

PREUVE : LEAD-LAG DES TAXES

1 **Mise en contexte**

2 Tel que présenté dans la preuve Gaz Métro–10, Document 2 du dossier R-3809-2012,
3 Gaz Métro s’engageait à revoir la méthode d’établissement du lead-lag des taxes à la
4 consommation perçues sur les revenus des clients et de l’intégrer au dossier tarifaire 2014.

5 Gaz Métro, dans le cadre du dossier tarifaire 2013 et du rapport annuel 2012 avait calculé le
6 délai moyen entre la date de consommation et la date de remise au gouvernement, à partir de
7 la moyenne des douze derniers mois précédant l’implantation de SAP 2B, soit d’avril 2011 à
8 mars 2012. En effet, à la suite d’implantation de SAP 2B en avril 2012, il n’était plus possible
9 d’obtenir distinctement les taxes à la consommation afférentes à la facturation cyclique et à
10 celle de fin de mois.

11 Or, depuis la fermeture annuelle du 30 septembre 2012, un effort de programmation a permis
12 de pallier à la situation en récupérant les taxes à la consommation propres à chaque type de
13 clients. Ainsi, pour l’exercice 2014, Gaz Métro est en mesure d’intégrer les paramètres propres
14 à chaque type de clientèle de manière à actualiser leur effet sur le lead-lag des taxes à la
15 consommation.

16 Ce document présente donc cette mise à jour des taxes à la consommation ainsi que
17 l’intégration de la taxe de vente harmonisée (TVH) dans le calcul du lead-lag des taxes à la
18 consommation.

19 **Mise à jour : Lead-lag des taxes à la consommation**
20 **perçues des clients propres à chaque type de facturation**

21 Les données mensuelles de facturation de mai 2012 à avril 2013 ont été revues par le
22 département de l’informatique afin qu’un critère supplémentaire soit intégré, celui des taxes à la
23 consommation par client. Grâce à la restauration de ces bases de données, Gaz Métro a été en
24 mesure d’évaluer précisément le délai moyen entre la perception des taxes à la consommation
25 et leur remise au gouvernement et de maintenir la méthode utilisée avant la mise en place de
26 SAP 2B.

1 Ainsi, en appliquant la méthode exposée à la pièce Gaz Métro-10, Document 2, pages 21 et 22
2 du dossier R-3809-2012, le nombre de jour du lead-lag sur la TPS payable, intégré à la cause
3 tarifaire 2014, est de 23,68 jours pour les clients en facturation cyclique (22,95 jours au dossier
4 tarifaire 2013) et de 8,20 jours pour les clients ayant une facturation fin de mois (8,23 jours au
5 dossier tarifaire 2013) (Gaz Métro-9, Document 3, p.11, ligne 1 et ligne 8, col. 5).

6 **Intégration de la taxe de vente harmonisée (TVH)**
7 **dans le lead-lag des taxes à recevoir provenant des achats de gaz naturel**

8 Depuis le 1^{er} juillet 2010, la taxe de vente harmonisée (TVH) de 13 % est entrée en vigueur en
9 Ontario regroupant ainsi la taxe sur les produits et services (TPS) et la taxe de vente provinciale
10 (TVP). Les achats de gaz naturel et d'outils d'approvisionnements effectués en Ontario sont
11 assujettis à la TVH. La proportion de ces achats étant de plus en plus importante, le crédit de
12 taxes pour intrants a considérablement augmenté lui aussi. Gaz Métro a donc introduit la notion
13 de TVH dans le calcul du lead-lag des taxes provenant des achats de gaz naturel, tel que
14 présenté à la pièce Gaz Métro-9, Document 3, p.11 col. 3.

15 Afin de considérer la TVH dans le calcul du lead-lag, les achats liés au coût du transport de
16 l'entreposage et de la marchandise ont été scindés afin d'isoler les achats effectués en Ontario.
17 Ainsi, le taux de taxe appliqué sur les achats effectués en Ontario correspond à celui de la TVH
18 de 13 %, alors que le taux appliqué sur les autres achats correspond à celui de la TPS de 5 %.
19 Dans les causes tarifaires précédentes, le taux de taxe utilisé sur l'ensemble des achats étaient
20 de 5 %, correspondant à celui de la TPS.

21 L'impact de l'intégration de la TVH sur le calcul du lead-lag des taxes à recevoir provenant des
22 achats de gaz naturel est présenté dans le tableau suivant.

		Cause tarifaire 2014 (incluant TVH)	Cause tarifaire 2014 (excluant TVH)
Coût de transport, d'entreposage et de marchandise			
Ontario		286 484 \$	286 484 \$
Autres		565 939 \$	565 939 \$
Total	Gaz Métro-9, doc. 3, p. 10, l. 7	852 423 \$	852 423 \$
TVH - 13%	Gaz Métro-9, doc. 3, p. 11, col. 3, l. 24	37 243 \$	- \$
TPS - 5%	Gaz Métro-9, doc. 3, p. 11, col. 2, l. 24	28 297 \$	42 621 \$
Total crédit intrant		65 540 \$ (2)	42 621 \$
Délai moyen (jours)	Gaz Métro-9, doc. 3, p. 11, col. 5, l. 23	41,39 (3)	41,39
Fonds de roulement ((2)*(3))/365	Gaz Métro-9, doc. 3, p. 11, col. 6, l. 24	7 432 \$	4 833 \$
Impact		2 599 \$	

1 Ainsi, l'introduction de la TVH a pour effet d'augmenter le lead-lag des taxes à recevoir
2 provenant des achats de gaz naturel et de réduire le fonds de roulement net des taxes à la
3 consommation, présenté dans la pièce Gaz Métro-9, Document 3, p. 11.

4 **Conclusion**

5 Les efforts de programmation informatique réalisés au cours du dernier exercice ont permis
6 d'obtenir les informations requises afin d'établir le lead-lag des taxes à la consommation et de
7 maintenir la méthode utilisée par le passé.

8 De plus, la croissance des achats liés au coût du transport, de l'entreposage et de la
9 marchandise réalisés en Ontario a nécessité l'introduction du taux de TVH dans le calcul des
10 taxes à recevoir provenant des achats de gaz naturel.

11 **Gaz Métro demande donc à la Régie de prendre acte du fait qu'une révision de la**
12 **méthode d'établissement du lead-lag à l'égard des taxes à la consommation n'est pas**
13 **nécessaire. Par ailleurs, l'introduction de la taxe de vente harmonisée doit être reflétée**
14 **dans le calcul des taxes à recevoir provenant des achats.**