

[Text]

claiming these expenses, but there are certainly difficulties, for example, when employees change employment during the year and the new employer is obliged to know how many kilometres the employee had driven or had been reimbursed at his previous place of employment. It does not differentiate between employment for any given individual. It is just a calendar-year basis.

As part of the blunt instrument in terms of the simplification, there is a single flat rate that applies from the first kilometre to the last kilometre, 27¢. That is the situation.

**Mr. Cassidy:** Given that 21¢ might be deemed to be the going rate, would it not make sense for us to come somewhat down from the 27¢ that you propose? Is that what MPs get? It does not necessarily—

**The Chairman:** The Treasury Board guideline is 27¢. I would agree with you. I think the Treasury Board guideline is far too high, but it is difficult to make a proposal about automobile expense and at the same time have the Government of Canada recognize a higher level of expense for its own employees.

**Mr. Cassidy:** What does the government provide for employees outside the House of Commons?

**The Chairman:** I am talking about outside the House of Commons.

**Mr. Dodge:** The Treasury Board schedule is fairly complex. It varies a bit from region to region, but the key thing is that there are three rates in it. One applies to the first 6,000 kilometres; one applies to the next and one applies to everything over that.

In Ontario I believe those rates—they may have changed, but this is approximately correct—are something like 28¢, 21¢ and 18¢. I think for the first 6,000 it is 28¢, 21¢ for the next 6,000 and 18¢ beyond that. That is in Ontario. It varies from province to province.

**Mr. Cassidy:** It goes down. The Treasury Board—

**Mr. Dodge:** It goes down in two more steps.

**Mr. Cassidy:** Is the 27¢ as a flat rate for everything not fairly rich?

**The Chairman:** That is a good one. What would you suggest, 25¢ across the board? The argument is that when you have various tranches of rates, you wind up with all sorts of headaches keeping track of how much he has actually driven. There is a lot of merit in having one flat rate. It may be that the flat rate ought to be 25¢.

[Translation]

justifié, puisque l'on veut déduire ces dépenses, mais il y a sûrement des difficultés, par exemple, lorsque des employés changent d'emploi au cours d'une année, et que le nouvel employeur est obligé de savoir combien de kilomètres l'employé a parcourus ou combien de kilomètres lui ont été remboursés là où il travaillait auparavant. On ne fait pas la différence entre les emplois que peut occuper un particulier. Le calcul ne s'effectue que sur l'année civile.

Pour simplifier les choses, il n'y a qu'un seul taux uniforme qui s'applique du premier au dernier kilomètre, soit 27c. C'est la situation actuelle.

**M. Cassidy:** Compte tenu que 21c. sembleraient être le taux reconnu à l'heure actuelle, ne serait-il pas logique de ramener le taux que vous proposez à cela? Est-ce le taux qu'obtiennent les députés à l'heure actuelle? Cela ne signifie pas forcément. . .

**Le président:** Le Conseil du Trésor accorde 27c. Je suis d'accord avec vous. C'est exagéré, mais on pourrait difficilement faire une proposition à propos des frais d'automobiles et accorder en même temps davantage aux employés du gouvernement du Canada.

**M. Cassidy:** Combien le gouvernement accorde-t-il à ses employés à l'extérieur de la Chambre des communes à l'heure actuelle?

**Le président:** C'est précisément de ces employés que je parle.

**M. Dodge:** Le barème du Conseil du Trésor est plutôt complexe. Il varie un peu d'une région à l'autre, mais l'important à considérer, c'est qu'il comporte trois tarifs différents. Il y en a un premier qui s'applique à la première tranche de 6,000 kilomètres, un deuxième pour la tranche suivante, et un troisième pour tout kilomètre additionnel.

En Ontario, je pense que ces tarifs—on peut les avoir modifiés, mais je pense que c'est à peu près cela—sont de 28c., 21c. et 18c. Vingt-huit cents pour les 6,000 premiers kilomètres, 21c. pour les 6,000 kilomètres suivants, et 18c. pour chaque kilomètre additionnel. Ce sont les tarifs en vigueur en Ontario. Mais cela varie d'une province à l'autre.

**M. Cassidy:** Le taux diminue progressivement. Celui du Conseil du Trésor. . .

**M. Dodge:** . . . a deux autres paliers inférieurs.

**M. Cassidy:** Un taux uniforme de 27c., n'est-ce pas plutôt généreux?

**Le président:** C'est une bonne question. Que proposeriez-vous, un taux uniforme de 25c.? Le principal avantage d'un taux uniforme, c'est que lorsqu'il y a plusieurs taux, il est extrêmement difficile de déterminer à combien de kilomètres on a vraiment droit. Un taux unique offre bien des avantages. Toutefois, il faudrait peut-être que ce soit 25c.