind of pressure this is going to be putting on skilled workers.

Ms. Rahmati: Thank you for the question, senator.

I don't think this applies to our membership all that widely, because we primarily represent members who work on construction sites and refurbishments and not in the manufacturing sector.

With that said, we do have concerns over labour availability already, as I mentioned in my remarks, and we, of course, want to have a market in Canada that would support workers staying here in Canada in all sectors and in our sector in particular.

Senator Marshall: Do I have time, Mr. Chair, for another question?

mais nous perdons aussi des emplois dans le secteur du tourisme. Merci.

La sénatrice Marshall : M. Agnew a-t-il le temps de répondre?

Le président : Oui, s'il vous plaît, monsieur Agnew, continuons avec cette première question, s'il vous plaît.

M. Agnew : Merci de la question, madame la sénatrice et, certainement, je ne voudrais pas que vous pensiez que parce quelque chose se produit, et qu'on s'en sort, on est content. Il y a de nombreuses questions sur lesquelles le Parlement ou le gouvernement pourrait décider de ne pas suivre nos conseils, et nous pouvons décider de soulever la question, mais nous pourrions décider de concentrer nos efforts sur des priorités plus urgentes. Si quelque chose se produit qui ne nous satisfait pas, cela ne signifie pas que nous sommes nécessairement contents, mais je pense que les entreprises essaient de s'adapter autant que possible.

Néanmoins, ce que je dirais, c'est que, quand certaines mesures sont adoptées, les entreprises peuvent décider de ne pas faire d'autres investissements. Nos membres ne cessent de nous répéter qu'ils doivent se battre dans leur conseil d'administration à l'échelle internationale pour obtenir des investissements en capital et, étant donné qu'une certaine décision a été prise au Canada, ils décident de conserver leur taille d'exploitation actuelle et pourraient ne pas faire d'autres investissements dans le marché.

Je pense que, puisque le Canada est un pays où les coûts sont élevés par rapport à d'autres pays, en particulier quand on parle de l'industrie manufacturière, nous devons faire tout ce que nous pouvons pour être une destination attrayante pour les investissements.

La sénatrice Marshall : Merci. Pourrais-je entendre l'avis de M. Barnable ou de Mme Rahmati? J'aimerais savoir quel type de pression cela exercera sur les travailleurs qualifiés.

Mme Rahmati : Merci de la question, madame la sénatrice.

Je ne pense pas que cela s'applique autant à nos membres, car nous représentons essentiellement des membres qui travaillent sur des chantiers de construction et de rénovation, et non pas dans le secteur manufacturier.

Cela dit, nous avons déjà des préoccupations concernant la disponibilité de la main-d'œuvre, comme je l'ai dit dans ma déclaration, et nous voulons, bien sûr, avoir au Canada un marché qui soutiendrait les travailleurs de tous les secteurs et le nôtre en particulier, pour qu'ils restent ici au Canada.

La sénatrice Marshall : Monsieur le président, ai-je le temps de poser une autre question?

The Chair: Yes, senator.

Mr. Mueller are you connected now? Do you want to answer that question, please?

Mr. Mueller: I think I am, and I apologize for that. I had the Zoom unresponsive, but it was a really great question, and I welcome a quick chance to answer it.

I don't know exactly where I got cut off, but as I said before, aerospace is, indeed, a global industry, and there is a lot of competition out there. We're already hearing of planes not going to be purchased because of a tax of this nature being imposed on the industry.

Our fear and our expectation is that those planes will, number one, be purchased elsewhere, and number two, operated elsewhere. Then you have the supply chain, the maintenance and repair, and the overhaul aspects of that, which are quite significant. These are high-value jobs that will be created outside of the country.

As I said in my opening remarks, we're predicting and seeing the potential of a thousand jobs being lost because of this tax and then close to \$1 billion in revenue lost also due to this. That's not only the sales, but it's all the ancillary things that come along with that, including the maintenance, the repair and the overhaul. We're seeing some companies actually making that decision to purchase the plane in Canada, operate in Canada, or purchase it and operate it south of the border, for example.

So it's a very big concern for us, and it's part of the reason we see a significant negative impact due to the tax.

Senator Marshall: Yes, I am aware of companies that are pushing towards the United States as opposed to staying in Canada.

I think, Mr. Mueller, you mentioned in your opening remarks about exempting the aerospace industry. Is that really the solution? I would be interested in hearing what Ms. Anghel has to say about that. To exempt one industry from the bill but leave others to cope with the bill, is that the solution?

I pose my question to both Mr. Mueller and Ms. Anghel.

Mr. Mueller: From our perspective, it is the solution to mitigate the negative impacts, again, the thousand jobs we see being lost and the billion dollars in revenue. I don't think it's an either-or situation, putting different industries in competition with each other. All I can speak to is the aerospace sector, and we're starting to see those significant impacts due to the bill.

Le président : Oui, madame la sénatrice.

Monsieur Mueller, êtes-vous en ligne maintenant? Voulez-vous répondre à cette question, s'il vous plaît?

M. Mueller : Je pense que je suis en ligne, et je m'excuse. Zoom ne fonctionnait pas, mais c'était une excellente question, et je suis heureux de pouvoir y répondre rapidement.

Je ne sais pas exactement où j'ai été coupé, mais comme je l'ai dit tout à l'heure, l'aérospatiale est en effet une industrie mondiale, et il y a beaucoup de concurrence. Nous avons déjà entendu que des avions n'allaient pas être achetés, car une taxe de cette nature était imposée dans l'industrie.

Nos craintes et nos attentes sont que ces avions seront, premièrement, achetés ailleurs et, deuxièmement, exploités ailleurs. Il y a ensuite la chaîne d'approvisionnement, l'entretien et la réparation et les aspects de la remise en état qui y sont liés, qui sont très importants. Ce sont des emplois de grande valeur qui seront créés en dehors du pays.

Comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, nous prévoyons et voyons qu'un millier d'emplois pourraient être perdus à cause de cette taxe, et près de 1 milliard de dollars de recettes également pourraient être perdus pour la même raison. Il ne s'agit pas seulement des ventes; cela touche également tous les aspects connexes qui y sont liés, y compris l'entretien, la réparation et la remise en état. Nous voyons certaines entreprises prendre la décision d'acheter les avions au Canada, de les exploiter au Canada, ou de les acheter et de les exploiter au sud de la frontière, par exemple.

C'est donc une très grande préoccupation pour nous, et c'est en partie la raison pour laquelle nous considérons que la taxe aura des répercussions négatives importantes.

La sénatrice Marshall : Oui, je sais que des entreprises penchent pour aller aux États-Unis plutôt que de rester au Canada.

Monsieur Mueller, vous avez mentionné dans votre déclaration préliminaire l'exemption de l'industrie aérospatiale. Est-ce vraiment la solution? J'aimerais entendre l'avis de Mme Anghel à ce sujet. Exempter une industrie du projet de loi, mais laisser les autres y faire face, est-ce la solution?

Je pose ma question à M. Mueller et à Mme Anghel.

M. Mueller : De notre point de vue, la solution, c'est d'atténuer les répercussions négatives, encore une fois, la perte de milliers d'emplois et d'un milliard de dollars en recettes. Je ne pense pas qu'il s'agisse d'une situation où il faut mettre en concurrence différentes industries. Tout ce dont je peux parler, c'est du secteur de l'aérospatiale, et nous commençons à voir ces répercussions importantes en raison du projet de loi.

It's our understanding that there was no economic analysis being done with respect to the impacts of this legislation, so it is quite concerning to us, seeing what we're seeing within the industry.

As I also said in my opening remarks, the industry is just starting to recover. We saw 30,000 jobs being lost in our industry because of the negative downturn due to COVID-19, and then to put this on the industry at this time is very concerning to us.

We would recommend, number one, remove aircraft from the legislation. If that's not the intention of the government, to take a look at different amendments that would lessen the impact on the industry.

The Chair: Ms. Anghel, please, to complete the answer.

Ms. Anghel: I agree with you, senator; it would be appreciated if all the industries were equally treated, and I understand the sensitivities.

I mentioned in my comments that if 75% of the loss is coming from the boating industry, it makes sense for a kind of step back and a pause on what this luxury tax and legislation in this particular piece will really do to our three industries, and I stand collectively with Mr. Mueller and the auto industry to state there should be a pause for all of our industries, based on the information that has been released about the losses. And again, with the supply chain shortages, this couldn't come at a worse time. In my discussions with the Minister of Finance's staff, there is the view that the boating industry did so well during the pandemic. Yes, there was a short time where there were the staycations and people turning to boating, but with supply chain disruption and lack of inventory, that's not where we are sitting today.

We are decimating the industry in two ways: one that was unintentional, due to COVID, and another that is intentional, with the luxury tax. At least a pause and step back would be one step in the right direction. Thank you.

[Translation]

Senator Forest: I thank the witnesses for being with us. It is clear that this election commitment to impose a tax on luxury goods is part of the platform of the government, which is a minority government. I think that imposing a tax on luxury goods is a good idea. Were you consulted before putting this objective in the federal government's platform?

D'après ce que nous avons compris, il n'y a eu aucune analyse économique des répercussions de ce projet de loi, nous sommes donc très préoccupés d'être témoins de ce que nous voyons dans l'industrie.

J'ai également dit dans ma déclaration préliminaire que l'industrie commence à se rétablir. Notre industrie a perdu 30 000 emplois en raison du ralentissement dû à la COVID-19, et imposer ce projet de loi à l'industrie en ce moment, c'est très préoccupant pour nous.

Nous recommanderions d'abord de retirer les aéronefs du projet de loi. Si ce n'est pas l'intention du gouvernement, il faut examiner les différentes modifications qui permettraient d'atténuer les répercussions sur l'industrie.

Le président : Madame Anghel, s'il vous plaît, veuillez compléter la réponse.

Mme Anghel : Je suis d'accord avec vous, madame la sénatrice; nous aimerions que toutes les industries soient traitées de manière égale, et je comprends les sensibilités.

J'ai mentionné dans mes commentaires que, si 75 % des pertes proviennent de l'industrie de la navigation de plaisance, il est logique de prendre un peu de recul et de faire une pause pour examiner ce que cette taxe de luxe et le projet de loi dans ce domaine particulier feront réellement à nos trois industries, et je me joins à M. Mueller et à l'industrie automobile pour dire qu'il devrait y avoir une pause pour toutes nos industries, d'après les informations qui ont été diffusées au sujet des pertes. Et, encore une fois, en ce qui concerne les pénuries de la chaîne d'approvisionnement, cela ne pouvait pas arriver à un pire moment. Dans mes discussions avec le personnel du ministre des Finances, il en est ressorti que l'industrie de la navigation de plaisance s'en est bien sortie pendant la pandémie. Oui, il y a eu une courte période de vacances sédentaires, et les gens se tournaient vers la navigation de plaisance, mais avec la perturbation de la chaîne d'approvisionnement et le manque de stock, nous n'en sommes pas là aujourd'hui.

Nous sommes en train de faire disparaître l'industrie de deux façons : la première était involontaire, en raison de la COVID, et l'autre est intentionnelle, et tient à la taxe de luxe. À tout le moins, une pause et un peu de recul seraient un pas dans la bonne direction. Merci.

[Français]

Le sénateur Forest : Merci aux témoins d'être avec nous. Il est clair que cet engagement électoral d'imposer une taxe sur les biens de luxe fait partie de la plateforme du gouvernement, qui a été élu de façon minoritaire. Je pense que le fait d'imposer une taxe sur des produits de luxe est bien vu. Est-ce qu'on vous a consulté avant d'inscrire cet objectif dans la plateforme du gouvernement fédéral?

[English]

The Chair: Starting with Mr. Mueller, and, as you made your presentation, please answer the question.

Mr. Mueller: Thank you for the question. This has been a long-standing item that has been around in election platforms, and we have been engaging with the government, with political parties, with members of Parliament, with senators on the impact of this and the potential negative impact, and we have been engaging quite a lot across the board. Once we saw the draft legislation, there were comments on the potential of this, and so we have been engaging and raising, quite frankly, the red flag with respect to the negative impacts that such a tax would have on the industry — again, a thousand jobs and a billion dollars in lost revenue — and then the maintenance, the repair, the supply chain pieces that are there. So it's very concerning, and we have been talking to anyone that will listen to us about the negative impacts, because we're very concerned about this tax. I think all of the industries are, but especially aerospace, just because of the global nature of the industry and the ability to operate these planes in different areas.

Ms. Anghel: We were not consulted prior to this appearing in the platform of the Liberal Party. We also were not consulted in advance of it appearing in the budget.

As Mr. Mueller has said, we have done our part in reaching out to all parties and members of Parliament. We've also been trying to work with finance officials and the minister's office since the budget was presented to express our concerns, but there was no prior consultation. That's why we did our own economic analysis through Dr. Jack Mintz, an economist, to look at the job losses and numbers. Thank you.

Mr. Agnew: No, we had not been involved in any special or bespoke consultations for this one.

The Chair: And the Building Trades Union?

Ms. Rahmati: We also were not consulted on this.

[Translation]

Senator Forest: Thank you. Do I have time for further questions, Mr. Chairman?

The Chair: Yes.

[Traduction]

Le président : Je vais commencer par M. Mueller et, comme vous avez présenté votre exposé, veuillez répondre à la question.

M. Mueller : Merci de la question. C'est un élément qui existe depuis longtemps dans les programmes électoraux, et nous avons discuté de cela et des potentielles répercussions négatives avec le gouvernement, les partis politiques, les députés et les sénateurs, et nous avons été très actifs dans tous les secteurs. Une fois que nous avons vu l'ébauche du projet de loi, il y a eu des commentaires sur son potentiel, et nous nous sommes donc mobilisés et nous avons très franchement sonné l'alarme en ce qui concerne les répercussions négatives qu'une telle taxe aurait sur l'industrie — encore une fois, il est question de la perte d'un millier d'emplois et d'un milliard de dollars en recettes — et, ensuite sur l'entretien, les réparations, les éléments de la chaîne d'approvisionnement connexes. C'est donc très préoccupant, et nous avons parlé des répercussions négatives à tous ceux qui voulaient bien nous écouter, car nous sommes très préoccupés par cette taxe. Je pense que toutes les industries le sont, mais surtout celle de l'aérospatiale, ne fut-ce qu'en raison de la nature internationale de l'industrie et de la possibilité d'exploiter ces avions dans d'autres régions.

Mme Anghel : Nous n'avons pas été consultés avant que cela n'apparaisse dans le programme du Parti libéral. Nous n'avons pas non plus été consultés avant qu'elle n'apparaisse dans le budget.

Comme M. Mueller l'a dit, nous avons fait notre part en communiquant avec tous les partis et les parlementaires. Depuis que le budget a été présenté, nous avons également tenté de travailler en collaboration avec les fonctionnaires du ministère des Finances et le cabinet du ministre pour exprimer nos préoccupations, mais il n'y a eu aucune consultation préalable. C'est pour cela que nous avons effectué notre propre analyse économique par l'intermédiaire de M. Jack Mintz, un économiste, pour examiner les pertes d'emploi et les chiffres. Merci.

M. Agnew : Non, nous n'avons participé à aucune consultation spéciale ou spécifique à ce sujet.

Le président : Et les Syndicats des métiers de la construction?

Mme Rahmati : Nous n'avons pas non plus été consultés à cet égard.

[Français]

Le sénateur Forest : Merci. Ai-je le temps de poser d'autres questions, monsieur le président?

Le président : Oui.

Senator Forest: When the government introduces a new tax, the objective must be tax gain. Has a comparative study been done, if you look at the 900 or 1,000 jobs lost — because again, this is lost tax revenue, because people will not be working and will spend and consume less — versus the estimated predictable profits from this new tax?

Have you been told of a financial balance sheet on the revenues of the new luxury goods tax compared to the tax losses, or as new money in the GDP? Have you been made aware of a cost-benefit study on this new tax on luxury goods?

[English]

Mr. Mueller: That's an excellent question. It was something we were concerned about because we didn't have any input into that. We understand that no economic impact study was done by the government with respect to this tax, which is concerning. We just saw some of the high-level numbers rolled up in the budget, and quite frankly, it didn't make a lot of sense to us considering what we're hearing from industry and the impacts we were seeing already.

Industry is already telling us it is starting to see confirmed orders for these planes not happening anymore. There is a negative impact there. There is a negative impact on workers and on revenue. You're exactly right; those workers are paying taxes, contributing at the federal, provincial and municipal levels. There will be an impact across the board.

In aerospace in particular, these are good-paying jobs, with approximately 30% higher wages than the average manufacturing job. We're concerned, and that's why we have seen unions, including Unifor and the International Association of Machinists and Aerospace Workers, or IAMAW, coming out in opposition to this tax, because of the impact on workers.

Ms. Anghel: I echo Mr. Mueller's comments. It's the same for us. There was no information provided beyond us reviewing the Parliamentary Budget Officer's report initially.

Mr. Agnew: I have nothing further to add on this question, chair.

The Chair: Building trades?

Ms. Rahmati: We do not have much more to add on that. We were consulted on the tax deduction, which we discussed in our remarks and which will benefit our members.

Le sénateur Forest : Lorsque le gouvernement instaure une nouvelle taxe, l'objectif doit être le gain fiscal. A-t-on fait une étude comparative, si l'on considère les 900 ou 1 000 emplois perdus — car il s'agit, encore une fois, de recettes fiscales perdues, parce que des personnes ne travailleront pas et qu'elles dépenseront et consommeront moins —, par rapport aux profits prévisibles estimés de cette nouvelle taxe?

Avez-vous été informé d'un bilan financier sur les recettes de la nouvelle taxe sur les produits de luxe comparativement aux pertes d'impôt, ou comme argent neuf dans le PIB? Avez-vous été mis au courant d'une étude coût-bénéfice sur cette nouvelle taxe sur les produits de luxe?

[Traduction]

M. Mueller : C'est une excellente question. Nous étions préoccupés par cela, car nous n'avons pas eu notre mot à dire. D'après ce que nous avons compris, le gouvernement n'a effectué aucune étude d'impact économique en ce qui concerne cette taxe, ce qui est préoccupant. Nous venons de voir certains des chiffres généraux dans le budget, et, très franchement, cela n'avait pas beaucoup de sens à nos yeux, compte tenu de ce que nous entendons de la part des intervenants de l'industrie et des répercussions que nous constatons déjà.

Les acteurs de l'industrie nous disent déjà que les confirmations de commandes pour ces avions se sont taries. Il y a des répercussions négatives ici. Il y a des répercussions négatives sur les travailleurs et sur les recettes. Vous avez tout à fait raison; ces travailleurs paient des impôts, contribuent à l'échelon fédéral, provincial et municipal. Les répercussions se feront sentir dans toutes les industries.

Dans l'aérospatiale, en particulier, ce sont des emplois bien rémunérés, dont les salaires sont environ 30 % plus élevés que ceux des emplois manufacturiers moyens. Nous sommes préoccupés, et c'est pourquoi nous avons vu des syndicats, y compris Unifor et l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale s'opposer à cette taxe, en raison des répercussions sur les travailleurs.

Mme Anghel : Je partage les commentaires de M. Mueller. Il en va de même pour nous. Aucun renseignement n'a été fourni : nous nous sommes limités à l'examen initial du rapport du directeur parlementaire du budget.

M. Agnew : Je n'ai rien à ajouter à ce sujet, monsieur le président.

Le président : Qu'en est-il des métiers de la construction?

Mme Rahmati : Nous n'avons pas grand-chose à ajouter à ce sujet. Nous avons été consultés concernant la déduction fiscale, que nous avons mentionnée dans nos remarques et qui bénéficiera à nos membres.

[Translation]

Senator Forest: So, as far as you are concerned, there has been no financial analysis to look at the pros and cons of creating this new tax. You mentioned some countries, such as the United States, Italy, France and Australia, that introduced this type of tax and then withdrew it. To your knowledge, in today's global market, are there any countries with significant aeronautical or maritime activities where this type of manufacturing tax still exists? Does it exist in countries that are major players, such as Canada, in the aerospace or marine sector?

[English]

Mr. Mueller: Thank you again for that question. Not that I'm aware of.

We have the example of the U.S., where the tax was brought in; then, we saw some significant sales drops, and they repealed it. When I talked to my international counterparts — again, we're a global industry — and I mentioned this tax to them, they could not believe it, because their countries are doing everything in their power to support the aerospace industry because of the good-paying jobs and the economic benefits it brings.

When I talk to the leaders of some of the other countries' associations, they shake their heads, because they want what we have here in Canada: those good-paying jobs. They can't believe that this type of penalization would be put on the industry, especially as we come out of COVID-19. I mentioned the jobs lost through the pandemic. It's very concerning, and none of our competitive nations are going down this road.

[Translation]

Senator Gignac: My questions are for Mr. Mueller. I am troubled and concerned by what I have heard since the beginning of the session.

When I read the text of the bill, I thought it was a bit complicated. I thought I understood that the export market would not be affected by the sales tax. However, I then understood that sellers would have to pay the tax on luxury goods at the time of sale and that they would reclaim it when the goods were exported. My understanding from your submission is that there could be a delay between the time of sale and the export of the product. Could this create cash flow problems for aerospace companies in Canada?

[Français]

Le sénateur Forest : Donc, en ce qui vous concerne, il n'y a pas eu d'analyse financière pour examiner les avantages et les inconvénients de la création de cette nouvelle taxe. Vous avez mentionné certains pays, comme les États-Unis, l'Italie, la France et l'Australie, qui ont instauré ce type de taxe et l'ont ensuite retirée. À votre connaissance, dans le marché mondial actuel, y a-t-il des pays qui ont des activités importantes dans le secteur l'aéronautique ou dans le secteur maritime où ce type de taxe à la fabrication existe encore? Cela existe-t-il dans des pays qui sont des acteurs majeurs, comme le Canada, en ce qui a trait au secteur de l'aéronautique ou au secteur nautique?

[Traduction]

M. Mueller : Je vous remercie encore de poser la question. Pas que je sache.

Nous avons l'exemple des États-Unis, où la taxe a été mise en place; ensuite, nous avons observé une baisse importante des ventes, et le pays l'a abrogée. Quand j'ai parlé à mes homologues internationaux — encore une fois, nous sommes une industrie mondiale — et que je leur ai mentionné cette taxe, ils ne pouvaient pas y croire, puisque leurs pays font tout ce qui est en leur pouvoir afin de soutenir l'industrie aérospatiale en raison des emplois bien rémunérés et des avantages économiques que l'industrie apporte.

Lorsque je parle aux dirigeants de certaines associations d'autres pays, ils secouent la tête, car ils veulent ce que nous avons ici au Canada : ces emplois bien rémunérés. Ils n'arrivent pas à croire que ce type de pénalisation soit mise en place pour l'industrie, surtout alors que nous venons de passer à travers la pandémie de COVID-19. J'ai mentionné les pertes d'emplois qui avaient découlé de la pandémie. C'est très préoccupant, et aucun de nos pays rivaux ne s'engage dans cette voie.

[Français]

Le sénateur Gignac : Mes questions s'adressent à M. Mueller. Les propos que j'entends depuis le début de la session me troublent et m'inquiètent.

Lorsque j'ai lu le texte du projet de loi, j'ai trouvé que c'était un peu compliqué. Je croyais comprendre que le marché de l'exportation ne serait pas touché par la taxe sur les ventes. Cependant, j'ai ensuite compris que les vendeurs devraient payer la taxe sur les produits de luxe au moment de la vente et qu'ils la récupéreraient lorsqu'il s'agirait de produits exportés. Selon ce que j'ai compris de votre mémoire, il pourrait y avoir un délai entre le moment de la vente et l'exportation du produit. Cela pourrait-il créer des problèmes de flux financiers pour les entreprises du secteur de l'aéronautique au Canada?

[English]

Mr. Mueller: Thank you for the question. It's a good question, and it's very concerning for us. As I mentioned before, aerospace is, in fact, a global industry. Those rebate provisions in the legislation regarding the tax and exports will have some pretty dramatic impacts on cash flows, as you can imagine, especially with the price of some of these jets.

Think about the implications of paying 20% tax and then, depending on the timing of this, having to go to the government to get that rebate back after the fact. If the sale and the export don't line up exactly — and there are many instances where they don't — there will be some pretty dramatic impacts on cash flow specific to that export piece.

There are a lot of other parts of the legislation that also put a lot of red tape on the industry, which is concerning.

[Translation]

Senator Gignac: So, on the same topic, in your opening remarks, you mentioned that you would like the government to back off and exempt the aerospace industry, and you mentioned that you would be open to working together on amendments.

With respect to that particular point, can you elaborate on the amendment that you were proposing, where you seemed to be saying that it would be easier to exempt it completely when we know that the buyer is a foreigner?

Mr. Mueller: Thank you for the question.

[English]

Those are excellent questions. We would like to see aircraft removed from the legislation first and foremost because of the red tape and the onerous reporting mechanisms that are within the bill, which are very detrimental to the aerospace industry. However, it's not only that. There is the aspect of international reputation with respect to this particular piece. I mentioned talking with some of my international colleagues.

We're doing everything in our power. We have a great department in international trade looking at free-trade agreements and how we can lessen the tariffs on our world-class aeronautical products.

On the other hand, we have another department putting in place a 20% tax on the same product. If the government's intention is not to take out aircraft from the legislation, then we do have some practical amendments that I believe some of the parties in the House of Commons side put forward. We have major concerns about the tax and exports which we just talked about before. There are thresholds currently in place to

[Traduction]

M. Mueller : Je vous remercie de la question. Il s'agit d'une bonne question, et c'est très préoccupant pour nous. Comme je l'ai mentionné précédemment, l'aérospatiale est, en fait, une industrie mondiale. Ces dispositions relatives au remboursement dans la loi concernant la taxe et les exportations auront des effets assez importants sur les flux de trésorerie, comme vous pouvez l'imaginer, en particulier avec le prix de certains de ces avions.

Réfléchissez à ce que cela implique de payer une taxe de 20 % et, selon le moment où le paiement se fait, de devoir vous adresser au gouvernement afin de récupérer ce remboursement par la suite. Si la vente et l'exportation ne concordent pas exactement — il y aura de nombreux cas où elles ne concordent pas — il y aura des conséquences assez dramatiques sur le flux de trésorerie spécifique à cette pièce d'exportation.

Il y a plusieurs autres parties de la loi qui créent beaucoup de paperasserie pour l'industrie, ce qui est préoccupant.

[Français]

Le sénateur Gignac : Donc, sur le même sujet, dans vos remarques préliminaires, vous avez mentionné que vous aimeriez que le gouvernement recule et exempte l'industrie aéronautique, et vous avez mentionné que vous seriez ouvert à une collaboration sur les amendements.

En ce qui concerne ce point particulier, pouvez-vous nous en dire plus sur l'amendement que vous proposiez, où vous sembliez dire qu'il serait plus facile de l'exempter complètement quand nous savons que l'acheteur est un étranger?

M. Mueller : Merci pour la question.

[Traduction]

Il s'agit d'excellentes questions. Nous aimerions que les avions soient retirés de la loi, avant tout en raison de la paperasserie et des mécanismes de rapport lourds que contient le projet de loi, qui sont très nuisibles à l'industrie aérospatiale. Cependant, ce n'est pas tout. Il y a l'aspect de la réputation internationale dont cela s'assortit. J'ai mentionné avoir discuté avec certains de mes collègues internationaux.

Nous faisons tout en notre pouvoir. Nous avons un excellent ministère du Commerce international qui étudie les accords de libre-échange et la manière de réduire les tarifs douaniers sur nos produits aéronautiques de classe mondiale.

En revanche, nous avons un autre ministère qui met en place une taxe de 20 % sur le même produit. Si le gouvernement n'a pas l'intention de retirer les avions de la loi, alors nous avons quelques amendements pratiques proposés, je crois, par certains partis à la Chambre des communes. Nous avons des préoccupations importantes au sujet de la taxe et des exportations que nous venons d'aborder. Des seuils sont

determine what is business use. The 90% level is very high. We're suggesting something a little more practical.

There are burdensome reporting mechanisms with respect to the determination of what is private and what is business-related and a daily analysis on those flights. If the tax is triggered later on, then we have a provision imposing liability on the manufacturer in case of false statements. The manufacturers could be held liable for the use of the aircraft after it has been sold. There are lots of concerns there. The reputational damage this tax is doing to our industry is significant, and the onerous reporting and red tape placed on it needs some work.

As I said before, there is that amendment we're hoping to see at third reading to delay the implementation in order to work on some of these issues in particular.

[Translation]

Senator Gignac: Can you give us more details on the price threshold? You mentioned, unless I'm mistaken, that a plane costs the same as a yacht. We're talking about a threshold of \$250,000. As far as I know, an airplane costs much more than a yacht. Can you give us an indication of the price threshold that might give the industry some relief?

Mr. Mueller: Thank you for the question.

[English]

One of our recommendations was to raise the threshold for those non-exempt aircraft above \$100,000, which is the same level as the luxury car so that doesn't make a lot of sense. We didn't put a specific number there because, again, we wanted to see the economic analysis from the government, which wasn't done. We would look at raising it significantly into the millions of dollars, just considering the price difference with respect to purchasing an automobile versus an aircraft.

Again, it didn't make a lot of sense to us on that particular piece.

Senator Richards: Thank you very much. My first question is to Ms. Anghel, and it's about the jobs lost in the boating industry. Are they comparable to the job losses in the aerospace industry? Will they be that devastating?

Ms. Anghel: Yes. Mr. Mueller said about 1,000 in aerospace, and our economic analysis shows a minimum of 900 and it could be up to 3,000.

actuellement en place afin d'établir ce qu'est l'usage commercial. Le niveau de 90 % est très élevé. Nous proposons quelque chose d'un peu plus pratique.

Il existe des mécanismes de rapport assez lourds pour ce qui est de décider de ce qui est privé et de ce qui est lié au commerce et une analyse quotidienne de ces vols. Si la taxe est appliquée plus tard, il existe une disposition qui impose une responsabilité au fabricant en cas de fausses déclarations. Les fabricants pourraient être tenus responsables de l'utilisation de l'avion après sa vente. Il existe beaucoup de préoccupations à cet égard. L'atteinte à la réputation de notre industrie due à cette taxe est importante, et les lourdes exigences redditionnelles et la paperasse qui en découlent doivent être peaufinées.

Comme je l'ai dit précédemment, il y a cet amendement que nous espérons voir en troisième lecture afin de retarder la mise en œuvre pour qu'il soit possible de travailler sur certaines de ces questions précises.

[Français]

Le sénateur Gignac : Pouvez-vous nous donner plus de précisions sur le seuil de prix? Vous avez mentionné, sauf erreur, qu'un avion coûtait le même prix qu'un yacht. On parle d'un seuil de 250 000 \$. Or, à ce que je sache, un avion coûte beaucoup plus cher qu'un yacht. Pouvez-vous nous donner une indication du seuil de prix qui pourrait soulager l'industrie?

M. Mueller : Je vous remercie de la question.

[Traduction]

L'une de nos recommandations était de relever le seuil pour ces aéronefs non exemptés au-dessus de 100 000 \$, ce qui correspond au même niveau que la voiture de luxe, alors cela n'a pas beaucoup de sens. Nous n'avons pas fourni de chiffre précis puisque, une fois encore, nous voulions voir l'analyse économique du gouvernement, qui n'a pas été réalisée. Nous envisagerions une augmentation importante, dans les millions de dollars, simplement en tenant compte de la différence de prix entre l'achat d'une voiture par rapport à l'achat d'un avion.

Là encore, cet élément n'avait pas beaucoup de sens à nos yeux.

Le sénateur Richards : Merci beaucoup. Ma première question s'adresse à Mme Anghel, et c'est au sujet de la perte d'emplois dans l'industrie de la navigation de plaisance. Y a-t-il des pertes d'emplois comparables dans l'industrie de l'aérospatiale? Seront-elles aussi dévastatrices?

Mme Anghel : Oui. Selon M. Mueller, il y en a environ 1 000 dans l'aérospatiale, et notre analyse économique montre un minimum de 900 emplois et cela pourrait aller jusqu'à 3 000 emplois.

Senator Richards: Mr. Mueller, of course, we already pay taxes. We pay a lot of taxes. There are taxes already on aircraft and on luxury items like cars and motorcycles. Most New Brunswickers who earn over \$120,000 or \$130,000 pay about 60% in taxes already.

Can you comment on the taxes already put on the aerospace industry and how prohibitive that already is?

Mr. Mueller: Thanks for the question. There are taxes already. There are tariffs on our exports into certain countries. We work closely with international trade to lower those tariffs with respect to selling our world-class aeronautic products abroad. There's quite a lot of red tape there.

Tax measures are already in place with respect to the personal use of these aircraft. The real concern I have is that this is a tax on the manufacturers, not on the customers. This is a tax levied against the manufacturers that are producing this product and then directly to the workers that are helping support that product. It is very concerning in that respect. The provision of liability, again on the manufacturers, is very concerning with respect to this.

There are other ways of accomplishing some of the goals that the government may have as opposed to putting a tax on the manufacturers of the product that is for sale.

Senator Richards: For someone who doesn't know much about planes, are you talking about all kinds of aircraft, from jets to Cessnas, or just jet aircraft?

Mr. Mueller: We're talking about all different kinds of aircraft. We're world leaders in the business of jets but also helicopters. We also represent helicopter manufacturers. There will be a significant impact on that, so a whole range of aircraft. Not only will different types of aircraft be affected but also — and this is concerning — the supply chain for those and the folks, the companies and the workers that are maintaining those aircraft and retrofitting those aircraft will be affected. The ripple effect is more than maybe that what you would think of in regard to some of the business jets. A whole host of aircraft are caught up in this.

Senator Richards: Thank you very much to the witnesses.

Senator Pate: Thank you very much, Mr. Chair, and thank you to the witnesses. Welcome, in particular, to Mr. Barnable. Many of us know you from another story of your life.

Le sénateur Richards : Monsieur Mueller, bien entendu, nous payons déjà des impôts. Nous payons beaucoup d'impôts. Il existe déjà des taxes sur les avions et sur les articles de luxe comme les voitures et les motocyclettes. La plupart des Néo-Brunswickois qui gagnent plus de 120 000 \$ ou 130 000 \$ paient déjà environ 60 % d'impôt.

Pouvez-vous commenter au sujet des taxes qui sont déjà imposées à l'industrie aérospatiale et expliquer à quel point elles sont déjà prohibitives?

M. Mueller : Merci de la question. Il existe déjà des taxes. Il existe des tarifs douaniers sur nos exportations dans certains pays. Nous travaillons en étroite collaboration avec Commerce international afin de réduire les tarifs douaniers sur la vente de nos produits aéronautiques de classe mondiale à l'étranger. Il y a beaucoup de paperasse là.

Les mesures fiscales sont déjà en place concernant l'utilisation personnelle de ces aéronefs. Ma réelle préoccupation est que cette taxe va toucher les fabricants, et non les clients. Il s'agit d'une taxe imposée aux fabricants qui construisent ce produit, puis directement aux travailleurs qui aident à soutenir ce produit. Cela est très préoccupant à ce chapitre. La disposition relative à la responsabilité, encore une fois pour les fabricants, est très préoccupante à cet égard.

Il existe d'autres manières d'atteindre certains des objectifs du gouvernement plutôt que de taxer les fabricants du produit mis en vente.

Le sénateur Richards : Pour quelqu'un qui ne connaît pas grand-chose des avions... parlez-vous de tous les types d'aéronefs, des aéronefs à réaction aux Cessna, ou seulement des aéronefs à réaction?

M. Mueller : Nous parlons de tous les types d'aéronefs. Nous sommes les leaders mondiaux dans le commerce des aéronefs à réaction, mais aussi des hélicoptères. Nous représentons également les fabricants d'hélicoptères. Il y aura un impact important pour eux, donc cela touche toute une gamme d'aéronefs. Non seulement différents types d'aéronefs seront touchés, mais aussi — et c'est préoccupant — la chaîne d'approvisionnement de ces aéronefs et les personnes, les entreprises et les travailleurs qui les entretiennent et les modernisent seront affectés. Les répercussions sont plus importantes que ce que l'on pourrait imaginer en ce qui concerne certains avions d'affaires à réaction. Toute une série d'aéronefs sont concernés.

Le sénateur Richards : Merci beaucoup aux témoins.

La sénatrice Pate : Merci beaucoup, monsieur le président, et merci aux témoins. Je souhaite la bienvenue en particulier à M. Barnable. Bon nombre d'entre nous vous connaissent grâce à une autre partie de votre vie.

I'm interested, from the building trade union, do you have data on how many Indigenous peoples, individuals from other racialized groups and people from rural communities you represent? And are there plans to incorporate greater job retention or recruitment from those particular categories? That's my first question.

Ms. Rahmati: Thank you, senator, for the question. I will be happy to send you more information on specific numbers for those different groups following this session. We are actively working to diversify our industry. Currently, we have a few programs. We have Build Together, a subset that works to diversify the industry. It's a program that works to support and mentor women in the building trades. We also have Build Together Indigenous Peoples of the Building Trades, which is another chapter that works to diversify the industry and is more active in certain parts of the country.

Through the Union Training and Innovation Program, or UTIP, we have our Office to Advance Women Apprentices, which started in Newfoundland but has now branched into three different provinces because of the funding that we received for it through UTIP. It works to provide mentorship and wraparound support services to get more women into the building trades.

We have a number of programs that are working towards diversifying our workforce.

We have two issues when it comes to diversifying if workforce. The first is recruiting workers; the second is retaining workers in different industries from different backgrounds. When it comes to the retention portion, we have been working on training business managers and leaders across our unions and locals to be better at working with folks from diverse backgrounds. For example, during the pandemic we launched Indigenous Awareness Training — three modules that were done virtually — to talk about the history of Indigenous peoples and about how to provide better spaces and supports for them when they are on job sites so they can feel comfortable and stay and grow in the construction industry and in our local union halls.

Senator Pate: I'm curious as to how you see that the benefits being outlined in these provisions could assist you in terms of increasing hires and how the expense claim for relocation may assist in particular. If that's unavailable now then if you can provide that with the numbers that you send to us, that will be great.

J'aimerais savoir, pour le Syndicat des métiers de la construction, si vous avez des données concernant le nombre d'Autochtones, de personnes appartenant à d'autres groupes racisés et de personnes issues de communautés rurales que vous représentez. Et existe-t-il des plans visant à intégrer un plus grand maintien en emploi ou un plus grand recrutement au sein de ces catégories particulières? Voilà ma première question.

Mme Rahmati : Merci de la question, madame la sénatrice. Je serai ravie de vous envoyer plus de renseignements sur les chiffres précis de ces différents groupes après la séance. Nous travaillons activement à la diversification de notre industrie. Nous avons présentement quelques programmes. Nous avons Bâtir Ensemble, un sous-ensemble qui travaille à la diversification de l'industrie. Il s'agit d'un programme visant à soutenir et à encadrer les femmes dans les métiers de la construction. Nous avons aussi Bâtir Ensemble : les personnes autochtones des métiers spécialisés, qui représente une autre section œuvrant à la diversification de l'industrie et qui est plus active dans certaines parties du pays.

Au moyen du Programme pour la formation et l'innovation en milieu syndical, ou le PFIMS, nous avons notre Office to Advance Women Apprentices, qui a été créé à Terre-Neuve, mais qui existe maintenant dans trois provinces différentes grâce au financement que nous avons reçu dans le cadre du PFIMS. Il s'efforce de fournir des services de mentorat et de soutien global afin de permettre à davantage de femmes d'entrer dans les métiers de la construction.

Nous avons un certain nombre de programmes qui visent à diversifier notre effectif.

Nous faisons face à deux problèmes lorsqu'il s'agit de diversifier notre effectif. Le premier est de recruter des travailleurs, et le deuxième est de maintenir en poste des travailleurs de différentes industries et ayant des antécédents différents. Pour ce qui est du maintien en poste, nous avons travaillé à la formation des gestionnaires et des dirigeants d'entreprise au sein de nos syndicats et de nos sections locales afin qu'ils puissent mieux travailler avec des personnes ayant divers antécédents. Par exemple, pendant la pandémie nous avons lancé la formation sur la sensibilisation aux Autochtones — trois modules qui ont été faits virtuellement — afin de parler de l'histoire des peuples autochtones et de la manière de leur offrir davantage d'espace et de soutien sur les chantiers, pour qu'ils puissent se sentir à l'aise, rester et progresser dans le milieu de la construction et dans les sections locales de nos syndicats.

La sénatrice Pate : Je suis curieuse de savoir de quelle manière vous pensez que les avantages décrits dans ces dispositions pourraient vous aider à recruter davantage et comment la demande de remboursement des frais de réinstallation pourrait vous aider en particulier. Si vous ne disposez pas de ces informations maintenant, vous pourriez nous

Ms. Rahmati: Well, I think the relocation support through the mobility tax deduction will help all workers across Canada. For example, if you're a worker out in the Atlantic, in Newfoundland, it will help you to get over to a job in Alberta and will work to support all workers, not particularly workers of any one background.

With regard to the second part of your question, there are other supports that the government has also launched recently, for example, through the apprenticeship service. It was announced, I think, just prior to the budget that they will provide grants for contractors and unions who hire apprentices. They provide \$5,000 per each first-year apprentice but will provide an additional \$5,000 if it's an apprentice from an underrepresented group. There are a few different supports going on from the government in this budget and prior to this budget as well.

Mr. Barnable: There would be a greater impact on those individuals from remote communities, given the fact that this deduction would be able to facilitate, from a financial aspect, their travel to job sites. I would use the example of someone from Newfoundland travelling to Alberta; obviously, there is a financial impact on them travelling there and that would apply to all people from remote communities.

Senator Pate: If you could provide the details in terms of marginalized communities, that would be great.

I was interested in your assertion you would like to see the union be able to utilize the temporary foreign worker provisions to bring in more workers. I'm curious as to how that would align, given the more limited resourcing — wages, in particular — supports and benefits for individuals in those categories, how would that align with your position representing workers? Would you see that as a way to increase the benefits for temporary foreign worker programs writ large, or would you see some particular focus you would take for this particular benefit?

Ms. Rahmati: Our recommendation around letting unions be employers is meant to support workers who are coming here, making sure that their rights are protected and not violated. We know that some employers utilize the program to be able to get workers in for cheaper labour. We would like to see unions who we know are exemplary employers be able to bring in workers themselves. I know we're concerned with labour availability in our sector and other sectors as well. If workers can come in through a union hall, they could be dispatched on more than one project. If one wraps up after a short period of time, they could be dispatched to another one, whereas in the current system they

les fournir avec les chiffres que vous nous envoyez; ce serait bien.

Mme Rahmati : Eh bien, je crois que l'aide au déplacement au moyen de la déduction fiscale pour la mobilité aidera tous les travailleurs du Canada. Par exemple, si vous êtes un travailleur des Maritimes, à Terre-Neuve, ce soutien vous permettra de trouver un emploi en Alberta et de soutenir tous les travailleurs, et non pas seulement les travailleurs d'une seule origine.

Quant à la deuxième partie de votre question, il existe d'autres soutiens lancés par le gouvernement récemment, par exemple, grâce au Service d'apprentissage. Il a été annoncé, il me semble, juste avant le budget, que le gouvernement offre aux entrepreneurs et aux syndicats des bourses de 5 000 \$ par apprenti de première année, mais il offre 5 000 \$ de plus s'il s'agit d'un apprenti d'un groupe sous-représenté. Il y a quelques mesures de soutien différentes de la part du gouvernement qui sont prévues dans ce budget et qui l'étaient avant ce budget également.

M. Barnable : L'impact serait plus important pour les personnes des communautés éloignées, puisque cette déduction pourrait faciliter, sur le plan financier, leurs déplacements vers les chantiers. Je prendrais l'exemple d'une personne de Terre-Neuve qui se rend en Alberta; bien sûr, il y aura un impact financier lié à son déplacement, et cela s'appliquerait à toutes les personnes issues des communautés éloignées.

La sénatrice Pate : Si vous pouviez fournir les détails concernant les communautés marginalisées, cela serait apprécié.

Je m'intéresse à votre affirmation selon laquelle vous aimeriez que le syndicat soit en mesure de recourir aux dispositions relatives aux travailleurs étrangers temporaires pour faire venir davantage de travailleurs. Je me demande comment cela pourrait fonctionner, étant donné les ressources plus limitées — les salaires, en particulier — les soutiens et les avantages pour les personnes de ces catégories; comment cela pourrait-il concorder avec votre position de représentant des travailleurs? Envisagez-vous cela comme un moyen d'augmenter les avantages des programmes de travailleurs étrangers temporaires dans leur ensemble, ou envisagez-vous une approche précise pour cet avantage en particulier?

Mme Rahmati : Notre recommandation consistant à permettre aux syndicats d'être des employeurs vise à soutenir les travailleurs qui viennent ici, en veillant à ce que leurs droits soient protégés et non violés. Nous savons que certains employeurs utilisent le programme pour faire venir des travailleurs à moindres coûts. Nous souhaiterions que les syndicats, qui sont, nous le savons, des employeurs exemplaires, puissent faire venir des travailleurs eux-mêmes. Je sais que nous sommes préoccupés par la disponibilité de la main-d'œuvre dans notre secteur et dans d'autres secteurs également. Si les travailleurs peuvent entrer par l'intermédiaire d'un syndicat, ils

are brought in by the contractor and can only work on a set project for a set amount of time.

Did that answer your question, senator?

Senator Pate: Sort of. If you have more details around the policies, that would be great. But I'm conscious of our time. Anything you could send in writing would be fantastic.

How many construction workers do you believe would benefit from this policy and by what amount? Also, how many might be excluded due to the minimum work requirement of 36 hours and the requirement that workers be temporarily lodged 150 kilometres closer to the work location than their ordinary residence?

Ms. Rahmati: We did a survey of our membership in August 2021 through Abacus Data commissioned by Let's Build Canada. That's where we found that 75% of respondents — over 1,800 folks — said that they would consider more jobs, which they had not considered previously. There was a high percentage of workers who stated that over the last five years they had had to travel to another province for work. I would be happy to follow up and send you those numbers. We know that our members have been fighting for this for about 20 years, and this is something that they view will help support their labour mobility and entice them to go to different projects across the country.

Mr. Barnable: Just to add, the hours probably wouldn't be an impediment as this is more of a temporary relocation to work rather than a day commute.

The Chair: Thank you. And if you can also respond in writing to some of the information that was requested through questions by Senator Pate, we would appreciate that. I will give you the deadline for that later.

[Translation]

Senator Moncion: I would like to thank Senator Pate, who asked all my questions about the construction sector. I was very interested in that sector as well, because of the deduction. My other question is about the luxury goods tax and I will ask it in English.

pourraient être affectés à plus d'un projet. Si l'un des projets se termine après une courte période, ils pourraient être affectés à un autre projet, alors que dans le système actuel, ils sont recrutés par l'entrepreneur et ne peuvent travailler que sur un projet précis pendant une période déterminée.

Est-ce que cela répond à votre question, sénatrice?

La sénatrice Pate : En quelque sorte. Si vous avez davantage de détails concernant les politiques, ce serait bien, mais je suis consciente du temps dont nous disposons. Tout ce que vous pourriez envoyer par écrit serait fantastique.

Selon vous, combien de travailleurs de la construction bénéficieraient de cette politique et à quel point? Par ailleurs, combien de travailleurs pourraient être exclus en raison de l'exigence de travail de 36 heures minimum et de l'exigence selon laquelle les travailleurs doivent être logés temporairement à 150 kilomètres plus près du lieu de travail que leur résidence habituelle?

Mme Rahmati : Nous avons mené un sondage auprès de nos membres en août 2021 par l'entremise d'Abacus Data. Il a été commandé par Let's Build Canada. Ce sondage nous a révélé que 75 % des répondants — plus de 1 800 personnes — ont déclaré qu'ils envisageraient d'autres emplois, des emplois qu'ils n'avaient pas envisagés avant. Un pourcentage élevé de travailleurs a répondu qu'au cours des cinq dernières années, ils avaient dû se rendre dans une autre province pour travailler. Je serais ravie de faire un suivi et de vous envoyer ces données. Nous savons que nos membres se battent pour cela depuis une vingtaine d'années, et ils estiment que cette mesure favorisera la mobilité de leur main-d'œuvre et l'incitera à participer à différents projets dans tout le pays.

M. Barnable : Je tiens à ajouter simplement que les horaires ne constitueraient probablement pas un obstacle, car il s'agit plutôt d'un déplacement temporaire pour travailler plutôt que d'un déplacement quotidien.

Le président : Merci. Et si vous pouviez aussi fournir par écrit quelques informations demandées par la sénatrice Pate, nous l'apprécierions. Je vous ferai part de la date limite pour cela plus tard.

[Français]

La sénatrice Moncion : Je voudrais remercier la sénatrice Pate, qui a posé toutes mes questions au sujet du secteur de la construction. C'est un secteur qui m'intéressait beaucoup également, en raison de la déduction accordée. Mon autre question concerne la taxe sur les biens de luxe et je vais la poser en anglais.

[English]

The government's luxury tax is based on a campaign promise so it reflects what many Canadians want. There is a growing gap in the distribution of wealth in this country that the government and many governments from around the world are trying to address.

It is also my understanding that the government supported an NDP amendment at the report stage to provide the government with flexibility to set a different coming into force for the aeronautic provisions in the luxury tax. This amendment was unanimously supported by all parties. Could you please comment on that?

Mr. Mueller: Thank you again for the question. There was that NDP amendment to delay the implementation for further consultation with the industry. We were encouraged by that amendment, absolutely. We're expecting further consultations and, hopefully, further amendments to mitigate some of the negative impacts that we will see coming forward, which are currently within the bill.

There is also an opportunity for the Senate to look at other amendments which is what we're asking for. We were encouraged by that amendment, absolutely, to give us a little bit more time to continue to have those conversations and to continue to make the point of the significant job losses and revenue decline that we will see if the tax is implemented as is.

Senator Moncion: Thank you. Anyone else?

Ms. Anghel: Thank you, senator. I agree with your comments that it's a popular view of taxing those who can give back more, but the main point I've been trying to make is that people can choose where to spend their discretionary money so this tax can be avoided. So it's not actually going to tax the rich as they will go to the U.S. to buy their boat or decide to hold off on purchasing a boat. It will hurt the middle-class Canadians who service the boats and sell the boats in rural and coastal communities. That is why I think this is misguided legislation, despite the fact it is intended to tax the rich who can afford to buy yachts.

I'm very happy for Mr. Mueller and the aerospace industry for the amendment, but to my point, 75% of the losses will come from the boating industry. I can't seem to understand why they continue to have any of us left on the list rather than having more consultation and maybe looking at alternatives. That's what I've said all long to the government: we're here to assist to find alternative ways of funding, to assist the government, but not to destroy middle-class jobs across this country. Thank you.

[Traduction]

La taxe sur les produits de luxe du gouvernement est fondée sur une promesse électorale alors elle reflète ce que beaucoup de Canadiens veulent. Il existe un écart croissant dans la répartition de la richesse au sein du pays que le gouvernement et de nombreux gouvernements du monde entier tentent de régler.

J'ai aussi cru comprendre que le gouvernement a appuyé, au moment de la rédaction du rapport, un amendement du NPD visant à permettre au gouvernement de fixer une date d'entrée en vigueur différente pour les dispositions relatives à l'aéronautique liées à la taxe sur les produits de luxe. Cet amendement a été appuyé à l'unanimité par tous les partis. Pourriez-vous commenter cet amendement?

M. Mueller : Merci encore de la question. L'amendement du NPD visait à retarder la mise en œuvre afin de permettre davantage de consultations avec l'industrie. Nous avons été encouragés par cet amendement, absolument. Nous nous attendons à d'autres consultations et, nous l'espérons, d'autres amendements visant à atténuer certains des impacts négatifs que nous allons voir se produire et qui figurent actuellement dans le projet de loi.

Le Sénat a en outre l'occasion d'examiner d'autres amendements, ce que nous demandons. Nous avons absolument été encouragés par cet amendement, qui nous donne un peu plus de temps pour discuter et insister sur les importantes pertes d'emplois et la baisse des revenus que nous verrons si la taxe est mise en œuvre telle quelle.

La sénatrice Moncion : Je vous remercie. Quelqu'un d'autre souhaite commenter?

Mme Anghel : Merci, sénatrice. Je suis d'accord avec vos commentaires pour dire qu'il est populaire de taxer ceux qui peuvent contribuer plus, mais le point principal que je tente de faire valoir est que les gens peuvent choisir où dépenser leur argent discrétionnaire de manière à éviter cette taxe. Donc, la taxe ne va pas réellement taxer les riches, car ces derniers iront aux États-Unis pour acheter leur bateau ou décideront d'attendre avant d'acheter un bateau. Elle fera du tort aux Canadiens de la classe moyenne qui entretiennent les bateaux et les vendent dans les communautés rurales et côtières. Voilà pourquoi je pense qu'il s'agit d'une mesure peu judicieuse, malgré le fait qu'elle est destinée à taxer les riches qui peuvent se permettre d'acheter des yachts.

Je me réjouis de cet amendement pour M. Mueller et l'industrie aérospatiale, mais à mon avis, 75 % des pertes viendront de l'industrie de la navigation de plaisance. Je ne semble pas comprendre pourquoi le gouvernement continue à nous laisser sur la liste plutôt que de mener davantage de consultations et peut-être d'envisager des solutions de rechange. Je le dis depuis longtemps au gouvernement : nous sommes là pour aider à trouver d'autres moyens de financement, pour aider

Mr. Agnew: I would like to build on some of the comments that Mr. Mueller made around the tax. One of the items that has been talked about, for instance, is the taxation of aircraft doesn't date it for export. That's not about taxing wealthy Canadians. These things are being consumed abroad. As much as companies can be an easy target because they're making these types of planes or boats, there are real Canadians that are having to make these things and businesses will have to make tough decisions and ask: If this tax is going to be impacting our bottom line in this way, how does it impact not only future investments but the viability of the investments we have here?

At the end of the day, businesses can't operate at a loss. It has to make good business sense and we need to compete against other countries for that business investment here in the economy.

Mr. Barnable: I think that from our perspective, obviously continue consultations and review some of these policies and look at how businesses are impacted. Touching on what Mr. Agnew said, obviously, these are broad-ranging aspects, but as it relates to the building trades individuals, it wouldn't have a terrible amount of impact on us.

Senator Duncan: Thank you to all the individuals who presented before us today.

I would like to pose my questions to Canada's Building Trades Unions — Mr. Barnable and Ms. Rahmati. In the title, it's not clear — "building trades unions." I was very interested in a recent presentation by the electricity association of Canada. It took a little bit of research on my part to make it clear that utility workers, for example, are included as part of the building trades unions.

I want to make it clear, because utility workers are very, very mobile, as we saw recently in Ottawa with the difficulties with the storm and the power situation. Utility workers from New Brunswick and Quebec were here. It's my understanding that the tax deduction outlined in Bill C-19 is applicable to individuals like this. Could you state that clearly for the record? I would appreciate it.

Mr. Barnable: It would be in those instances where the employer is not paying for their travel. For example, in the incident that happened here in Ottawa in the last couple of weeks, I would imagine that, in those circumstances, the workers were brought in by an employer. This tax deduction would be more applicable to those individuals travelling from one area to another to go to a job site or — to use the example of going from Newfoundland to Alberta — going to a local union hall and

le gouvernement, et non pour détruire les emplois de la classe moyenne dans tout le pays. Je vous remercie.

M. Agnew : Je voudrais revenir sur certains des commentaires de M. Mueller concernant la taxe. L'un des points qui ont été discutés, par exemple, est que la taxation des aéronefs n'est pas propice aux exportations. Il ne s'agit pas de taxer les Canadiens riches. Ces produits sont vendus à l'étranger. Même si les entreprises peuvent être une cible facile parce qu'elles fabriquent ces types d'aéronefs ou de bateaux, ce sont de vrais Canadiens qui doivent fabriquer ces produits, et les entreprises devront prendre des décisions difficiles et se demander : si cette taxe doit avoir un tel impact sur notre bilan, quel impact aura-t-elle sur les investissements futurs, mais aussi sur la viabilité des investissements que nous avons ici?

Au bout du compte, les entreprises ne peuvent pas fonctionner à perte. Elles doivent être rentables, et nous devons faire concurrence aux autres pays pour que les entreprises investissent ici dans l'économie.

M. Barnable : Selon nous, il est évident qu'il faut poursuivre les consultations, réexaminer certaines de ces politiques et examiner l'impact sur les entreprises. Pour revenir sur ce que M. Agnew a dit, il s'agit bien sûr d'aspects très importants, mais pour ce qui est des travailleurs des métiers de la construction, cela n'aurait pas un grand impact sur nous.

La sénatrice Duncan : Je remercie toutes les personnes qui ont comparu aujourd'hui.

J'aimerais adresser mes questions aux Syndicats des métiers de la construction — M. Barnable et Mme Rahmati. Le titre n'est pas clair... « les syndicats des métiers de la construction ». J'ai été très intéressée par un exposé récent de l'Association canadienne de l'électricité. Il m'a fallu faire quelques recherches pour comprendre que les travailleurs des services publics, par exemple, font partie des syndicats des métiers de la construction.

Je tiens à le préciser, car les travailleurs des services publics sont très, très mobiles, comme nous l'avons vu récemment à Ottawa avec les difficultés liées à la tempête et à la situation de l'électricité. Des travailleurs des services publics du Nouveau-Brunswick et du Québec étaient ici. D'après ce que je comprends, la déduction fiscale prévue par le projet de loi C-19 s'applique à des personnes comme elles. Pourriez-vous le dire clairement pour le compte rendu? Je l'apprécieraais.

M. Barnable : Ce serait dans les cas où l'employeur ne paie pas leurs déplacements. Par exemple, dans le cas de l'incident qui s'est produit ici à Ottawa au cours des deux ou trois dernières semaines, j'imagine que, dans ces circonstances, les travailleurs ont été emmenés par un employeur. Cette déduction fiscale s'appliquerait davantage aux personnes qui se déplacent d'une région à l'autre pour se rendre sur un chantier — pour reprendre l'exemple de Terre-Neuve à l'Alberta — qui se rendent dans un

seeking work when there was a call from those areas and travel was not reimbursed by the employer.

Senator Duncan: That's the key, isn't it? Was there adequate consultation with employers or adequate understanding that the employers also often pay for this travel? While this deduction is solely applicable to building trades and is aimed at building trades, there are a number of situations where professionals — I'm thinking of nurses — are attracted across the country, but there the employer pays.

Are you aware of any consultation with employers or provincial finance ministers about this particular deduction? My concern is that we don't want to end up with the CRA auditing a number of people who quite rightly claimed this deduction and employers running into difficulty because they are also paying.

Mr. Barnable: To answer your question, I'm not sure of the amount of consultation. Obviously, our organization had a great deal of conversation about this. This is something we've been advocating for quite some time. I'm unaware of the level of consultation they had.

Obviously, this wouldn't impact employers as it relates to those individuals who claimed the deduction and could be audited by CRA in the future. Obviously, those individuals would have to provide evidence of those trips and keep receipts.

It's similar to the situation where you would move for work. Actually, I think a lot of language that's in Bill C-19 is taken from the Income Tax Act as it relates to a move from one province to another for work, where you're able to claim those deductions.

Senator Duncan: I'm very much supportive of this measure. I do believe that you have long asked for it, and it is a sound measure.

Just one final point. Ms. Rahmati mentioned small modular nuclear reactors in her comments. Would you please provide in writing — I don't want to take up the committee's time — your reference to the small modular reactors, or SMRs, and what information you could provide about that?

Thank you to the presenters for your information. Much appreciated.

The Chair: Ms. Rahmati, there is still time on Senator Duncan's timeline. Would you like to start giving an answer on that particular question, or do you want to send it in writing?

bureau syndical pour chercher du travail quand il y a un appel de ces régions et que les déplacements ne sont pas remboursés par l'employeur.

La sénatrice Duncan : Il s'agit de la clé, n'est-ce pas? Y a-t-il eu une consultation adéquate avec les employeurs ou comprend-on bien que les employeurs paient aussi souvent ces déplacements? Bien que cette déduction ne s'applique qu'aux métiers de la construction et qu'elle leur soit destinée, il existe un bon nombre de situations où des professionnels — je pense aux infirmières — sont appelés à se déplacer dans tout le pays, mais c'est l'employeur qui paie.

Êtes-vous au courant de toute consultation avec les employeurs ou avec les ministres des Finances des provinces concernant cette déduction en particulier? Ma préoccupation est que nous ne voulons pas que l'ARC vérifie un certain nombre de personnes qui ont demandé cette déduction avec raison et que les employeurs rencontrent des difficultés parce qu'ils paient aussi.

M. Barnable : Pour répondre à votre question, je ne suis pas certain du nombre de consultations qui se sont tenues. Évidemment, notre organisation a beaucoup discuté à ce sujet. Il s'agit d'un point que nous défendons depuis un certain temps. Je ne sais pas à combien s'élève le nombre de consultations qu'ils ont eues.

Bien sûr, cela n'aurait pas d'incidence sur les employeurs, car ce sont plutôt les personnes qui ont demandé la déduction qui pourraient faire l'objet d'une vérification par l'ARC à l'avenir. Ces personnes devraient évidemment fournir des éléments de preuve de ces déplacements et conserver les reçus.

La situation est similaire à celle d'un déménagement pour le travail. En fait, il me semble qu'une grande partie du libellé du projet de loi C-19 est tiré de la Loi de l'impôt sur le revenu concernant un déménagement d'une province à une autre pour le travail, où vous pouvez demander ces déductions.

La sénatrice Duncan : Je suis très en faveur de cette mesure. Je crois que vous l'avez demandée depuis longtemps et qu'il s'agit d'une bonne mesure.

Un dernier point. Mme Rahmati a mentionné de petits réacteurs nucléaires modulaires dans ses commentaires. Pouvez-vous s'il vous plaît fournir par écrit — et je ne veux pas prendre le temps du comité — votre référence quant à ces petits réacteurs nucléaires modulaires, ou PRM, et tous les renseignements que vous pouvez fournir à ce sujet?

Merci aux témoins de leurs renseignements. C'est très apprécié.

Le président : Madame Rahmati, il reste encore du temps pour la sénatrice Duncan. Souhaitez-vous commencer à répondre à cette question précise, ou voulez-vous envoyer les renseignements par écrit?

Ms. Rahmati: I'm happy to give some brief remarks here, and I can follow up with some additional details.

My reference in my remarks to small modular reactors was that the budget includes a commitment to do more research into SMRs. The government had put an SMRs pathway report together earlier last year as well.

We're supportive of the government looking further into SMRs and other new technologies to see where investments can be made to help us clean our energy, have fewer carbon emissions and meet Canada's net-zero emissions. For us, the focus will always be on having investments in those technologies to be able to create jobs and opportunities for our members as the transition happens.

The Chair: Thank you for that clarity.

Senator Loffreda: I would like to thank all our panellists for their insightful commentary and comments.

We discussed in great detail the negative impact of the luxury tax on your industries. I would be interested in knowing what percentage of total industry sales are for new cars and aircraft over \$100,000 and new boats over \$250,000. Do we have any numbers on sales that would be affected?

I'll follow up with another question afterwards. Thank you.

Ms. Anghel: Yes, I can speak to that. Between 15% and 20% of the industry is valued above \$250,000. However, when we look at that, the bigger problem is that the value — the revenue — is greater. It's a smaller segment of the industry, but the price point is higher, which affects the manufacturer and the dealer more significantly because of the cost.

Senator Loffreda: What percentage would be that price point? If we look at the total percentage of the majority of Canadian manufacturers, what percentage of their sales are we talking about? What percentage of the industry and of market share does Canada have of boats over \$250,000 or new cars and aircraft over \$100,000 being sold?

Can you elaborate — and the other panellists at the same time — just to get a better feel of the impact we're looking at?

Ms. Anghel: On the manufacturing side, it's a little more difficult to measure because manufacturing, as I mentioned, is not as significant in Canada as it used to be. I can give this to you in writing when I go back and check some of the figures.

Mme Rahmati : Je serais ravie de faire quelques brèves remarques maintenant, et je peux faire un suivi avec des détails supplémentaires.

Si j'ai fait référence aux petits réacteurs modulaires dans mes remarques, c'est parce que le budget comprend un engagement à faire plus de recherches sur les PRM. Le gouvernement avait aussi rédigé un rapport sur les PRM plus tôt l'année dernière.

Nous appuyons l'idée que le gouvernement examine de plus près les PRM et d'autres nouvelles technologies en vue de décider où investir pour nous aider à rendre notre énergie plus propre, à réduire les émissions de carbone et à atteindre l'objectif d'émissions nettes zéro du Canada. Pour nous, l'accent sera toujours d'avoir des investissements dans ces technologies afin d'être en mesure de créer des emplois et des occasions pour nos membres alors que se produit la transition.

Le président : Merci de cette précision.

Le sénateur Loffreda : Je voudrais remercier tous les témoins de leurs commentaires et leurs remarques pertinentes.

Nous avons discuté en détail de l'impact négatif de la taxe sur certains biens de luxe sur nos industries. J'aimerais savoir quel est le pourcentage des ventes totales de l'industrie pour les voitures et les aéronefs neufs de plus de 100 000 \$ et les bateaux neufs de plus de 250 000 \$. Disposons-nous des chiffres relatifs aux ventes qui seraient affectées?

Je vais poursuivre avec une autre question par la suite. Je vous remercie.

Mme Anghel : Oui, je peux en parler. Entre 15 et 20 % de l'industrie est évaluée à plus de 250 000 \$. Toutefois, quand nous examinons cela, le principal problème est que la valeur — le revenu — est plus élevée. Il s'agit d'un petit segment de l'industrie, mais le prix est plus élevé, ce qui affecte le fabricant et le concessionnaire de manière plus importante en raison du coût.

Le sénateur Loffreda : Quel pourcentage représenterait ce niveau de prix? Si nous examinons le pourcentage total de la majorité des fabricants canadiens, quel est le pourcentage de leurs ventes dont il est question? Quel est le pourcentage de l'industrie et de la part de marché du Canada représentent les bateaux de plus de 250 000 \$ ou les nouvelles voitures et aéronefs de plus de 100 000 \$ qui sont vendus?

Pouvez-vous élaborer — et les autres témoins en même temps — juste pour que nous ayons une meilleure idée de l'impact attendu?

Mme Anghel : Du côté du fabricant, il est un peu plus difficile de mesurer parce que la fabrication, comme je l'ai mentionné, n'est pas aussi importante au Canada qu'elle ne l'était auparavant. Je peux vous transmettre par écrit certains chiffres après les avoir vérifiés.

But when I look at the few manufacturers that are left in Canada, for some, it would impact 100% of their business and for others it could be 30% to 50%. When we look at the dealer base, for some dealers, 100% of their sales are valued above \$250,000.

Maybe I'll let Mr. Mueller speak for the aerospace.

Mr. Mueller: Thank you for that and for the question. I think it's safe to say 100% of airplanes are above the threshold of \$100,000. So that's very significant. If you took a look at the personal use and then the business, it would also be significant for the manufacturers. As with boating, it depends vendor by vendor with respect to the specific impacts that are there. But we are already seeing sales being dropped and lost due to this tax being put in place.

Senator Loffreda: Can we have a comment by the Canadian Chamber of Commerce? Do they have any insight on the question?

Mr. Agnew: On this particular aspect, we don't have that level of technical detail, so we would defer to the other associations on it.

Senator Loffreda: Thank you.

Remaining on the luxury tax, we discussed reputational damage and the short-term negative impacts on the industry, which are major. To what extent would there be long-term impacts? I guess you have consulted your stakeholders and your members. I understand the impact short term — the initial years when you're paying the luxury tax — but are there major long-term impacts? Would Canadians get used to paying the luxury tax and just factor it in when purchasing a luxury item? There is some prestige to owning a luxury item and saying that there is a luxury tax. There is prestige to that term. Would the long-term impacts be as great as the short-term impacts? How do you see that affecting your industries?

Mr. Mueller: Thanks for the question. Aerospace, as I mentioned before, is a global industry, and it's very easy for work packages to go. We always talked about how to build the capacity and the capability of the manufacturing sector in this country. When you put in place a 20% tax, which is a significant tax, on these products, if it's going to impact workers and revenue, we're going to see a decline in the capability and capacity of the industry to do this. It is an excellent question.

Mais quand j'examine les quelques fabricants qui restent au Canada, pour certains, cela aurait un impact sur 100 % de leurs activités et pour d'autres, cela pourrait être un impact de 30 à 50 %. Lorsque nous étudions la situation des concessionnaires, pour certains, 100 % de leurs ventes sont évaluées à plus de 250 000 \$.

Je vais laisser M. Mueller parler pour l'industrie de l'aérospatiale.

M. Mueller : Merci de cela et de la question. Je pense que nous pouvons dire avec certitude que 100 % des aéronefs se situent au-dessus du seuil de 100 000 \$. Donc, c'est très important. Si l'on examine l'utilisation personnelle, puis l'utilisation commerciale, ce serait aussi important pour les fabricants. Comme pour la navigation de plaisance, les impacts spécifiques dépendent de chaque vendeur. Cependant, nous observons déjà des baisses et des pertes de ventes dues à la mise en place de cette taxe.

Le sénateur Loffreda : La Chambre de commerce du Canada peut-elle commenter? A-t-elle un avis sur la question?

M. Agnew : Quant à cet aspect précis, nous ne disposons pas de ce niveau de détail technique, et nous nous en remettons donc aux autres associations.

Le sénateur Loffreda : Je vous remercie.

Toujours concernant la taxe sur certains biens de luxe, nous avons parlé des atteintes à la réputation et des impacts négatifs à court terme sur l'industrie, qui sont importants. Dans quelle mesure y aura-t-il des impacts à long terme? Je présume que vous avez consulté vos intervenants et vos membres. Je comprends l'impact à court terme — soit les premières années où vous payez la taxe sur certains biens de luxe —, mais existe-t-il des impacts majeurs à long terme? Les Canadiens finiront-ils par s'habituer à payer la taxe et à en tenir compte lors de l'achat d'un article de luxe? Le fait de posséder un article de luxe et de dire qu'il existe une taxe de luxe a un certain prestige. Le terme a un certain prestige. Les impacts à long terme seront-ils aussi importants que ceux à court terme? Comment pensez-vous que cela affectera vos industries?

M. Mueller : Merci de poser la question. L'aérospatiale, comme je l'ai mentionné auparavant, est une industrie mondiale, et il est très facile d'obtenir des contrats. Nous avons toujours parlé de la façon de renforcer la capacité du secteur manufacturier au Canada. Lorsque vous imposez une taxe de 20 %, ce qui est une taxe importante, sur ces produits, si cela a une incidence sur les travailleurs et les revenus, nous verrons une diminution de la capacité de l'industrie à le faire. C'est une excellente question.

I ask myself a few questions. Is this tax going to hurt revenue in businesses? The answer quite clearly is yes. Will it hurt workers? Yes. Do workers pay taxes? Yes. Does the government lose tax revenue from those workers? Yes. Will it hurt the supply chain? I think this is a very good question with respect to the long-term implications, and the answer is yes, across the country, across all sizes of companies, if those planes aren't being operated here, we're losing that maintenance and repair and overhaul costs.

Reputationally, are any of our competitor nations doing this? The answer is no. It is pretty clear the tax is harmful on business, and it's harmful to workers both short term and long term. Why propose a punishing tax at this time?

Ms. Anghel: I also feel for the boating industry it will have a long-term effect.

It takes a number of years to deliver a larger yacht to a customer. So the supply chain is disrupted. Boats could be ordered today and will be delivered well into 2023. I think those with the discretionary money to make these purchases will just choose to go to — I see a hand up, so I will conclude: I believe it will have long-term effects as well.

[Translation]

Senator Gerba: Thank you to our witnesses. I understand that your organizations have not been consulted and that there are many negative impacts associated with this bill.

You talked about job losses, which is about 1,000 jobs. From a labour point of view, what are the concrete expected impacts, particularly in the targeted sectors, such as luxury cars, boats and aviation? Is there a specific study that could inform us on the real impact on the workforce if we decide to go ahead with this bill? This first question is for Mr. Mueller.

My second question is about offshoring. You mentioned the impact on our free trade agreements. We touched on the issue of companies relocating to the United States. Do you think that companies will relocate because they will not want to be subject to this tax? Will it have an impact on our trade?

I don't know who my last question is for; perhaps Mr. Mueller again. According to the Library of Parliament, the luxury tax revenue generated over five years would be \$779 million: \$572 million for cars, \$162 million for boats and \$45 million for planes. Perhaps this question is for the Canadian Chamber of Commerce. Are you able to explain the figures that the Library of Parliament has given us? Are you aware of those numbers?

Je me pose quelques questions. Cette taxe va-t-elle nuire aux revenus des entreprises? La réponse est très claire : oui. Va-t-elle nuire aux travailleurs? Oui. Les travailleurs paient-ils des taxes? Oui. Le gouvernement perd-il des recettes fiscales de ces travailleurs? Oui. Cela nuira-t-il à la chaîne d'approvisionnement? Je pense que c'est une très bonne question en ce qui concerne les répercussions à long terme, et la réponse est oui, partout au pays, dans les entreprises de toute taille; si ces avions ne sont pas exploités ici, nous perdons ces coûts d'entretien, de réparation et de révision.

Sur le plan de la réputation, y en a-t-il parmi nos pays concurrents qui le font? La réponse est non. Il est assez clair que la taxe nuit aux entreprises, et elle l'est aussi pour les travailleurs à court et à long termes. Pourquoi proposer une taxe punitive à ce moment-ci?

Mme Anghel : Je pense aussi que pour l'industrie de la navigation de plaisance, cela aura un effet à long terme.

Il faut un certain nombre d'années pour livrer un grand yacht à un client. La chaîne d'approvisionnement est donc perturbée. Les bateaux peuvent être commandés aujourd'hui et seront livrés bien après le début de 2023. Je pense que ceux qui ont l'argent discrétionnaire nécessaire pour faire ces achats choisiront simplement d'aller... Je vois une main levée, alors je vais conclure : je crois que cela aura aussi des effets à long terme.

[Français]

La sénatrice Gerba : Merci à nos témoins. Je comprends que vos organisations n'ont pas été consultées et qu'il y a beaucoup d'impacts négatifs liés à ce projet de loi.

Vous avez parlé de pertes sur le plan des emplois, c'est-à-dire environ 1 000 emplois. Du point de vue de la main-d'œuvre, quels sont les impacts prévus concrètement, particulièrement dans les secteurs ciblés, comme les voitures de luxe, les bateaux et l'aviation? Y a-t-il une étude spécifique qui pourrait nous informer sur l'impact réel sur la main-d'œuvre si l'on décide d'aller de l'avant avec ce projet de loi? Cette première question s'adresse à M. Mueller.

Ma deuxième question concerne la délocalisation. Vous avez abordé la question des impacts sur nos accords de libre-échange. On a effleuré la question de la délocalisation des entreprises aux États-Unis. Pensez-vous que les entreprises se délocaliseront parce qu'elles ne voudront pas se soumettre à cette taxe? Cela aura-t-il un impact sur le plan de nos échanges commerciaux?

Je ne sais pas à qui s'adresse ma dernière question; peut-être encore à M. Mueller. Selon la Bibliothèque du Parlement, les revenus de la taxe sur les produits de luxe générés sur cinq ans seraient de 779 millions de dollars, c'est-à-dire 572 millions de dollars pour les automobiles, 162 millions de dollars pour les bateaux et 45 millions de dollars pour les avions. Cette question s'adresse peut-être à la Chambre de commerce du Canada. Êtes-

[English]

Mr. Mueller: There are a few questions in there. Maybe I'll take on the Library of Parliament through the Parliamentary Budget Officer first and then go back through them.

We do have concerns with the Parliamentary Budget Officer's analysis. They didn't take into account the reduction in sales of business aircraft. The Parliamentary Budget Officer said it would be negligible. We're seeing the opposite due to the owners' measures in the bill. We're already seeing some of those sales being dropped. Plus, they didn't take into account the supply chain and the further impacts on the overhaul and maintenance side of things.

I think your second question was on the transfer of jobs and capacity and capability to other countries. We're seeing a real risk of companies operating those aircraft out of other countries. In fact, we had one small business talking about purchasing an aircraft, running and operating it in British Columbia or operating it in another country where they also had a facility. With the 20% tax, it made more sense, potentially, to run it out of a different company.

If you take that into account, the jobs of maintaining and repairing these aircraft are going to be done in other countries. Any overhaul, any modifications, would be done there also.

When we talk about the jobs, which I think was your first question, and the impact on the workers, it is pretty significant. We're seeing the impact on the manufacturers, which is huge, which, again, is why we saw and are seeing unions coming out vocally in opposition to this tax. We have the machinists union in opposition to the tax because they know it's going to impact workers. We've seen Unifor write letters and be vocal on the opposition to this tax because it's going to impact workers.

In the manufacturing, maintenance and repair and overhaul and modification sectors we would see quite a lot of negative impacts. I expect you would see a lot of similar themes from Ms. Anghel and some of the other industries impacted by this tax.

Mr. Agnew: One point I'll expand on is what Mr. Mueller alluded to around the after-sales servicing piece. I don't know the exact ratios offhand in the civilian aircraft industry, but if you look at the Department of National Defence as a proxy, in some ways those enduring maintenance and servicing contracts

vous en mesure de nous expliquer les chiffres que la Bibliothèque du Parlement nous a fournis? Êtes-vous au courant de ces chiffres?

[Traduction]

M. Mueller : Il y a quelques questions là-dedans. Peut-être que je vais répondre à la question concernant la Bibliothèque du Parlement par l'entremise du directeur parlementaire du budget et ensuite revenir sur ces questions.

Nous sommes préoccupés par l'analyse du directeur parlementaire du budget. Elle n'a pas tenu compte de la réduction des ventes d'avions d'affaires. Le directeur parlementaire du budget a dit qu'elle serait négligeable. Nous voyons le contraire en raison des mesures visant les propriétaires prévues dans le projet de loi. Nous constatons déjà une baisse de certaines de ces ventes. De plus, on n'a pas tenu compte de la chaîne d'approvisionnement et des autres conséquences sur l'aspect de la révision et de l'entretien.

Je pense que votre deuxième question portait sur le transfert d'emplois, de capacités et de compétences vers d'autres pays. Nous constatons un risque réel que des entreprises exploitent ces avions à partir d'autres pays. En fait, une petite entreprise nous a parlé d'acheter un avion, de l'exploiter en Colombie-Britannique ou encore dans un autre pays où elle avait également une installation. Avec la taxe de 20 %, il était plus logique, potentiellement, de l'exploiter à partir d'une autre entreprise.

Si vous tenez compte de cela, les travaux d'entretien et de réparation de ces avions se feront dans d'autres pays. Toute révision, toute modification sera également effectuée dans ces pays.

Lorsque nous parlons des emplois, qui était votre première question, je pense, et de l'impact sur les travailleurs, il est assez important. Nous voyons l'impact sur les fabricants, qui est énorme, ce qui, encore une fois, est la raison pour laquelle nous avons vu et voyons les syndicats s'opposer haut et fort à cette taxe. Le syndicat des machinistes s'oppose à la taxe parce qu'il sait qu'elle aura une incidence sur les travailleurs. Nous avons vu Unifor écrire des lettres et s'opposer vivement à cette taxe parce qu'elle aura des répercussions sur les travailleurs.

Dans les secteurs de la fabrication, de l'entretien et de la réparation, de la révision et de la modification, nous verrions beaucoup de répercussions négatives. Je m'attends à voir beaucoup de thèmes similaires évoqués par Mme Anghel et les représentants de certaines des autres industries touchées par cette taxe.

M. Agnew : Un point que je vais approfondir est ce à quoi M. Mueller a fait allusion au sujet du service après-vente. Je ne connais pas les ratios exacts dans le secteur de l'aviation civile, mais si vous prenez le ministère de la Défense nationale comme indicateur, à certains égards, ces contrats d'entretien et de

can be more valuable for the company than the initial sale itself because there is work happening year over year. Not having those benefits accrue to the Canadian economy is to our detriment.

These service contracts are high-skilled jobs. You need engineers and technicians. Not having those longer-term benefits is to our detriment.

The Chair: Senators, we will move to the second round.

Senator Marshall: I wanted some clarification on the consultation. Perhaps Mr. Barnable or Ms. Rahmati can confirm that there was consultation on the labour mobility tax deduction. That was my understanding in your testimony.

Ms. Rahmati: Yes, on the tax deduction for labour mobility, there were lots of consultations with us. We met with a number of parliamentarians and a number of senior staffers with the government in the other place, and they were formulating this in platforms and the budget.

Senator Marshall: Mr. Mueller and Ms. Anghel, am I correct in understanding you weren't consulted on the legislation, that there was no consultation process that you were involved in?

Mr. Mueller: From our perspective, there was no consultation prior to the budget. Since then, there have been consultations, and we've been making representations across government, explaining the concerns. Frankly, it has been pretty disappointing that the government is still moving forward with the tax, considering the severe economic impacts that we're forecasting — again, \$1 billion revenue loss, over 1,000 jobs lost — and companies are already starting to see the impacts because of the uncertainty.

Senator Marshall: Ms. Anghel, is that the same for your organization?

Ms. Anghel: Yes. We were not consulted initially, no.

Senator Marshall: I find this strange. I was just looking at the labour mobility deduction in the legislation, and it's a number of pages. Then I'm looking at the luxury tax act, and it's 175 pages, and there was no consultation. There was consultation on 10 pages but not on the other 175, so I find that very strange.

The other question I have, I know you already mentioned, or there was some discussion of the thresholds of the \$250,000 and the \$100,000, but nobody mentioned the percentages, the 10% or the 20%. I was surprised it was so high and that the thresholds

service durables peuvent être plus précieux pour l'entreprise que la vente initiale elle-même, parce qu'il y a du travail qui se fait année après année. Le fait que ces avantages ne profitent pas à l'économie canadienne est à notre détriment.

Ces contrats de service sont des emplois hautement spécialisés. Vous avez besoin d'ingénieurs et de techniciens. Le fait de ne pas avoir ces avantages à long terme nous nuit.

Le président : Mesdames et messieurs les sénateurs, nous allons passer au deuxième tour.

La sénatrice Marshall : J'aimerais des précisions sur la consultation. Peut-être que M. Barnable ou Mme Rahmati peuvent confirmer qu'il y a eu une consultation au sujet de la déduction fiscale pour la mobilité de la main-d'œuvre. C'est ce que j'ai compris dans votre témoignage.

Mme Rahmati : Oui, en ce qui concerne la déduction fiscale pour la mobilité de la main-d'œuvre, il y a eu beaucoup de consultations avec nous. Nous avons rencontré un certain nombre de parlementaires et un certain nombre de hauts fonctionnaires du gouvernement à l'autre endroit, et ils ont formulé cela dans les programmes et le budget.

La sénatrice Marshall : Monsieur Mueller et madame Anghel, ai-je bien compris que vous n'avez pas été consultés au sujet de la loi, qu'il n'y a eu aucun processus de consultation auquel vous avez participé?

M. Mueller : De notre point de vue, il n'y a pas eu de consultation avant le budget. Depuis, il y a eu des consultations, et nous avons fait des déclarations dans l'ensemble du gouvernement, pour expliquer nos préoccupations. Bien franchement, il a été assez décevant de voir que le gouvernement continue d'aller de l'avant avec la taxe, compte tenu des conséquences économiques graves que nous prévoyons — encore une fois, une perte de revenus de un milliard de dollars, plus de 1 000 emplois perdus — et les entreprises commencent déjà à voir les conséquences en raison de l'incertitude.

La sénatrice Marshall : Madame Anghel, est-ce la même chose pour votre organisation?

Mme Anghel : Oui. Nous n'avons pas été consultés au départ, non.

La sénatrice Marshall : Je trouve cela étrange. Je regardais la déduction pour la mobilité de la main-d'œuvre dans la loi, et cela fait un certain nombre de pages. Puis, je regarde la loi sur la taxe sur certains biens de luxe, et elle fait 175 pages. Il n'y a eu aucune consultation. Il y a eu une consultation sur 10 pages, mais pas sur les 175 autres, et je trouve cela très étrange.

En ce qui concerne mon autre question, je sais que vous avez déjà mentionné, ou qu'il y a eu une discussion sur les seuils de 250 000 \$ et de 100 000 \$, mais personne n'a mentionné les pourcentages, les 10 ou les 20 %. J'ai été surprise qu'ils soient si

were so low. Were there any concerns, or did you not look at the issue of the percentages? Was it just the thresholds that you were concerned about?

Ms. Anghel: I think for us it was a combination. Initially, we did come to the government to say that a \$100,000 boat was quite a small boat, that many middle-class Canadians — so we do appreciate the threshold raising to \$250,000. But there was no discussion or thought that there could be flexibility on the 20% and 10%.

Senator Marshall: One last question. I just wanted to know, both from Mr. Mueller and Ms. Anghel, given that the legislation is 175 pages long, and sometimes there are some interesting little tidbits in there that might have been missed, have you thoroughly reviewed the entire 175 pages? You have a good handle, do you, on the legislation?

Ms. Anghel: We did meet with finance officials, just to clarify. We were not consulted about the policy. When the draft legislation did come out, we did have an opportunity to provide comments, but in the sense that there didn't seem to be any flexibility on the tax being removed.

We have since then met with finance officials to review certain clauses that we did have concerns over.

Mr. Mueller: I want to echo that also, just so that it is clear. There were consultations on draft proposals, but there were none on the overarching policy in the platform or the budget, and we made the same concerns there. It's the amount; it's the threshold; it's the overall legislation that is quite damaging to our industry.

Again, we're pretty disappointed that the government, despite these representations we've all made, is still moving forward with the tax, because of the pretty severe negative impacts that are there.

Senator Marshall: Did the draft legislation change as a result of your discussions with finance officials?

Mr. Mueller: I would say not significantly, from our perspective, no. Again, this goes back to the point that we have been making with respect to the lack of an economic impact assessment from the government, which is also pretty concerning.

[Translation]

Senator Forest: This is a question that might be a suggestion. Would it be possible for you, since you have done some economic analysis, to focus primarily on the question of the

élevés et que les seuils soient si bas. Y avait-il des préoccupations, ou n'avez-vous pas examiné la question des pourcentages? Était-ce seulement les seuils qui vous préoccupaient?

Mme Anghel : Je pense que pour nous, c'était une combinaison. Au départ, nous avons dit au gouvernement qu'un bateau de 100 000 \$ était un bien petit bateau, que de nombreux Canadiens de la classe moyenne... Nous sommes donc satisfaits de la hausse du seuil à 250 000 \$. Mais il n'y a pas eu de discussion quant au fait qu'il pourrait y avoir une flexibilité sur les 20 et 10 %. En fait, on n'y a même pas songé.

La sénatrice Marshall : Une dernière question. J'aimerais juste savoir, tant de la part de M. Mueller que de Mme Anghel... étant donné que la législation fait 175 pages, et qu'il y a parfois de petits détails intéressants qui auraient pu être oubliés, avez-vous examiné à fond les 175 pages? Vous avez une bonne connaissance de la législation, n'est-ce pas?

Mme Anghel : Nous avons effectivement rencontré les responsables des finances, juste pour clarifier. Nous n'avons pas été consultés au sujet de la politique. Lorsque l'avant-projet de loi a été publié, nous avons eu l'occasion de fournir des commentaires, mais il ne semblait pas y avoir de flexibilité quant à la suppression de la taxe.

Depuis ce moment, nous avons rencontré les responsables des finances pour examiner certaines clauses qui nous préoccupaient.

M. Mueller : Je veux aussi me faire l'écho de ces propos, pour que ce soit clair. Il y a eu des consultations sur des ébauches de propositions, mais il n'y en a pas eu sur la politique générale dans le programme ou le budget, et nous avons exprimé les mêmes préoccupations à ce sujet. C'est le montant; c'est le seuil; c'est la loi dans son ensemble qui est assez dommageable pour notre industrie.

Encore une fois, nous sommes assez déçus que le gouvernement, malgré les déclarations que nous avons tous faites, continue d'aller de l'avant avec cette taxe, en raison des conséquences négatives assez graves qui en découlent.

La sénatrice Marshall : L'avant-projet de loi a-t-il été modifié à la suite de vos discussions avec les responsables des finances?

M. Mueller : Je dirais que non, pas de manière importante, de notre point de vue, non. Encore une fois, cela nous ramène à ce que nous avons dit concernant l'absence d'une évaluation des incidences économiques de la part du gouvernement, ce qui est également assez préoccupant.

[Français]

Le sénateur Forest : Il s'agit d'une question qui pourrait être une suggestion. Serait-il possible pour vous, puisque vous avez effectué une certaine analyse économique, de vous concentrer en

amounts that will potentially be collected through this new luxury tax, on the one hand, and on the other hand, the lost tax revenue or taxes that will not be collected because people will have lost their jobs and some of their purchasing power?

If you lose your job, you consume much less. Without being miraculous, these are industries that have interesting properties. Some of them sell luxury products that are often bought by foreigners. This is new money entering the Canadian economy. Given the reduction in the timing of orders and purchases, there would be a significant loss of new money that would potentially be injected into the Canadian economy. Would your organizations be able to present these numbers, which go beyond the political benefit of taxing the wealthiest in a fiscal and accounting sense, and indicate that we would be taking a significant loss?

[English]

Mr. Agnew: Sorry. It was cutting in and out. Could the senator please repeat the last part of his question there?

[Translation]

Senator Forest: In terms of economics, would it be possible to demonstrate what would be gained by implementing this tax and what would be lost due to job losses? Indeed, if people lose their jobs, they no longer pay taxes, they spend less and they lose their purchasing power, so they consume less. One of the things that strikes me as important is that these are industries whose clients are often outside Canada. So it's new money, which comes from other countries, that is injected into the Canadian economy.

If we reduce the number of sales, we end up reducing the injection of new capital into our own economy. Would it be possible to do an economic analysis based on these three factors that would show what we lose, beyond the political benefit of taxing the richest? In my view, there is a clear imbalance in tax revenue.

[English]

Mr. Agnew: Thank you for repeating the question. Yes, I think you can model the impact of the luxury goods tax, and you can look at a whole host of variables. We worked with various organizations in the past to look at these questions about jobs impact and revenue impact on companies. Because we do have an existing industry here, making these products today, absolutely, there can be a reasonable attempt to make a good quantification of the negative impacts of the tax.

priorité sur la question des montants qui seront potentiellement perçus au moyen de cette nouvelle taxe de luxe, d'une part, et d'autre part, sur les pertes de revenus fiscaux ou les taxes perdues qui ne seront pas collectées parce que les gens auront perdu leur emploi et une partie de leur pouvoir d'achat?

Si on perd son emploi, on consomme beaucoup moins. Sans être miraculeuses, il s'agit d'industries qui ont des propriétés intéressantes. Certaines vendent des produits de luxe qui sont souvent achetés par des étrangers. C'est donc de l'argent frais qui entre dans l'économie canadienne. Compte tenu de la réduction du calendrier de commandes et des achats, il y aurait une perte importante d'argent frais qui serait potentiellement injecté dans l'économie canadienne. Vos organisations seraient-elles en mesure de présenter ces chiffres, qui vont au-delà de l'avantage politique de taxer les plus riches sur le plan fiscal et comptable et qui indiquent que nous encaisserions des pertes importantes?

[Traduction]

M. Agnew : Désolé. La connexion coupait. Le sénateur peut-il répéter la dernière partie de sa question?

[Français]

Le sénateur Forest : Sur le plan économique, serait-il possible de démontrer ce que l'on gagnerait à mettre en œuvre cette taxe et ce que l'on perdrait à cause des pertes d'emplois? En effet, si les gens perdent leur emploi, ils ne paient plus d'impôt, ils dépensent moins et ils perdent leur pouvoir d'achat, donc ils consomment moins. Un des éléments qui m'apparaît majeur, c'est qu'il s'agit d'industries dont les clients sont souvent à l'extérieur du Canada. C'est donc de l'argent frais, qui vient d'autres pays, qui est injecté dans l'économie canadienne.

Si nous réduisons le nombre de ventes, nous finissons par réduire l'injection de nouveaux capitaux dans notre propre économie. Serait-il possible d'effectuer une analyse économique basée sur ces trois facteurs qui montrerait ce que nous y perdons, au-delà de l'avantage politique de taxer les plus riches? À mon avis, il y a un net déséquilibre sur le plan du revenu fiscal.

[Traduction]

M. Agnew : Merci d'avoir répété la question. Oui, je pense que vous pouvez modéliser les répercussions de la taxe sur certains biens de luxe, et vous pouvez examiner toute une série de variables. Nous avons travaillé avec diverses organisations dans le passé pour examiner ces questions concernant les répercussions sur les emplois et sur les revenus des entreprises. Étant donné que nous avons une industrie existante ici, qui fabrique ces produits aujourd'hui, absolument, il peut y avoir

[Translation]

Senator Forest: You could even use the figures published by the Library of Parliament.

[English]

The Chair: Mr. Agnew, can you come back to us with a written response, please?

Mr. Agnew: Yes.

The Chair: In respect to the question asked by Senator Forest.

Senator Gignac: My question will be to Mr. Mueller.

In your opening remarks, I think you referred to the fact that companies could challenge this luxury tax regarding the Canada-United States-Mexico Agreement.

Previously, my colleague Senator Gerba asked you the question, but I'm not sure that you really answered that. Could you elaborate on that, on which aspect could this luxury tax be contested with our international trade agreement? I do not understand exactly.

Mr. Mueller: Thank you for the question. I was talking more about the reputational damage that will be put in place with respect to this tax than, perhaps, challenges underneath certain free trade agreements that are out there. I think we'd have to do some pretty concise analysis to take a look at that in particular.

Again, it's very concerning to me if we have an international trade department going out and negotiating free trade agreements, trying to promote our world-class expertise in aircraft and looking to reduce tariffs with respect to those aircraft to sell them overseas — again, 80% of what we produce here in the country is exported, so it is a fairly large market for aircraft — and then on the same hand we have a government department putting in place a 20% tax on the domestic consumption of such a highly sought-after and technologically advanced piece of machinery like an aircraft. It's very concerning from that perspective.

Senator Gignac: Until yesterday, before the amendment was accepted, this tax was to apply to any contract signed after January 1, 2022. This is what I understood.

Now, the government has accepted the postponement of the application for your sector. However, at the end of the day, are you satisfied with that? Or is it creating uncertainty and could it still affect your sector as long as we don't know the rules of the game?

une tentative raisonnable de bien quantifier les répercussions négatives de la taxe.

[Français]

Le sénateur Forest : Vous pourriez même utiliser les chiffres publiés par la Bibliothèque du Parlement.

[Traduction]

Le président : Monsieur Agnew, pourriez-vous nous revenir avec une réponse écrite, s'il vous plaît?

M. Agnew : Oui.

Le président : Par rapport à la question posée par le sénateur Forest.

Le sénateur Gignac : Ma question s'adressera à M. Mueller.

Dans votre déclaration liminaire, je pense que vous avez fait référence au fait que des entreprises pourraient contester cette taxe sur certains biens de luxe en ce qui touche l'Accord Canada—États-Unis—Mexique.

Auparavant, ma collègue, la sénatrice Gerba, vous a posé la question, mais je ne suis pas certain que vous y ayez vraiment répondu. Pourriez-vous préciser quel aspect de cette taxe sur certains biens de luxe pourrait être contesté par rapport à notre accord commercial international? Je ne comprends pas très bien.

M. Mueller : Merci de poser la question. Je parlais davantage des atteintes à la réputation qui seront causées par cette taxe que, peut-être, des défis liés à certains accords de libre-échange qui existent. Je pense que nous devrions faire une analyse assez concise pour examiner ce point en particulier.

Encore une fois, je trouve très inquiétant qu'un ministère du Commerce international négocie des accords de libre-échange, essaie de promouvoir notre expertise de classe mondiale en matière d'aéronefs et cherche à réduire les droits de douane sur ces appareils pour les vendre à l'étranger — encore une fois, 80 % de ce que nous produisons ici au pays est exporté, et il s'agit donc d'un marché assez grand pour les aéronefs — et que, d'un autre côté, le ministère impose une taxe de 20 % sur la consommation nationale d'une pièce d'équipement aussi recherchée et avancée sur le plan technologique qu'un aéronef. C'est très inquiétant de ce point de vue.

Le sénateur Gignac : Jusqu'à hier, avant que l'amendement ne soit accepté, cette taxe devait s'appliquer à tout contrat signé après le 1^{er} janvier 2022. C'est ce que j'ai compris.

Maintenant, le gouvernement a accepté le report de l'application pour votre secteur. Cependant, au bout du compte, en êtes-vous satisfaits? Ou cela crée-t-il une incertitude et pourrait-il encore nuire à votre secteur tant que nous ne connaissons pas les règles du jeu?

Mr. Mueller: As senators well know, businesses thrive on consistency and predictability. We're encouraged by the amendment but not satisfied. We will need to have some pretty frank consultations, and we will have to see further amendments in order to mitigate the serious negative impacts of the tax.

There is still some uncertainty there. As I said before, we're seeing companies lose some sales because of it. I am looking forward to the discussions with the government on that to mitigate the seriously negative impacts of the bill as it is currently drafted.

Senator Loffreda: My question is for the Canadian Chamber of Commerce. We talked substantially about the luxury tax. Given the fact that you are here, I'm interested in knowing your perspective on other matters with the budget bill.

Are your members satisfied with the other elements in the budget bill, for example, the changes being proposed in Bill C-19 to the Competition Act? I am thinking, for instance, of the wage fixing and the no-poach agreements in Division 15 of Part 5 of the bill. Is this something the chamber has called for?

To what extent have your members been consulted for the budget bill? We discussed consultation with respect to the luxury tax in detail, but are there any other elements being disputed in the budget bill?

I know the government is making efforts to improve links to the business community which, according to many, was much needed. Do you see improvements? Are we getting there?

Mr. Agnew: Thank you, senator, for the question. The direct answer would be that no, we're not happy with certain changes that are in the budget with relation to the Competition Act. The three that we have concerns about are the changes to the abuse of dominance provisions, the penalties and the no-poach provisions.

Similar to some of the conversations earlier today about luxury goods, we were not consulted on those specific changes in the budget. We saw the budget document in April that alluded to the fact that these changes would be coming, but we saw the legislation at the same time everyone else did. These are complex legal matters and that is why we urged that these three measures be taken out for further consultation and be put into what the government has already committed to doing with a broader review of the Competition Act.

M. Mueller : Comme les sénateurs le savent bien, les entreprises prospèrent grâce à la constance et à la prévisibilité. Nous sommes encouragés par l'amendement, mais nous ne sommes pas satisfaits. Nous devons mener des consultations assez franches, et voir d'autres amendements pour atténuer les graves répercussions négatives de la taxe.

Il subsiste une certaine incertitude. Comme je l'ai dit auparavant, nous voyons des entreprises perdre des ventes à cause de cette taxe. J'attends avec impatience les discussions avec le gouvernement à ce sujet afin d'atténuer les répercussions négatives graves du projet de loi tel qu'il est actuellement rédigé.

Le sénateur Loffreda : Ma question s'adresse à la Chambre de commerce du Canada. Nous avons beaucoup parlé de la taxe sur certains biens de luxe. Étant donné que vous êtes ici, j'aimerais connaître votre point de vue sur d'autres questions relatives au projet de loi d'exécution du budget.

Vos membres sont-ils satisfaits des autres éléments du projet de loi d'exécution du budget, par exemple, les changements proposés dans le projet de loi C-19 à la Loi sur la concurrence? Je pense par exemple à la fixation des salaires et aux accords de non-débauchage à la section 15 de la partie 5 du projet de loi. Est-ce quelque chose que la Chambre a demandé?

Dans quelle mesure vos membres ont-ils été consultés concernant le projet de loi d'exécution du budget? Nous avons discuté en détail de consultation concernant la taxe sur certains biens de luxe, mais y a-t-il d'autres éléments qui sont contestés dans le projet de loi d'exécution du budget?

Je sais que le gouvernement s'efforce d'améliorer les liens avec le milieu des affaires, ce qui, d'après de nombreuses personnes, était fort nécessaire. Voyez-vous des améliorations? Sommes-nous sur la bonne voie?

M. Agnew : Merci, monsieur le sénateur, de poser la question. La réponse directe serait que non, nous ne sommes pas heureux de certains changements dans le budget concernant la Loi sur la concurrence. Les trois qui nous préoccupent sont les changements des dispositions sur l'abus de position dominante, les sanctions et le non-débauchage.

Tout comme certaines des conversations qui ont eu lieu plus tôt aujourd'hui au sujet des biens de luxe, nous n'avons pas été consultés sur ces changements particuliers dans le budget. Nous avons vu en avril le document budgétaire qui faisait allusion au fait que ces changements allaient arriver, mais nous avons vu la loi en même temps que tout le monde. Il s'agit de questions juridiques complexes, et c'est pourquoi nous avons insisté pour que ces trois mesures soient retirées afin que l'on mène une consultation plus approfondie et intégrée dans ce que le

gouvernement s'est déjà engagé à faire avec une révision élargie de la Loi sur la concurrence.

Senator Loffreda: Do I have time for another question?

Le sénateur Loffreda : Ai-je le temps de poser une autre question?

The Chair: I will need to say thank you now, Senator Loffreda, because we must go back to the Senate chamber and those who are on Zoom will have to reconnect virtually.

Le président : Je vais devoir vous remercier maintenant, sénateur Loffreda, parce que nous devons retourner à la salle du Sénat et que ceux qui sont sur Zoom devront se reconnecter virtuellement.

Thank you to the witnesses. The objectives of our Finance Committee have always been transparency, accountability, predictability and reliability. Canadians deserve to have all those facts. You have been very informative witnesses. Therefore, I will say thank you on behalf of the committee.

Je remercie les témoins. Les objectifs de notre comité des finances ont toujours été la transparence, la responsabilité, la prévisibilité et la fiabilité. Les Canadiens méritent de connaître tous les faits. Vous avez été des témoins très instructifs. Je vous remercie donc au nom du comité.

Regarding the written answers that we have agreed upon, we have a deadline and I want to bring that to your attention. The deadline is the end of day on Monday, June 13. However, if you feel that you can provide it earlier, please do so. It will be considered as part of our report.

En ce qui concerne les réponses écrites sur lesquelles nous sommes entendus, nous avons une date limite, et je veux porter cela à votre attention. La date limite est le lundi 13 juin. Cependant, si vous pensez pouvoir les fournir plus tôt, n'hésitez pas à le faire. Cela sera pris en considération dans le cadre de notre rapport.

I would like to inform the honourable senators that our next meeting will be on Tuesday, June 14, at our normal time of 9:30 a.m. ET. More information will be provided by our clerk.

J'aimerais informer les honorables sénateurs que notre prochaine réunion se tiendra le mardi 14 juin, à notre heure habituelle de 9 h 30, HE. De plus amples renseignements seront fournis par notre greffière.

(The committee adjourned.)

(La séance est levée.)
