

Loi sur l'accise

M. Lambert (Edmonton-Ouest): J'aimerais savoir comment le ministre justifiera le poids de cet impôt auprès des intéressés. Je demande aussi au ministre si cette disposition s'appliquera dans le cas d'appareils employés par des sociétés pétrolières, minières ou autres pour le transport de leurs employés, dans le cas de filiales organisées pour le transport et lorsque le tarif effectif est fixé en fonction de l'amortissement et des barèmes de dépréciation de l'appareil.

● (1240)

C'est une méthode très simple dont on se sert régulièrement. Mais faudra-t-il payer une taxe? On ne parle pas de billets, mais le transporteur aérien est autorisé par la Commission canadienne des transports à exploiter une entreprise de transport aérien ou un service aérien commercial. Je vous fais remarquer que la filiale privée dont j'ai parlé a un permis et est autorisée à exploiter une entreprise de transport aérien et sera donc assujettie à cette taxe de transport.

Je remarque également que la perception se fera au niveau du détail et que des remises mensuelles doivent être faites à la couronne comme pour toutes les autres taxes. Elles entraîneront une hausse substantielle des frais d'exploitation des agences de voyages et autres s'occupant des billets. Qui paiera la percepteur de taxes? Le consommateur, bien sûr. Si, d'un côté, le gouvernement encourage les transports, de l'autre, il leur donne un coup bas, pour ainsi dire. Nous supprimons la taxe de vente pour les avions commerciaux, mais nous imposons par contre une taxe pour répondre à certaines des exigences du ministère des Transports.

Cette taxe sera en vigueur même aux aéroports qui ne sont pas exploités par le ministère des Transports, et c'est là le revirement d'attitude du ministère: quand cette taxe avait été proposée pour la première fois, elle visait à combler ou atténuer les pertes et les frais d'exploitation des aéroports exploités par ce ministère. Cela ne tient pas debout, monsieur l'Orateur. Cette taxe s'appliquera dans bien des cas où on ne se servira pas d'un aéroport du ministère des Transports, mais plutôt d'aéroports municipaux qui ne reçoivent rien du ministère. Voici ce qui se passe: le ministre des Transports, par l'entremise du ministre des Finances, demande aux Canadiens qui voyagent par avion au Canada de payer une taxe parce qu'ils déplacent de l'air.

Le gouvernement doit être honnête dans ce sens que la taxe, je le répète, visait à atténuer les frais d'exploitation des aéroports du ministère des Transports, rien de plus. J'ai des lettres ici qui disent qu'elle servira maintenant à payer la plupart des frais du ministère se rattachant au transport aérien. Malheureusement, le ministre des Finances n'écrit pas de lettres à ses collègues, mais j'ai en ma possession des lettres du ministre des Transports qui révèlent les buts de cette taxe et disent à quoi elle servira. Mais cette taxe est encore plus inadmissible dans le cas de régions isolées. Je veux bien payer une taxe d'embarquement à l'Aéroport International de Toronto, ou à celui de Montréal, voire, dans une moindre mesure, ici même à Ottawa, qui ressemble plus que les autres à une gare à bestiaux, ou dans d'autres aéroports du pays, mais quand je vois les moyens dont doivent se contenter les habitants des régions reculées, et qui constituent leurs seules possibilités de communication, j'estime que la taxe pourrait être une injustice flagrante.

J'espère que le député des Territoires du Nord-Ouest (M. Firth) nous dira ce qu'il pense de cette taxe. Je doute que

[M. Lambert (Edmonton-Ouest).]

ses paroles puissent être publiées, malgré sa modération, car pour les habitants du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest, du Nouveau Québec et de nombreuses régions éloignées du Canada on pourrait qualifier cette taxe de blanc seing pour pressurer parce qu'elle entraîne une augmentation considérable du coût de leurs transports essentiels. J'espère que le ministre n'hésitera pas à exempter de cette taxe les régions éloignées.

Ce que le ministre aurait dû faire, c'est modifier la définition du petit fabricant afin de porter à plus de \$3,000 la valeur des produits fabriqués. Si je me souviens bien, on impose encore une limite de \$3,000 pour le certificat d'exemption du petit fabricant. Il est bien évident qu'aujourd'hui il n'ouvrira pas un atelier pour produire moins de \$3,000 de marchandises. Je ne vois pas en quoi cela peut l'encourager. Je ne vois pas pourquoi le ministre n'a pas porté cette somme à \$5,000 ou \$6,000 s'il veut vraiment aider la petite entreprise.

J'ai constaté avec plaisir que le ministre profitait d'un précédent pour supprimer rapidement la taxe de vente sur les poids lourds et le matériel de transport en stock, mais lorsqu'il dit en stock cela comprend-il également les véhicules en transit vendus par le fabricant et qui étaient en transit le 18 novembre? Je ne sais pas combien cela peut représenter, mais cela peut valoir la peine dans de nombreux cas. Si j'en parle, c'est parce que je m'intéresse surtout au distributeur ou au marchand qui n'a rien à voir avec le fabricant. Nous savons que certains fabricants de poids lourds et d'équipement de transport ont leurs propres succursales où travaillent des employés de la compagnie mère. Si vous le voulez, je pourrais vous en citer quelques cas. Il n'y a eu aucun échange de titre et en fait, aucune taxe de vente n'a été payée sur le stock parce que les véhicules n'ont pas été vendus et que le délai fixé pour le paiement de la taxe une fois le produit fini, n'est pas expiré.

Par ailleurs, comme le fabricant a cédé la majeure partie de ses droits sur le produit en question à une compagnie de prêts ou autre comme une compagnie de transport ou le distributeur, la taxe de vente peut être perçue au moment où la vente a lieu. Bien sûr, ces divers modes de vente créent certaines difficultés et je suis content que le ministre ait changé cela. Toutefois, j'espère qu'il pourra nous dire quelle sera maintenant la marche à suivre. Les demandes de déduction doivent-elles être adressées par le fabricant comme c'était le cas en 1961 lorsqu'on remboursait la taxe d'accise sur les stocks d'automobiles? C'est peut-être le meilleur système; on évite ainsi de devoir traiter avec je ne sais combien de milliers de commerçants.

● (1250)

J'ai parlé des questions que je jugeais importantes pour la Chambre. Nous examinerons les autres problèmes en détail. Mes collègues désirent parler de certains points. J'espère que nous pourrions étudier les articles de ce bill cet après-midi et qu'il sera adopté pour 4 heures.

M. Lorne Nystrom (Yorkton-Melville): Monsieur l'Orateur, je suis heureux de constater qu'en vertu du bill C-40, le ministre va augmenter la taxe sur les alcools et le vin mais non celle sur la bière, qu'on appelle le champagne de la classe laborieuse. C'est là un des éléments progressifs du projet de loi et je suis heureux que le ministre se soit rendu compte d'une réalité sociale. Le bill va donner lieu à toute une série de modifications et imposer de nouvelles taxes. Il y aura d'abord les modifications à la loi sur la taxe d'accise. En plus d'augmenter la taxe sur les alcools, le gouvernement va également relever la taxe sur les