

mais dans le fonds d'assurance du gouvernement. Chaque consommateur d'essence de la Saskatchewan profite directement de cette réduction de 9c le gallon, mais ce bill va les lui reprendre, et même lui en enlever plus.

Voilà à mon sens, la dixième ou la douzième injustice que contient cette mesure. Je ne puis appuyer cet article ou tout autre article du bill, à moins que le ministre n'y apporte d'importants amendements.

**M. Symes:** Monsieur le président, je voudrais poser au ministre des Finances quelques questions à l'égard de la taxe de 10c. par gallon d'essence. Son ministère a-t-il calculé combien l'exemption accordée actuellement à certains automobilistes, tels que les médecins et les représentants de commerce, fait perdre au Trésor fédéral? Je veux dire avant que la taxe fédérale de 10c. n'ait été imposée. Quel est le montant total des pertes de revenus que représentent les exemptions existantes?

● (1520)

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Il n'y a pas moyen de la calculer.

**M. Symes:** Dois-je également présumer à propos de cette taxe de 10c. que le ministère des Finances n'a pas calculé à quelles recettes il renoncera en raison de l'application de cette exemption?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Monsieur le président, les exemptions pour toutes les fins commerciales, et notamment dans les cas cités par le député, atteindront entre 180 et 200 millions de dollars.

**M. Symes:** Étant donné les arguments invoqués à propos de la nature discriminatoire de cette taxe, en ce sens que certains hommes d'affaires jouiront de l'exemption tandis que d'autres contribuables qui doivent se servir de leur voiture pour se rendre au travail n'en jouiront pas, pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas songé à réduire le montant de l'exemption pour les personnes appartenant à la catégorie des hommes d'affaires et des médecins, si le montant total doit en atteindre les 200 millions de dollars, afin d'abaisser la taxe fédérale de 10c. le gallon à peut-être 8 ou 5c.? C'était certes là une autre solution à examiner, et j'aimerais savoir pourquoi on l'a rejetée.

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Monsieur le président, le député reconnaîtra sûrement que l'exemption s'applique aux cultivateurs, aux pêcheurs et à une grande variété de personnes de la catégorie générale de ceux qui se servent d'essence pour gagner leur vie. Nous avons décidé qu'il serait plus juste d'accorder l'exemption à ceux dont les frais d'essence sont déjà déductibles aux fins d'impôt.

**M. Symes:** Je ne vois pas encore la logique de ce raisonnement à cause du caractère injuste de cette taxe. Il me semble, comme d'autres députés de l'opposition l'ont déjà signalé, que bien d'autres personnes pourraient réclamer à juste titre le remboursement de leurs frais d'essence, mais elles ne pourront le faire à cause des lois actuelles. J'aimerais tout simplement réitérer combien nous trouvons injuste cette taxe de 10c. par gallon d'essence, et l'exemption qui s'applique seulement à certains usagers qui emploient certaines catégories de véhicules, et non pas à ceux qui emploient de l'essence à d'autres fins commerciales, ou encore aux consommateurs qui emploient d'autres sources d'énergie, comme du fuel domestique, et ainsi de suite.

Il semble que je n'arriverai à rien avec le ministre sur cette question. Je vais donc passer à ce qu'il a dit sur

#### *Taxe d'accise—Loi*

l'économie de l'énergie. Quand il a déposé ce bill, il espérait, a-t-il dit, que la taxe fédérale de 10c. sur l'essence en réduirait la consommation au pays. Sur quels calculs s'appuyait-il pour affirmer que cette taxe de 10c. entraînera une économie, c'est-à-dire une réduction du nombre de gallons consommés?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** Monsieur le président, j'ai déjà déclaré à la Chambre, en réponse à une question posée pendant la période des questions orales, que nous n'avions fait aucun calcul précis, parce que personne ne peut prévoir exactement l'importance de l'économie qui sera réalisée.

**M. Symes:** Monsieur le président, c'est une façon intéressante de présenter une mesure fiscale: à l'aveuglette, sans calculs sur lesquels se fonder. Comment le ministre peut-il croire que cette taxe de 10c. par gallon permettra une économie importante, surtout si l'on songe qu'après l'augmentation du prix du pétrole de quelque \$3.80 le baril, en 1973, à \$6.50 aujourd'hui, la demande n'a guère baissé? Le fait est que la demande a continué d'augmenter malgré l'énorme hausse de prix. Comment le ministre peut-il prétendre dans ce cas que la taxe de 10c. par gallon réduira la consommation?

**M. Turner (Ottawa-Carleton):** J'ignore ce que le député fera, monsieur le président, mais je pense que la plupart d'entre nous conduirons de façon plus économique.

**M. Saltsman:** Monsieur le président, je pense que le ministre se rend compte de la préoccupation de l'opposition et surtout de la préoccupation des membres de son propre parti. Personne ne s'oppose au principe de la péréquation ni à la nécessité qu'il y a pour le gouvernement de percevoir des fonds afin de garantir que les habitants de toutes les régions du Canada paient le même prix pour le fuel et l'essence. Nous protestons parce que la taxe de 10c. le gallon est très injuste. Le ministre n'a pas vraiment prouvé qu'il n'aurait pas pu atteindre les mêmes objectifs de façon plus équitable. C'est précisément ce que nous prétendons. A mon avis, le ministre aurait pu appliquer à la taxe sur l'essence le même principe que celui qui s'applique relativement à la déduction du coût des outils et du matériel utilisés en cours d'emploi.

Le ministre pourrait probablement justifier la taxe de 10c. le gallon s'il pouvait prouver que l'utilisation d'essence est toujours facultative. Si l'essence entrait dans la même catégorie que les cigarettes et les boissons alcooliques, le ministre pourrait justifier l'imposition d'une taxe d'accise très élevée. Il peut toujours dire que personne n'est obligé de fumer ou de boire. Je pense qu'il est évident que même si l'utilisation de l'automobile est facultative, une bonne partie de l'utilisation est nécessaire pour fins d'emploi, tout comme les outils, les bottes de sécurité et ainsi de suite. L'automobile, lorsqu'elle sert au travail, devrait être traitée de la même façon que les outils et le matériel de travail.

Lorsque le ministre examinait les façons de percevoir les fonds nécessaires, a-t-il songé à prévoir une exemption ou un crédit fiscal calculé selon une moyenne quelconque, qui serait applicable à la plupart des travailleurs, afin qu'une certaine partie de l'utilisation de l'automobile soit exemptée de la taxe ou indemnisée? On aurait pu accorder un crédit au titre de l'impôt sur le revenu, tout comme on accorde actuellement un crédit fiscal ou une exemption dans le cas des articles utilisés pour le travail.