



## DÉCISION

DANS L'AFFAIRE D'UN examen des marges bénéficiaires maximales, des plafonds des coûts de livraison et des plafonds des frais de service complet effectuée en vertu de l'article 14(1) de la *Loi sur la fixation des prix des produits pétroliers* (L.N.-B., c. P-8.05)

**Le 19 décembre 2008**

COMMISSION DE L'ÉNERGIE ET DES SERVICES PUBLICS  
DU NOUVEAU-BRUNSWICK

DANS L'AFFAIRE D'UN examen des marges bénéficiaires maximales, des plafonds des coûts de livraison et des plafonds des frais de service complet effectuée en vertu de l'article 14(1) de la *Loi sur la fixation des prix des produits pétroliers* (L.N.-B., c. P-8.05)

**COMMISSION DE L'ÉNERGIE ET DES SERVICES PUBLICS DU NOUVEAU-BRUNSWICK (la « COMMISSION ») :**

**PRÉSIDENT :** Raymond Gorman c.r.

**VICE-PRÉSIDENT :** Cyril Johnston

**MEMBRES :** Edward McLean  
Robert Radford c.r.  
Steve Toner

**CONSEIL :** Ellen Desmond

**PERSONNEL :** Douglas Goss  
David Keenan  
David Young

**SECRÉTAIRE DE LA COMMISSION :** Lorraine Légère

**PARTICIPANTS :**

Accommodation Victoria Enr. et  
Les Immeubles ROBO Ltée. Benoit Bossé

Fédération canadienne de l'entreprise  
indépendante (FCEI) Leanne Hachey  
Andreea Bourgeois  
Richard Dunn

Canadian Independent Petroleum  
Marketers Association (CIPMA) Jane Savage

Canadian Oil Heat Association,  
et Canadian Oil Heat Association/Clark Oil William Gould  
Peter Clark

Cooke's Quik Mart Jeff Cooke

Coop Atlantique Peter T. Zed, c.r.  
Daniel Chaisson  
Stephen Davies

Ministère de l'Énergie du Nouveau-Brunswick	Patrick Ervin Alain Bilodeau
Everett's Car Care	Dwight Everett Matthew Everett
Gabriel Haché Ltée	Paul Haché
Global Fuels Inc.	Gary Maddock Guy Gaudet
Greenwood Enterprises Ltd	Dale Dyker
Hunter's One Stop	Eldon Hunter
Irving Oil Marketing Limited	Len Hoyt, c.r. Matthew Holland Lisa Rogers
Magnetic Hill Esso	Jason Lutes
Michaud Petroleum Inc.	Hermel Michaud Marco Lavoie
Murray's Esso	Calvin Grant
Notre-Dame Express	Jim McDowell
Richard Service Station et Richibucto Corner Store Ltd.	Gabriel Richard Jean-Marie Richard
Salisbury Road Gas and Convenience	Ted Nicholson
Scholten's Group	Chris Scholten Jerry Scholten Alex Scholten
Ultramar Ltd.	Warren Maynard
Voice of Real Poverty Inc.	Bethany Thorne-Dykstra
Westmount Esso & Service Centre, 1992 Ltd.	Ronald Roy
XTR Energy Company Limited	Ken Wootton

## INTRODUCTION

Cette décision de la Commission de l'énergie et des services publics du Nouveau-Brunswick (la « Commission ») fait suite à un examen des marges bénéficiaires maximales, des plafonds des coûts de livraison et des plafonds des frais de service complet pour les carburants auto et les combustibles de chauffage. L'examen a été effectuée à la demande de la Commission en vertu de l'article 14(1) de la *Loi sur la fixation des prix des produits pétroliers* (la « Loi »). Une audience publique a eu lieu dans le cadre de l'examen les 6 et 7 octobre 2008.

Le 1er juillet 2006, la province du Nouveau-Brunswick mettait en œuvre la réglementation tarifaire sur la vente du carburant auto et du combustible de chauffage en vertu de la *Loi* et du règlement en découlant, le Règlement général 2006-41 du Nouveau-Brunswick (le « Règlement général »). Par la même occasion, les marges bénéficiaires maximales du gros et du détail, les plafonds des coûts de livraison et les plafonds des frais de service pour le carburant auto et le combustible de chauffage étaient établis pour la toute première fois par le ministre de l'Énergie (le « ministre »).

L'article 7 du Règlement général indique les considérations dont le ministre doit tenir compte lors de la fixation de la marge bénéficiaire maximale totale. L'article 7 se lit comme suit :

## **Fixation initiale de la marge bénéficiaire maximale totale permise**

7(1) *Le ministre doit, afin de fixer la marge bénéficiaire maximale totale permise pour chaque type de combustible de chauffage et chaque type de carburant auto, prendre en considération ce qui suit :*

a) *la marge historique entre les prix du produit de base et les prix qui ont été exigés des consommateurs dans la province pour chaque type de combustible de chauffage ou de type de carburant auto, moins les taxes applicables et les coûts de livraison estimés, pour la période que le ministre estime être appropriée;*

b) *le caractère raisonnable ou non des marges historiques visées par l'alinéa a), eu égard à ce qui suit :*

(i) *les coûts de transport du combustible de chauffage ou du carburant auto, du port de New York ou, dans le cas du propane de Sarnia, jusqu'à la province,*

(ii) *le volume des ventes,*

(iii) *les frais de stockage,*

(iv) *la rotation des stocks;*

c) *le fait que le prix maximum de détail ne fait qu'établir un prix plafond qui peut être exigé des consommateurs par les détaillants pour la vente d'un combustible de chauffage ou d'un carburant auto, et qui devrait permettre autant que possible, la compétition entre les détaillants;*

d) *tout autre facteur jugé pertinent par le ministre.*

Les marges bénéficiaires maximales pour le carburant auto avaient été fixées par le ministre à six cents le litre pour les grossistes et à cinq cents le litre pour les détaillants, pour un total de marges bénéficiaires permises de onze cents le litre en vigueur à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2006. Les marges bénéficiaires maximales pour le mazout domestique avaient été établies à vingt-cinq cents le litre pour les grossistes et à vingt-cinq cents le litre pour les détaillants, pour un total de marges bénéficiaires permises de cinquante cents le litre. Le paragraphe 4(4) de la *Loi* permet aux grossistes et aux détaillants de répartir la marge bénéficiaire totale permise comme ils l'entendent, pour autant qu'ils acceptent cette répartition par écrit.

Le plafond des coûts de livraison avait été établi par le ministre à deux cents le litre pour le carburant auto, à cinq cents le litre pour le combustible de chauffage et à dix cents pour le propane. Le plafond des frais de service complet pour le carburant auto avait été fixé à 2,5 cents le litre.

La Commission a retenu les services de la firme indépendante **Gardner Pinfold Consulting Economists Ltd.** de Halifax pour la conseiller sur les questions en litige et rédiger un rapport. La Commission a communiqué avec les grossistes et les détaillants de produits pétroliers pour les inviter à coopérer avec M. Michael Gardner, de Gardner Pinfold. Le rapport préparé par Gardner Pinfold présente des recommandations relatives aux marges bénéficiaires maximales, au plafond des coûts de livraison et au plafond de frais de service complet. Il est important de comprendre, tel qu'indiqué au début de l'audience, que le rapport de Gardner Pinfold « *présente les recommandations du consultant et non l'opinion de la Commission* ».

Les participants de l'industrie et le grand public ont été informés de leur droit à participer au processus de révision, incluant le droit de déposer des preuves et de contester la preuve des autres parties, à la fois par écrit et lors de l'audience publique. Bien que 23 entreprises ou particuliers se soient inscrits comme participants au processus de révision, le ministère de l'Énergie du Nouveau-Brunswick a été le seul participant à déposer une preuve. Cette preuve était un rapport de MJ Ervin and Associates (« MJ Ervin ») qui critiquait le rapport Gardner Pinfold. Aucune preuve n'a été déposée par les représentants de l'industrie et M. Gardner a témoigné que les représentants de l'industrie s'étaient montrés réticents à remettre une bonne partie des renseignements demandés par Gardner Pinfold. La Commission est déçue du manque de coopération de l'industrie des produits pétroliers du Nouveau-Brunswick notée par Gardner Pinfold ainsi que du manque de preuve présentée par ladite industrie et elle incite ses représentants à présenter les preuves appropriées dans le cadre de toute examen future.

### **QUESTIONS EN LITIGE DEVANT LA COMMISSION**

L'examen avait pour but de déterminer si les marges bénéficiaires maximales, le plafond des coûts de livraison et le plafond des frais de service complet actuellement en vigueur pour le carburant auto et le combustible de chauffage sont « justifiés » et, dans le cas contraire, d'ordonner les ajustements aux dites marges, aux coûts de livraison et aux frais de service complet que la Commission jugera appropriés.

L'article 1.1 de la *Loi* sert de guide à la Commission. Cet article stipule ce qui suit :

## **Considération par la Commission**

- 1.1** *La Commission doit, en prenant une décision sous le régime de la présente loi quant aux prix, aux marges, aux coûts de livraison et aux frais de service complet tenir compte du fait que les consommateurs devraient bénéficier des plus bas prix possibles sans pour autant nuire à l'approvisionnement continu en produits pétroliers.*

Les marges bénéficiaires maximales, le plafond des coûts de livraison et le plafond des frais de service complet seront traités dans les sections qui suivent.

## **MARGES BÉNÉFICIAIRES MAXIMALES**

L'article 9 du Règlement général indique les questions que la Commission doit prendre en considération lorsqu'elle détermine s'il y a lieu de modifier les marges bénéficiaires maximales. Il est intéressant de noter que ces questions sont les mêmes que celles prises en compte par le ministre lors de la fixation des marges bénéficiaires initiales.

L'article 9 se lit comme suit :

### ***Demande d'ajustement des marges bénéficiaires maximales***

*9(1) La Commission doit, lorsqu'elle est saisie d'une demande prévue par l'article 12 de la Loi dans le but de faire changer la marge bénéficiaire maximale qui peut être exigée par un grossiste ou un détaillant, prendre en considération ce qui suit :*

- a) le fait que depuis que la marge bénéficiaire maximale a été fixée pour la dernière fois, un ajustement est justifié ou non à la suite d'un changement à un des postes suivants :*



- (i) les coûts de transport du combustible de chauffage ou du carburant auto, du port de New York ou, dans le cas du propane de Sarnia, jusqu'à la province,*
  - (ii) le volume des ventes,*
  - (iii) les frais de stockage,*
  - (iv) la rotation des stocks,*
  - (v) les redevances applicables et les coûts d'assurance;*
- b) tout autre facteur jugé pertinent par la Commission.*

L'article 9 présente une liste de certaines questions spécifiques que la Commission doit prendre en considération et il indique également que la Commission peut prendre en considération d'« autres facteurs » si la Commission détermine que ces « autres facteurs » sont pertinents. La Commission juge qu'il existe d'« autres facteurs » qui sont pertinents. Ces « autres facteurs » portent sur la structure de coûts de l'industrie et incluent des questions comme : les coûts en capital, les frais d'entretien, les questions de personnel et le partage des coûts entre les entreprises de produits pétroliers et les autres entreprises exploitant au même endroit. La Commission juge qu'une étude de tous les facteurs de coût pertinents est nécessaire avant de pouvoir déterminer si une modification des marges bénéficiaires maximales, à la hausse ou à la baisse, est justifiée. Pour pouvoir justifier toute modification aux marges bénéficiaires maximales, la Commission doit être convaincue que les coûts d'exploitation ont changé de façon importante depuis l'adoption de la réglementation.

Gardner Pinfold a étudié les questions présentées à l'article 9(1)(a) du Règlement général. Le rapport s'est également penché sur certains aspects relatifs aux « autres facteurs » jugés pertinents par la Commission. Le rapport Gardner Pinfold a présenté certaines preuves d'une augmentation des coûts d'exploitation pour des secteurs particuliers. Le rapport n'a traité que d'une partie des facteurs de coût importants pour l'industrie. De plus, la Commission ne croit pas que tous les aspects pertinents relatifs à chacun des coûts d'exploitation ont été étudiés de façon adéquate par Gardner Pinfold. Enfin, aucune autre partie n'a présenté de preuve relative aux « autres facteurs » pertinents. Par conséquent, la Commission n'est pas en mesure de déterminer si les coûts d'exploitation des grossistes ou des détaillants ont subi une modification. À défaut de telles preuves, la Commission ne peut effectuer l'ajustement des marges bénéficiaires maximales, à la hausse ou à la baisse, pour le carburant auto ou le combustible de chauffage. La Commission juge que les marges bénéficiaires maximales actuelles des grossistes et les détaillants pour le carburant auto et le combustible de chauffage sont justifiées.

La Commission juge utile de présenter les commentaires suivants sur la preuve présentée relative aux facteurs figurant à l'article 9(1) du Règlement général et portant sur les marges bénéficiaires maximales.

#### Facteurs figurant à l'article 9(1)(a) du Règlement général

La Commission note que, mis à part quelques exceptions, aucune preuve n'a été présentée pour les facteurs figurant à l'article 9(1)(a). Le rapport Gardner Pinfold a identifié des modifications relatives aux coûts de livraison, aux coûts d'entreposage ainsi qu'aux droits et aux coûts d'assurance applicables.

Se penchant en premier sur la question des coûts de livraison du propane, le rapport Gardner Pinfold a recommandé une modification à la marge bénéficiaire du gros en raison d'une augmentation des coûts de livraison du propane de Sarnia au Nouveau—Brunswick.

Après avoir consulté les représentants de l'industrie et en supposant une augmentation de quinze pourcent des coûts du diesel, Gardner Pinfold a recommandé une augmentation de la marge bénéficiaire du gros de 1,35 cents le litre.

Cette recommandation était fondée en partie sur des données non scientifiques et n'était pas fondée sur une analyse de la structure générale de coûts.

Pour ce qui est de ces calculs tenant compte d'une augmentation du prix du carburant auto, la Commission note que nous nous trouvons actuellement dans une période où le coût de ces produits est beaucoup moins élevé. La Commission reconnaît que le prix du produit peut affecter certains coûts.

La Commission n'est pas prête à accepter qu'une modification importante, à la hausse ou à la baisse, est survenue en raison d'une modification au prix d'un produit pétrolier sauf si cette modification de prix a eu lieu depuis l'adoption de la réglementation et qu'il s'agit d'une modification soutenue.

De plus, aucune preuve n'a été présentée à la Commission permettant d'appuyer la répartition de la totalité de l'augmentation d'un coût du carburant auprès des frais de transport. Bien le carburant représente un élément important des coûts des frais de

transport, la Commission note que d'autres facteurs comme la main d'œuvre, les coûts en capital et les frais d'entretien ont un impact important sur les coûts totaux de livraison.

Pour ce qui est des coûts d'entreposage, le rapport Gardner Pinfold recommandait une augmentation de 0,30 cents le litre de la marge bénéficiaire du détail pour le combustible de chauffage en raison d'une augmentation des coûts d'entreposage. Le rapport admettait l'insuffisance des données et indiquait « *il nous a été impossible d'obtenir du secteur une estimation contrôlable de l'effet sur les marges de l'augmentation des frais financiers.* » À défaut de preuves sur cette question, le rapport indiquait également « *il est possible d'en déduire une estimation indicative à partir du prix connu, de la quantité et du taux d'intérêt et des hypothèses sur les modalités de paiement.* » La Commission juge que la preuve est insuffisante pour en conclure une modification des coûts d'entreposage pour les détaillants de combustible de chauffage. La recommandation n'était pas fondée sur une analyse de la structure générale de coûts, il n'existait pas de preuves suffisantes permettant d'appuyer cette recommandation et la recommandation s'appuyait sur des prix bien supérieurs à ceux actuellement en vigueur.

La Commission n'a reçu aucune analyse complète des coûts d'entreposage. Une telle analyse devrait permettre d'étudier toutes les questions pertinentes, par exemple les coûts en capital, la fréquence de la livraison et les frais d'entretien. À défaut de posséder ces renseignements, la Commission n'est pas en mesure de déterminer si une modification aux coûts totaux d'entreposage est survenue depuis la fixation de la première marge bénéficiaire. Par conséquent, la Commission ne peut ajuster la marge bénéficiaire du détail pour le combustible de chauffage en raison des coûts d'entreposage.

Pour ce qui est des redevances et des coûts d'assurance applicables, Gardner Pinfold n'a pas été en mesure d'identifier une augmentation mesurable des coûts d'assurance et n'a recommandé aucune modification à ce facteur. Le rapport indiquait que les redevances de 0,025 cents le litre, exigés auprès des grossistes pour le carburant auto afin de compenser les frais de la Commission en vertu de la *Loi*, représentaient un coût qui n'existait pas avant l'adoption du règlement et il recommandait une augmentation de la marge bénéficiaire du gros pour le carburant auto afin de recouvrer ces redevances. La Commission note que l'autorité législative avait identifié ces redevances comme étant indépendants de la marge bénéficiaire du gros et que ces redevances existent depuis la mise en œuvre du Règlement. À défaut de modifications apportées aux redevances, la Commission n'est pas en mesure d'ajuster la marge bénéficiaire du gros pour le carburant auto en raison de ce facteur.

#### Facteurs figurant à l'article 9(1)(b) du Règlement général

Le rapport Gardner Pinfold proposait une augmentation des marges bénéficiaires maximales pour le combustible de chauffage et le carburant auto suite à une analyse des « autres facteurs », en particulier les frais des cartes de crédit, les salaires et autres coûts des intrants.

Pour ce qui est de l'utilisation et des frais des cartes de crédit, Gardner Pinfold recommandait que la marge bénéficiaire du détail pour le carburant auto soit augmentée de 0,58 cents le litre en raison de trois facteurs :

- 1) L'augmentation de 1,65 % à 1,75 % des frais exigés par les compagnies de cartes de crédit (pour la valeur totale de chaque opération),

- 2) L'augmentation de 30 % à 45 % de l'utilisation des cartes de crédit pour toutes les opérations relatives au carburant auto, et
- 3) Une augmentation de 37 % du prix du carburant auto (l'essence en particulier) au cours des deux années suivant l'adoption de la réglementation.

Certaines preuves ont été présentées lors de l'audience permettant d'appuyer l'augmentation de 1,65 % à 1,75 % des frais de cartes de crédit. Bien que certaines parties aient argué que cette augmentation était supérieure, aucune preuve n'a été déposée à cet effet. La Commission note qu'il aurait été relativement facile pour l'industrie pétrolière de présenter une telle preuve auprès de Gardner Pinfold ou de la Commission. Selon la preuve présentée lors de l'audience, la Commission accepte une augmentation de 0,1 % des frais de cartes de crédit. Une telle augmentation ne justifie pas en soi une augmentation de la marge bénéficiaire.

Pour ce qui est de l'augmentation de l'utilisation des cartes de crédit, la conclusion était fondée sur des données non scientifiques et aucune autre preuve n'a été présentée pour appuyer une augmentation de l'utilisation des cartes de crédit. Faute de preuve digne de foi, la Commission ne peut conclure à une augmentation de l'utilisation des cartes de crédit.

Pour ce qui est des calculs effectués en fonction d'une augmentation du prix du carburant auto, la Commission a déjà commenté au sujet de l'effet de ces prix dans une section précédente.

Le rapport Gardner Pinfold recommandait une augmentation des marges bénéficiaires pour compenser les détaillants de combustible de chauffage et de carburant auto en raison des augmentations salariales survenues depuis la mise en œuvre du règlement. Le rapport suggérait une augmentation approximative des salaires de 19 %. Le rapport MJ Ervin suggérait un pourcentage de l'augmentation salariale bien inférieur. La Commission juge qu'il y a bien eu une augmentation du salaire minimum mais que cette augmentation n'est pas suffisante pour justifier une augmentation de la marge bénéficiaire. La Commission ne détient aucune preuve relative aux modifications des coûts totaux de la main d'œuvre. Aucune preuve n'a été présentée sur le nombre d'employés, que ce nombre soit resté le même, qu'il ait augmenté ou diminué. De façon plus générale, la Commission ne détient aucune preuve d'autres facteurs de coût permettant de conclure à une modification à la structure de coûts dans l'industrie.

Gardner Pinfold recommandait une augmentation des marges maximales du détail pour le combustible de chauffage et le carburant auto afin de refléter d'autres coûts des intrants comme les frais généraux d'exploitation pour les détaillants tels que : les services publics, les droits de permis, les taxes municipales, la location d'équipement et les frais d'entreposage. Dans le cadre de sa révision, Gardner Pinfold a effectué l'analyse des taxes municipales et des frais d'entreposage. Dans les deux cas, le consultant a identifié une très faible augmentation des coûts, qui ne suffit pas à elle seule pour justifier une augmentation indépendante. Par ailleurs, le consultant a recommandé l'absorption de ces facteurs par « un ajustement général des coûts des intrants calculé à partir de l'indice de prix. » Pour ce qui est des autres coûts des intrants, M. Gardner a indiqué que les données de l'industrie étaient parfois impossibles à obtenir, ce qui l'obligeait à se fonder sur des données non scientifiques ou des données économiques plus larges.

La Commission n'est pas portée à autoriser un ajustement aux marges bénéficiaires en se fondant simplement sur des tendances générales ou des indices de prix. La Commission n'a reçu aucune preuve relative à l'industrie qui appuierait une augmentation de la structure des coûts. Pour justifier une modification aux marges bénéficiaires du détail, qu'elle soit à la hausse ou à la baisse, la Commission doit être satisfaite que les coûts d'exploitation aient changé de façon importante depuis l'adoption du règlement.

### **PLAFOND DES COÛTS DE LIVRAISON**

Les questions que la Commission doit prendre en considération lors de la révision du plafond des coûts de livraison selon les types de carburant figurent à l'article 11 du Règlement général.

#### ***Ajustement du plafond des coûts de livraison***

**11** *La Commission doit, lorsqu'elle est saisie d'une demande prévue par l'article 13 de la Loi dans le but de faire changer le plafond des coûts de livraison qui peuvent être exigés par un grossiste ou un détaillant, prendre en considération ce qui suit :*

- a) *le coût du carburant;*
- b) *le coût des assurances;*
- c) *les coûts d'immobilisation du capital;*
- d) *le volume des ventes;*



- e) *dans le cas d'une demande pour obtenir un plafond des coûts de livraison qui lui est propre, le rapport coût-efficacité des opérations du demandeur;*
  
- f) *tout autre facteur jugé pertinent par la Commission.*

### Carburant auto

La Commission disposait de preuves détaillées sur la question des coûts de livraison pour le carburant auto. Gardner Pinfold a fourni la preuve d'un certain nombre de communautés où le coût réel de livraison assumé par le détaillant excédait 2,0 cents, voire même 3,0 cents dans certains cas. Le détaillant, toutefois, ne peut transférer au consommateur qu'un coût maximum de livraison de 2,0 cents le litre. Bien qu'une augmentation du plafond des coûts de livraison n'affecte qu'un petit nombre de détaillants, ceux-ci sont situés pour la plupart dans des régions rurales. Un plafond des coûts de livraison moindre que le coût réel est un désavantage important et pourrait menacer la continuité de l'approvisionnement dans certaines régions de la province.

La Commission note une diminution des prix du diesel depuis la compilation des données par Gardner Pinfold. Toutefois, étant donné que certains détaillants ont payé des frais de livraison de beaucoup supérieurs à 2,0 cents le litre, la Commission juge approprié d'augmenter le plafond des coûts de livraison pour les carburants auto de 0,5 cents le litre, pour un total de 2,5 cents de litre. Cette augmentation permettra à ces détaillants de transférer aux consommateurs les coûts réels de livraison, pour un maximum de 2,5 cents le litre. Par conséquent, la Commission ordonne que le plafond des coûts de livraison soit fixé à 2,5 cents le litre à compter du 1er janvier 2009.

Pour ces endroits où les coûts de livraison excèdent le nouveau plafond autorisé, la Commission désire rappeler aux détaillants et aux grossistes que l'article 13(1) de la *Loi* leur permet de demander un ajustement des coûts de livraison eu égard aux circonstances. Dans la plupart des cas, la Commission s'attend à ce que l'étude de ces demandes soit explicite, fondée sur des coûts de livraison vérifiables, et qu'elle ne représente pas un fardeau financier excessif pour la partie demanderesse.

### Combustible de chauffage

Pour ce qui est des coûts de livraison pour le mazout domestique et le propane, la Commission n'a reçu aucune donnée spécifique. Gardner Pinfold a adopté la même démarche qu'il avait préconisée en évaluant l'augmentation des coûts de livraison du propane au Nouveau-Brunswick ; il en a conclu à une augmentation de 15 % des prix du diesel par rapport au plafond des coûts de livraison en vigueur. Selon la Commission, cette démarche ne suffit pas à « justifier » les ajustements recommandés par Gardner Pinfold. Encore une fois, cette analyse n'a pas été effectuée dans le contexte d'une révision de l'ensemble des coûts de livraison, les données sont insuffisantes et le calcul est fondé sur des niveaux de prix qui ne sont pas actuels. La Commission n'apportera aucun ajustement au plafond des coûts de livraison pour le mazout domestique et le propane.

### **PLAFOND DES FRAIS DE SERVICE COMPLET**

Dans son rapport, Gardner Pinfold n'a présenté aucune recommandation relative à un ajustement du plafond des frais de service complet (pour la distribution de l'essence au détail dans un point de vente de carburant auto). Bien que le consultant ait indiqué que

le plafond actuel de 2,5 cents le litre ne soit pas suffisant pour permettre à un détaillant de recouvrer les coûts d'un employé (Gardner Pinfold a calculé qu'un détaillant devrait vendre 2,25 millions de litres de carburant auto pour recouvrer les salaires d'un pompiste), il a noté que le service complet est toujours offert comme commodité par un nombre sans cesse diminuant de stations-service. Compte tenu de ces observations, Gardner Pinfold a recommandé la suppression du plafond pour le service complet. La Commission note que le rapport de MJ Ervin appuyait le retrait de l'ensemble des frais de service complet du régime de réglementation.

La *Loi* autorise la Commission à ajuster le plafond des frais de service complet mais elle ne l'autorise pas à supprimer le plafond des frais de services complets. La suppression du plafond nécessiterait un amendement à la *Loi* par l'autorité législative.

La Commission n'a obtenu aucune preuve relative au montant d'un ajustement éventuel des frais de service complet. Par conséquent, la Commission ne peut effectuer aucun ajustement.

## **SOMMAIRE**

La Commission juge que les marges bénéficiaires maximales du gros et du détail en vigueur sont justifiées.

La Commission juge que le plafond actuel des coûts de livraison pour le combustible de chauffage est justifié.

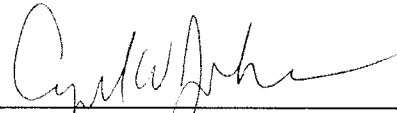
La Commission juge qu'une augmentation à 2,5 cents le litre au plafond des coûts de livraison pour le carburant auto est justifiée. Cette modification entrera en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009.

La Commission juge que le plafond des frais de service complet est justifié.

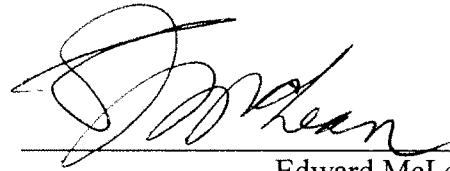
Fait à *Saint John*, Nouveau-Brunswick, ce 19<sup>e</sup> jour de décembre 2008



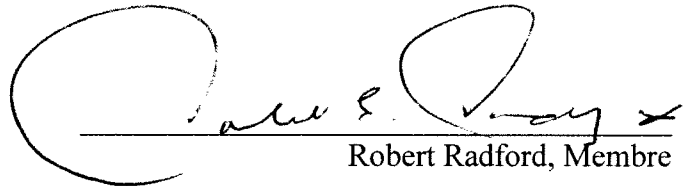
Raymond Gorman, C.R., Président



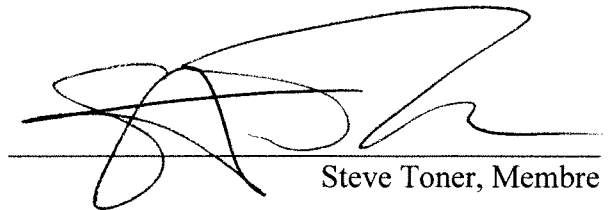
Cyril W. Johnston, Vice-Président



Edward McLean, Membre



Robert Radford, Membre



Steve Toner, Membre