

Initiatives ministérielles

Avec ce projet de loi et la loi dont il a été question ce printemps dans la présentation du budget, tout ce que le gouvernement réussit à faire, c'est nuire aux petites et moyennes entreprises du pays.

Le tableau qui a été envoyé à tous ceux qui sont présents dans cette enceinte dit ceci: «Où va le dollar que vous payez à l'achat d'essence?» C'est ce qu'a dit le gouvernement du Canada dans une publication en date du 27 juin 1995. On peut voir que les prix de l'essence augmentent partout au Canada. À Vancouver, un litre d'essence coûte 59,6c. Sur ce montant, 48c. représentent les taxes. Le vendeur reçoit environ 5 p. 100; à Calgary, les taxes sont de 43 p. 100 et le vendeur reçoit 7 p. 100; à Regina, les taxes sont de 49 p. 100 et le vendeur reçoit 6 p. 100; à Winnipeg, les taxes sont de 44 p. 100 et le vendeur reçoit 7 p. 100; à Toronto, les taxes sont de 52 p. 100 et le vendeur reçoit 5 p. 100, ce qui est encore pire; à Whitehorse, les taxes sont de 32 p. 100 et le vendeur reçoit 10 p. 100, ce qui est peut-être un peu plus raisonnable et c'est peut-être le bon endroit où aller vivre; à Saint John, les taxes sont de 42 p. 100 et le vendeur reçoit 8 p. 100; à Halifax, les taxes sont de 48 p. 100 et le vendeur reçoit 6 p. 100; à Charlottetown, les taxes sont de 44 p. 100 et le vendeur reçoit 9 p. 100; à St. John's, les taxes sont de 47 p. 100 et le vendeur reçoit 7 p. 100; à Yellowknife, les taxes sont de 34 p. 100 et le vendeur reçoit 13 p. 100.

Les taxes d'accise comptent pour la majeure partie du prix de l'essence. Nous, à la Chambre, pensons qu'il s'agit d'une source de recettes fiscales qu'on peut exploiter à volonté. Je crois qu'on l'a déjà exploitée à outrance. Le 1,5 c. le litre est un autre clou dans le cercueil d'un grand nombre de vendeurs un peu partout au Canada, et le détaillant subit les conséquences de ce projet de loi.

Je pourrais parler aussi du consommateur ou de la personne qui a besoin d'essence pour se rendre au travail ou pour mener des activités commerciales au Canada. Ces gens subissent des conséquences très lourdes. J'ai entendu les députés du Bloc, les députés libéraux et mes collègues réformistes dire que, si nous voulons améliorer l'économie canadienne, les petites entreprises se chargeront de le faire pour nous.

Lorsque nous augmentons de 1,5 c. la taxe d'accise sur le litre d'essence, les conséquences pour les petites entreprises canadiennes sont évidentes. Cela ne fait que les supprimer. Cela ne leur permet pas de disposer du capital nécessaire pour réinvestir ou faire autre chose. Le gouvernement a pris ici une mesure qui contredit les belles paroles du ministre des Finances, à savoir que l'économie va croître, que nous allons aider les petites entreprises et qu'elles seront le moteur de notre économie. Je l'entends dire tout cela en levant les bras en l'air. Voilà une politique qui va à l'encontre du but recherché.

• (1720)

Comment pouvons-nous l'appuyer? Nous ne le pouvons pas. Le Parti réformiste est contre. Nous allons voter contre le projet de loi C-90.

M. John Richardson (Perth—Wellington—Waterloo, Lib.): Monsieur le Président, j'interviens pour conclure au nom du gouvernement le débat sur le projet de loi C-90.

Cette mesure sert simplement à légaliser ou à sanctionner les dispositions du budget de 1995 concernant la taxe de transport aérien, la taxe d'accise sur l'essence et les exigences en matière de commercialisation des produits du tabac vendus à l'Île-du-Prince-Édouard pour régler les problèmes qui se posent dans l'île et autoriser la vente dans cette province de produits du tabac estampillés pour la Nouvelle-Écosse. De plus, la nouvelle disposition sur les avis de saisie en ce qui a trait à des infractions à la taxe d'accise améliorera l'efficacité et l'efficacités des activités d'application de la loi.

Fondamentalement, il s'agit d'un projet de loi d'ordre administratif qui fait suite au processus budgétaire et qu'on doit adopter pour sanctionner officiellement ce processus. Il renferme également des modifications importantes en ce qui concerne les taux de taxe d'accise sur les produits du tabac destinés à la vente au Québec, en Ontario et à l'Île-du-Prince-Édouard. Les modifications contenues dans ce projet de loi mettront officiellement en oeuvre les augmentations très modestes de la taxe d'accise fédérale qu'on a annoncées plus tôt cette année, en même temps que les augmentations de la taxe provinciale sur le tabac.

Aucun des intéressés n'a apprécié cette modeste augmentation de taxe, mais il s'agissait d'une mesure de restructuration. Ces taxes sont nécessaires.

Pour sa part, la taxe maximale sur le transport aérien intérieur et transfrontalier à tarif supérieur passera de 50 \$ à 55 \$. Il ne s'agit pas d'un montant important, mais cela aidera à éponger les pertes subies dans l'exploitation de nos aéroports internationaux et des aéroports en général au Canada.

Les taxes sur l'essence sont nécessaires pour entretenir la Transcanadienne et d'autres routes essentielles au transport des biens et des services au Canada.

Les taxes du gouvernement ont été modestes par rapport au budget et qu'elles ont été fondées sur la nécessité de desservir nos aéroports et nos routes partout au Canada, et de restructurer des dispositions sur les taxes imposées dans certaines provinces ainsi que sur la vente de tabac dans l'Île-du-Prince-Édouard.

Le président suppléant (M. Kilger): La Chambre est-elle prête à se prononcer?

Des voix: Le vote!

Le président suppléant (M. Kilger): Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. Kilger): Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

Le président suppléant (M. Kilger): Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. Kilger): À mon avis, les oui l'emportent.

Et plus de cinq députés s'étant levés: