La loi sur l'accise

tés et les vins intérieurs, parce que nous aurions ainsi violé les engagements pris dans le cadre des accords du GATT.

M. Whittaker: Quoi?

M. Turner (Ottawa-Carleton): Oui, c'est bien cela. Cela aurait privilégié un produit national au détriment d'un produit étranger. Nous ne pouvons le faire que par la voie tarifaire, et ouvertement. Il nous est interdit de le faire de façon détournée, par voie de subventions, taxes ou droits de transport. En réalité, les augmentations projetées sont modestes, puisqu'elles représentent en gros trois cents et demi par bouteilles de 25 onces de vin contenant moins de 7 p. 100 d'alcool, et six cents et demi par bouteille de 25 onces de vin contenant plus de 7 p. 100 d'alcool. Ce n'est pas bien lourd comme fardeau. Voyez l'article 11. Hier la Chambre s'est passionnée sur les conflits d'intérêts. Permettez-moi de dire aux députés présents que le ministre sera aussi durement atteint par cette taxe que la plupart des autres membres de la Chambre.

M. Whittaker: Monsieur le président, j'aimerais savoir du ministre pourquoi il a choisi le vin, et pas le cidre ou la bière. Il ne s'agit selon le ministre que d'une taxe très peu élevée, mais pourtant elle marque une hausse de 60 p. 100 par rapport à la taxe actuelle. Pourquoi le faire au moment où l'industrie vinicole est en si mauvaise posture? Cela bien sûr nous amène à parler de la culture du raisin, de l'industrie vinicole canadienne. Pourquoi le ministre a-t-il choisi le vin, et non le cidre ou la bière? Dans la conjoncture économique actuelle, il est très dangereux d'imposer une taxe du genre, si petite soit-elle, à l'industrie vinicole. Elle encourage les importateurs à faire venir des vins bon marché, ce qui rend la concurrence encore plus dure sur le marché de nos vins.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Monsieur le président, cette taxe s'applique également aux vins nationaux et aux vins d'importation. C'est indéniable. L'industrie vinicole étrangère a à diverses reprises mis en cause la politique de certaines commissions provinciales des alcools, en matière de fixation des prix. Je me suis toujours félicité que l'administration des spiritueux ne relève pas de la compétence fédérale. C'est pourquoi je peux me désintéresser de ce problème.

● (1700)

La décision du gouvernement de ne pas hausser la taxe sur le cidre et la bière se fonde sur le fait que les hausses qui affectent le vin et les spiritueux sont modérées et qu'elles ne dérangeront pas les habitudes du consommateur. L'industrie du cidre est une nouvelle industrie qui démarre et le fait de ne pas la taxer est un moyen de l'aider à devenir une industrie prospère au Canada.

Je fais remarquer, pour la gouverne du comité, que traditionnellement, le fisc s'est toujours montré plus favorable aux vins qu'à la bière et aux spiritueux. Peut-être que le comité aimerait connaître les recettes que procurent chaque gallon d'alcool absolu consommé comme boisson. Aux fins du budget, 34 bouteilles de 26 onces de vin alcoolisé contiennent un gallon d'alcool absolu. La taxe par gallon de cet alcool est de \$5.25 pour le vin alcoolisé. Cinquante et une bouteilles de 26 onces de vin de table contiennent un gallon d'alcool absolu. Pour les fins du présent budget, la taxe par gallon d'alcool pour le vin de table est de \$7.87. Deux cent cinquante-cinq bouteilles de bière de 12 onces contiennent un gallon d'alcool absolu. La taxe par gallon d'alcool pour la bière est de \$9.40. Seize

[M. Turner (Ottawa-Carleton).]

bouteilles de 25 onces de spiritueux distillés contiennent un gallon d'alcool absolu. La taxe par gallon d'alcool est de \$29.96. Bref, la taxe par gallon d'alcool pour le vin alcoolisé est de \$5.25; par gallon d'alcool pour le vin de table, \$7.87; pour la bière, \$9.40; pour les spiritueux distillés, \$29.96, aux fins du budget. On peut donc conclure que l'industrie du vin obtient un traitement de faveur.

(Les articles 11 et 12 sont adoptés.)

Sur l'article 13—*Affectation de certains articles à un usage, vente, etc. soumis à la taxe.*

M. Lambert (Edmonton-Ouest): Monsieur le président, cela ressemble à l'ancien article où il était question de «tracteurs qui ne sont pas utilisés à des fins d'exploitation agricole ou forestière», et on a simplement ajouté les aéronefs. Si un véhicule motorisé ou un tracteur était acheté à des fins d'exploitation agricole ou forestière, il y avait une certaine exemption de taxe de vente pour une période de cinq ans. Cependant, si un tracteur agricole était utilisé pendant l'été pour tirer un rouleau à pieds de mouton sur une route, contre rémunération, cela causait certains ennuis. C'est la même chose lorsqu'un tracteur est utilisé pour tirer une niveleuse en vertu d'un contrat de construction de route. Je crois que l'ancien ministre des Transports ne sait pas ce qu'est un rouleau à pieds de mouton, je suis persuadé qu'il a déjà vu ces grands machins circulaires que l'on utilise pour le remblayage.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Je crois qu'il est surpris de voir que vous avez pu placer l'expression deux fois d'affilée!

M. Lambert (Edmonton-Ouest): J'aimerais savoir pourquoi l'on a étendu la période d'assujettissement à la taxe pour les aéronefs. Disons qu'un aéronef a été acheté sans être frappé de la taxe d'accise, pour être utilisé à des fins bien précises. On décide, avant l'expiration d'une période donnée, de l'utiliser à d'autres fins, qu'il s'agisse d'une décision du premier propriétaire ou d'un propriétaire subséquent.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Monsieur le président, je suppose que la taxe serait perçue lors du changement d'immatriculation. C'est ainsi que nous percevions la taxe sur l'énergie.

M. Lambert (Edmonton-Ouest): Mais pourquoi?

M. Turner (Ottawa-Carleton): Parce qu'on est passé d'une utilisation exempte de taxe à une utilisation qui ne l'est plus.

M. Lambert (Edmonton-Ouest): Quelles sont les utilisations qui permettent d'exempter un aéronef de la taxe de vente?

M. Turner (Ottawa-Carleton): Nous discutons maintenant de la taxe sur l'énergie. Je m'excuse auprès de l'honorable député; nous parlons de l'exemption qui concerne le transport, celle qui concerne le matériel de transport. En d'autres termes, il s'agit de l'exemption qui concerne la vente de matériel de transport. Il s'agit ici «d'avions utilisés exclusivement pour les services aériens énumérés ci-dessous». Aucune taxe n'a été payée lors de l'achat ou de l'importation de ces appareils. Il s'agit également des règlements, des services à horaire fixe, des services réguliers, des services entre des points déterminés, de l'affrètement, des aéro-clubs, des services commerciaux, des services spécialisés, des services internationaux à horaire fixe, des services internationaux réguliers, des services entre