

Taxe d'accise—Loi

Je propose que la différence de prix soit gommée au moyen d'une modification de la structure de la taxe de vente fédérale sur les carburants automobiles. Je vais m'expliquer rapidement. Je m'excuse à l'avance de devoir pour cela entrer dans certaines données et certains chiffres techniques, mais c'est nécessaire.

Je voudrais tout d'abord préciser que depuis le 1^{er} juin de cette année, la taxe de vente sur les carburants pour véhicules automobiles est imposée à un taux fixe selon la formule suivante: a) essence ordinaire au plomb, .32c. par litre, b) essence ordinaire sans plomb, .35c. par litre, c) supercarburant au plomb et sans plomb, .36c. par litre; et d) carburant pour diesel, .29c. par litre. Ces taux d'imposition vont augmenter de 10 p. 100 le 1^{er} janvier prochain. En outre, la taxe d'accise sur l'essence et le carburant diesel a augmenté de 2c. par litre en septembre 1985, comme nous le savons tous.

Le récent budget a fait de la taxe de vente sur les carburants automobiles, qui était une taxe particulière, une tax *ad valorem*. Les taux respectifs de taxation reflètent donc les prix relatifs de l'essence et par conséquent la taxe sur l'essence ordinaire au plomb est inférieure à la taxe sur l'essence sans plomb ou le super.

Le 29 mai 1985 quelqu'un a effectué un petit relevé des prix au détail de l'essence. On me dit que le prix de l'essence ordinaire sans plomb s'est révélé en tout et partout plus élevé que celui de l'essence ordinaire avec plomb, soit de quelque 2.5c. le litre. Une faible proportion seulement de détaillants vendent de l'essence super avec plomb et ceux qui le font disent en demandant le même prix que pour l'essence super sans plomb.

Je proposerais que la formule de fixation de la taxe de vente fédérale sur les carburants soit modifiée de façon que deux nouvelles catégories, super avec plomb et super sans plomb, remplacent la présente catégorie d'essence super avec ou sans plomb. D'après le texte de l'avis de motion de voies et moyens visant à modifier la Loi sur la taxe d'accise, la formule de fixation de la taxe de vente sur les carburants devrait être modifiée de façon à se lire comme ceci:

Que le taux spécifique de la taxe de vente sur les produits pétroliers suivants soient déterminé comme ceci:

a) essence, ordinaire avec plomb	.57c. le litre
b) essence, ordinaire sans plomb	.35c. le litre
c) essence, super avec plomb	.36c. le litre
d) essence, super sans plomb	.36c. le litre
e) combustible diesel	.29c. le litre

multiplié par le taux *ad valorem* de la taxe de consommation ou de vente exprimé en nombre décimal et multiplié par 100, qui s'applique aux marchandises autres que les vins et les marchandises sur lesquelles un droit d'accise est imposé en vertu de la Loi sur l'accise et les marchandises énumérées à l'Annexe V de la loi.

Voilà, suivant mes humbles lumières, le texte juridique qu'il faudrait adopter pour atteindre l'objectif voulu, qui est de réduire l'écart qui existe dans les prix qui va vraisemblablement augmenter entre l'essence au plomb et l'essence sans plomb.

Ce que ce texte torturé veut dire, et je m'excuse, en raison de son infernale complexité, c'est qu'à partir du 5 juin 1985, la taxe de vente sur l'essence serait la même que celle qui était

antérieurement prévue, sauf pour ce qui concerne l'essence ordinaire au plomb, qui serait frappée d'une taxe de .57c. le litre, soit .25c. le litre de plus que les .32c. qui sont prévus par la formule que j'ai déjà mentionnée.

Au 1^{er} janvier de l'an prochain, si l'amendement proposé à la motion de voies et moyens était adopté, nous aurions alors la structure fiscale suivante: a) essence ordinaire au plomb, taxe de .63c. le litre; b) essence ordinaire sans plomb, notez bien la différence, taxe de .39c. le litre; c) essence super au plomb, taxe de .40c. le litre; d) essence super sans plomb, taxe de .40c. le litre; e) combustible diesel, taxe de .32c. le litre. Ces taxes seraient alors fondées sur l'écart qui existe entre l'essence au plomb et l'essence sans plomb, qui est de 2.5c. le litre. Entre-temps, comme je l'ai lu dans le *Globe and Mail* du jeudi 17 octobre, dans un article de Nicholas Hunter, cet écart est malheureusement passé à 3c. le litre, ce qui fait qu'il faudrait légèrement modifier ces chiffres en conséquence.

Cette très grave situation m'amène à dire que si le gouvernement s'était préoccupé de considérations d'ordre écologique, il n'aurait pas recommandé l'imposition d'une taxe de .35c. le litre sur l'essence sans plomb ni d'une taxe de .32c. le litre sur l'essence ordinaire, mais aurait adopté les taux que j'ai proposés il y a quelques instants.

● (1250)

Ce redressement, monsieur le Président, nécessiterait de temps à autre un relevé des prix de l'essence au détail. Toutefois, la nouvelle formule n'éliminerait pas entièrement l'écart de prix entre l'essence avec ou sans plomb et, cela, pour deux raisons. Les conditions du marché qui peuvent entraîner un certain écart durant un trimestre peuvent évoluer et entraîner un autre écart durant le deuxième trimestre. En deuxième lieu, les taxes sont établies en fonction de l'écart moyen; comme nous le savons tous, des fluctuations régionales peuvent exister. Cela dit, il est parfaitement évident que l'écart entre le prix de l'essence avec ou sans plomb tend à être beaucoup plus stable que le prix réel de l'essence qui peut fluctuer sensiblement d'un endroit à un autre.

Par conséquent, même si la structure que je propose pour la taxe de vente n'élimine pas complètement cet écart, elle supprime une partie de l'avantage qu'a actuellement l'essence au plomb. J'imagine ce que vont dire les députés qui représentent des agriculteurs ou des pêcheurs. Ils seront un peu mal à l'aise devant cette proposition, car elle toucherait ces deux catégories. Pour contrebalancer cette mesure, je propose que ces deux groupes bénéficient d'une remise égale à la différence entre la taxe de vente sur l'essence au plomb et celle sur l'essence sans plomb, multipliée par le volume d'essence au plomb acheté. Cette remise serait versée aux agriculteurs et aux pêcheurs de la même façon que le remboursement actuel de 1.5c. le litre. Les règles d'admissibilité seraient les mêmes et on ne ferait donc pas de distinction entre l'utilisation sur route et hors route.