

**Des voix:** D'accord.

**M. l'Orateur adjoint:** Il en est ainsi convenu.

\* \* \*

## LA LOI SUR LA TAXE D'ACCISE

### MESURE MODIFICATIVE

**L'hon. Alastair Gillespie (au nom du ministre des Finances)** propose: Que le bill C-38, tendant à modifier la loi sur la taxe d'accise, soit lu pour la 2<sup>e</sup> deuxième fois et renvoyé au comité plénier.

**M. Alan Martin (secrétaire parlementaire du ministre des Finances):** Monsieur l'Orateur, le présent bill contient les dispositions législatives nécessaires pour faire entrer en vigueur les modifications à la loi sur la taxe d'accise que le ministre des Finances (M. Chrétien) a proposées dans son budget du 16 novembre 1978 et dans la motion des voies et moyens du 25 janvier 1979. La plus importante consiste à réduire de 12 à 9 p. 100 la taxe de vente fédérale. La nouvelle taxe s'appliquera à tous les produits actuellement taxés à 12 p. 100 sauf l'alcool et le tabac. Le taux de 5 p. 100 applicable aux matériaux de construction et les taxes spéciales sur l'essence et le combustible pour moteur diesel ne sont pas touchés par la réduction de la taxe globale. Cette mesure réduira d'environ 1 milliard les recettes de la taxe de vente fédérale pour l'année financière 1979-1980.

On calcule que la réduction de cette taxe réduira la hausse de l'indice des prix à la consommation d'un demi de 1 p. 100. Cette mesure, ainsi que d'autres initiatives du gouvernement fédéral, auront des conséquences directes sur les salaires à cause de leur effet sur l'inflation et inciteront à la modération dans les nouveaux contrats de travail. Le passage de la taxe de 12 à 9 p. 100 accroîtra le pouvoir réel d'achat des Canadiens d'environ 1 milliard et ce, d'une façon qui contribuera à réduire l'inflation.

De nombreuses dispositions du présent bill sont d'ordre technique et visent à faciliter l'application de la loi ou à corriger des anomalies mineures. Il y a notamment une disposition qui oblige les manufacturiers de produits pétroliers à payer la taxe sur l'essence et le combustible pour moteur diesel au moment de la livraison au détaillant et à métriser leurs barèmes.

Il convient de mentionner, monsieur l'Orateur, que l'une des dispositions techniques a trait au moment du paiement de la taxe de vente sur des biens produits par un contribuable pour son propre usage. La taxe prélevée sur ces biens a toujours été payée au moment où le fabricant en prenait possession pour les utiliser. Récemment, lors d'une cause entendue par la Cour fédérale, il est devenu évident que la loi comporte une lacune technique car elle ne précise pas le moment auquel cette taxe devient percevable. Cette disposition codifiera ce que le gouvernement et le monde des affaires considèrent comme la loi depuis 55 ans.

Les députés se souviendront des commentaires que le ministre des Finances a faits dans son discours du budget sur la nécessité de modifier les mesures fiscales qui n'ont pas eu l'effet attendu. Certaines des mesures relatives à la conservation de l'énergie qui ont été introduites dans la loi sur la taxe d'accise n'ont pas produit l'effet voulu. D'autres ont engendré des déséquilibres inacceptables dans la concurrence. Je pense

### Taxe d'accise—Loi

en particulier aux droits spéciaux qui ont été prélevés sur les moteurs de navires, les motocyclettes et les avions, mesure qui a eu un effet négligeable sur la conservation de l'énergie, mais qui a causé de graves difficultés aux Canadiens qui en font le commerce.

Par ailleurs, en exemptant de la taxe de vente de 5 p. 100 les doubles-portes et doubles-fenêtres on a incité les entrepreneurs à utiliser des produits de verre comme matériau dans les nouveaux bâtiments bien que le verre soit un moins bon isolant que les matériaux utilisés dans la construction de murs pleins qui eux sont taxables. Les amendements proposés dans le bill C-38 rendront plus rationnelle l'application de la taxe à tous ces produits.

Le bill comporte d'autres mesures visant à la conservation de l'énergie. On y précise que les matériaux d'isolation thermique bénéficieront de l'exemption prévue s'ils sont conformes au facteur minimum de résistance thermique dit «facteur R». On a ajouté les chauffe-eau solaires à la liste des produits pouvant être exemptés de la taxe de vente fédérale. Le gouvernement pense, comme bien des gens, que c'est grâce à l'héliotechnique que l'on pourra le mieux économiser l'énergie. On espère que cette exemption stimulera la vente de ce matériel et le perfectionnement de cette technique. Enfin, la taxe spéciale d'accise de 7c. le gallon d'essence s'appliquera également à l'essence d'aviation.

● (2120)

Dans son exposé budgétaire, le ministre des Finances (M. Chrétien) a aussi annoncé des modifications à la taxe sur les transports aériens perçue sur le transport des passagers. Les recettes de cette taxe servent à financer les programmes de transport aérien du ministère des Transports. La taxe actuelle sur le transport des passagers à l'intérieur de la région visée, c'est-à-dire le Canada, les États-Unis et les îles Saint-Pierre et Miquelon, passera de 8 p. 100 jusqu'à un maximum de \$8 à 15 p. 100 jusqu'à un maximum de \$15. Pour les vols internationaux, la taxe sera portée de \$8 à \$12, la mesure prévoyant un maximum de \$15.

Les augmentations proposées aux barèmes de taxes sur les transports aériens entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 1979 dans le cas des billets achetés au Canada et le 1<sup>er</sup> juillet 1979 dans le cas des billets achetés à l'extérieur du Canada. Ces augmentations réduiront d'environ 72 millions de dollars la part que le public devrait assumer pour financer les transports aériens au cours de l'année financière 1979-80. C'est une étape importante dans le processus de transfert du financement du programme aérien qui doit être assuré à l'avenir non plus par l'ensemble des contribuables mais par les usagers seulement.

La taxe sur les transports aériens serait transformée à une date ultérieure en un droit perçu sur les usagers voyageant à bord des transporteurs aux termes de la loi sur l'aéronautique. La date de transition et le barème des droits à faire payer aux usagers seront déterminés une fois que le ministre des Transports et les compagnies aériennes se seront mis d'accord. Pour faciliter cette transition, le bill C-38 modifiera la loi sur la taxe d'accise de façon à permettre l'abrogation de la taxe sur le transport aérien à une date qui sera fixée par décret du gouverneur en conseil, sous réserve d'une résolution négative du Parlement.

En terminant, monsieur l'Orateur, ce bill prévoit aussi une réduction importante de la taxe de vente imposée aux fabri-