

ment plus cher d'essence. Le ministre de l'Environnement veut qu'on réduise la pollution. Monsieur l'Orateur, le ministre de l'Environnement a un bureau dans les nouveaux édifices de Hull, et son ministère déverse chaque jour des eaux d'égout dans l'Outaouais.

● (1220)

Des voix: C'est une honte!

M. Friesen: Voilà comment le gouvernement donne l'exemple. Dans le bill à l'étude, l'essence sans plomb coûte plus cher que les autres, à cause d'une taxe.

Une voix: Lisez le paragraphe d).

M. Friesen: Je l'ai fait. Cela s'applique à l'essence sans plomb ordinaire, mais si vous prenez de la super vous payez plus de taxe que sur toutes les autres qualités d'essence. A mon avis, le gouvernement doit revoir sa position à cet égard, mais je doute qu'il le fasse.

Lorsque le ministre des Finances a fait son discours en novembre dernier, il a notamment déclaré:

A mon avis, la taxe spéciale d'accise de 10 p. 100 sur les moteurs marins et les avions particuliers, de même que la taxe de 5 p. 100 sur les motocyclettes, ont des effets négatifs sur l'économie. Leur contribution à la conservation de l'énergie n'a été que modeste.

Je suppose qu'il voulait dire par là que cette taxe n'avait pas donné les résultats escomptés. J'aurais aimé qu'il l'admette plus directement. Il n'a sans doute pas pu veiller à ce que la taxe soit vraiment appliquée... il n'avait aucun moyen de la percevoir. Il ne pouvait pas s'occuper de son administration.

Je voudrais faire un dernier commentaire au sujet de la taxe de vente, qui est passée de 12 à 9 p. 100. Encore une fois, l'idée est bonne, mais elle a été mal appliquée. Comme le député de Battle River (M. Malone) nous l'a dit hier soir, un vendeur d'automobile de sa circonscription a pu s'en sortir parce qu'il avait deux séries d'automobiles en stock: celles qu'il avait achetées avant la réduction de la taxe de vente, et celles qu'il avait achetées après. Ainsi, on affichait différents prix sur des voitures qui étaient pratiquement les mêmes. Il s'en est sorti au coût de \$12,000 et je suppose que ses pertes seront déductibles au chapitre des dépenses d'affaires.

Mais que fait-on des clients qui en ont souffert? Et les ventes perdues? Le gouvernement a mis tellement de temps à déposer un budget d'abord, puis les mesures législatives qui en découlaient, qu'on aurait pu, sans aucun doute, apporter les changements administratifs nécessaires afin que les détaillants de voitures et de meubles et les commerçants canadiens puissent raisonnablement profiter de la décision du ministre au lieu d'être pénalisés par la mauvaise administration du gouvernement.

Je ne m'attends pas que le gouvernement réponde à toutes ces questions. Après tout, il ne s'est pas montré très enthousiaste à cet égard, ces derniers mois, et je n'espère pas d'aide de sa part, cette fois. A un moment où il essaie de tirer son épingle du jeu à bon compte avant les élections, je m'attends surtout à des politiques de cataplasme, et je ne prévois pas qu'il soit en mesure de nous offrir des solutions.

[Français]

M. C.-A. Gauthier (Roberval): Monsieur l'Orateur, je désire pendant quelques minutes donner mon opinion sur ce fameux bill C-38, Loi modifiant la Loi sur la taxe d'accise. Ce bill donne effet aux motions des voies et moyens déposées à la Chambre par le ministre des Finances (M. Chrétien) le 16

Taxe d'accise

novembre et le 25 janvier derniers portant sur la taxe d'accise. Il vise à mettre en application les aspects du budget qui affectent d'une façon ou d'une autre la loi sur la taxe d'accise. Cependant, ce bill n'affecte pas particulièrement l'ensemble des Québécois et des Canadiens. Pour cette raison je ne désire pas perdre trop de temps à analyser cette loi. J'intégrerai donc la critique de ce bill à l'explication du texte de loi dans une même partie.

D'abord les mesures prescrites dans ses articles traitent du transport aérien des personnes. Le gouvernement désire augmenter la taxe qu'il perçoit sur le prix des billets des passagers voyageant dans la zone de taxation, c'est-à-dire la zone nord-américaine, y compris les États-Unis, sauf Hawaï, le Canada et Saint-Pierre-et-Miquelon. Cette taxe passerait de 8 à 15 p. 100, le maximum perçu de \$15 au lieu de la limite actuelle de \$8.

La taxe exigée sur les voyages internationaux devait passer de \$8 à \$12 durant une période de temps indéterminée avant d'être plafonnée à \$15. Pourtant, par ce projet de loi, le gouvernement a choisi de faire franchir les deux étapes dans une seule et simple augmentation. Le but de cette taxe consiste à faire déboursier les coûts de l'entretien des aéroports nationaux par les usagers de ces services. Le gouvernement espère de cette façon accroître ses revenus d'au-delà de 72 millions de dollars pour l'année fiscale 1979-1980. Cette initiative est certes recommandable, mais il faudrait s'assurer de la proportion du coût qui est effectivement déboursé par les usagers avant de crier victoire.

En plus, le gouvernement modifie ici le contenu de l'article 21 à la Partie III de la loi actuelle traitant de la taxe d'accise sur les cosmétiques, bijoux, postes et radio, et le reste. Ainsi, il est proposé d'imposer la taxe sur les carburants d'automobile au moment où ils sont livrés à la station-service, que cette dernière soit exploitée par le producteur ou par quelqu'un d'autre. Les carburants d'automobile sont taxés normalement lorsqu'ils sont livrés par le producteur au détaillant indépendant. Cependant, quand le fabricant exploite aussi la station-service, la loi lui permet actuellement de différer la taxe jusqu'à ce que le carburant soit vendu aux consommateurs.

● (1230)

La nouvelle loi normalisera donc la procédure. Le gouvernement propose aussi que les personnes qui demandent un remboursement de la taxe spéciale d'accise sur l'essence ou de la taxe fédérale de vente sur les articles taxables bénéficient du même régime que les contribuables titulaires d'une licence en vertu de la loi. En raison de ce changement, les demandes frauduleuses de remboursement et la non-restitution des remboursements en trop comporteraient les mêmes sanctions que celles qui s'appliquent aux contribuables titulaires d'une licence de vente au détail.

Le troisième paragraphe de cet article vise à exempter de la taxe sur l'essence ou l'essence d'aviation vendue à une personne titulaire d'un permis d'achat en vrac, état des marchandises mises pêle-mêle, ou sans emballage, pour usage par cette personne. Lorsqu'un titulaire d'un permis utilise ces privilèges à des fins autres que celles prescrites dans ce paragraphe, il doit alors payer la taxe au même titre que tous les autres citoyens. Le bill C-38 traite de la réduction générale de la taxe de vente imposée aux manufacturiers par le gouvernement canadien. Comme on le sait, cette taxe du 16 novembre 1978