

It is appropriate to note that the United States has recently adopted similar guidelines to dissuade investors from using annuities as short term tax shelters. These guidelines include a 5% tax penalty on withdrawals made from an annuity contract which has not been in force for more than ten years and an ordering rule which deems all proceeds from an annuity to be first considered as interest which is taxable, rather than principal, which is not.

#### AUTOMOBILE STANDBY CHARGE

Under existing rules relating to the automobile standby charge, there is a tendency for taxpayers to simply report the minimum standby charge without calculating the detailed amount of the actual benefit. The proposal calls for a minimum standby charge of 2% per month of the actual cost of the company-owned car for personal use or 2/3 of payments if the car is leased. Some have suggested that the proposed imputed benefit seemed high considering that almost the full value of the company-owned car is imputed to the user over four years. This observation overlooks the higher repair and maintenance costs that are covered by the standby charge and which generally increase with the age of the car. However, this is considered by most to be impractical. Several alternatives were suggested to increase the minimum standby charge: increasing the imputed benefit rate gradually over time; use the 2% rate but allow the charge to be calculated on a depreciated value of the car; or to adopt a two-tier standby charge structure with a lower rate being applicable to Canadian made automobiles. Some emphasized the practical difficulty of taxpayers demonstrating that the actual benefit from personal use of a company car was lower than the imputed benefit, though this was strongly questioned by some Committee members.

#### CAPITAL COST ALLOWANCE

Although not part of the Ways and Means motion, considerable discussion before the Committee related to the change proposed in the budget to the depreciation deduction. Under the present *Regulations*, full depreciation can be claimed in the year an asset is acquired. The proposed change would allow only one half of depreciation otherwise available in the year of acquisition. The implicit assumption under the present rules is that an asset is acquired at the beginning of the year. Essentially, the new rule changes the underlying assumption and assumes that assets are acquired in the middle of a taxation year.

In the United States, a half year rule in one form or another has been in place for some time. The U.S. system has a further rule that depreciation allowance can be claimed only when the asset is put "in-use", not when it is "acquired" as is the case in

Il convient de remarquer que les États-Unis ont récemment adopté des lignes directrices semblables pour dissuader les investisseurs de faire de leurs rentes des abris fiscaux à long terme. Ces lignes directrices incluent une amende fiscale de 5% sur tout retrait effectué sur un contrat de rente qui n'est pas en vigueur depuis plus de dix ans et une ordonnance selon laquelle tous les revenus d'une rente sont réputés être des intérêts, lesquels sont imposables, au lieu de s'ajouter au principal, qui n'est pas imposable.

#### FRAIS POUR DROIT D'USAGE D'UNE AUTOMOBILE

En vertu des règles qui régissent actuellement les frais pour le droit d'usage d'une automobile fournie par l'employeur, les contribuables ont tendance à déclarer simplement le frais minimum sans calculer de façon détaillée la valeur exacte de cet avantage. La motion demande des frais mensuels équivalant au moins à 2% du coût réel de la voiture prêtée par la compagnie à titre personnel ou aux deux tiers du montant de la location lorsque la voiture est louée. Certains ont laissé entendre que la valeur qu'on propose d'accorder à cet avantage semble élevée lorsqu'on songe que l'utilisateur de la voiture paiera la valeur de la voiture qui lui est prêtée par la compagnie en 4 ans. Cette observation ne tient pas compte de la hausse des frais d'entretien et des réparations, lesquels sont couverts par le coût du droit d'usage et augmentent généralement avec l'âge de la voiture. Cependant, la plupart des gens considèrent que cette façon de procéder n'est pas pratique. Plusieurs solutions de rechange ont été proposées afin d'augmenter les frais minimums pour voitures fournies par l'employeur: on peut les augmenter graduellement, on peut utiliser le taux de 2%, mais permettre que les frais soient calculés en tenant compte de la dépréciation de la voiture; on peut enfin adopter la formule des deux tiers en prévoyant un taux inférieur lorsqu'il s'agit de voitures fabriquées au Canada. Certains ont souligné les difficultés d'ordre pratique éprouvées par les contribuables lorsqu'il s'agit de démontrer avec exactitude que l'avantage qu'ils ont tiré de l'usage personnel d'une voiture prêtée par leur compagnie était inférieur à celui qui leur est attribué, bien que ces difficultés aient été vigoureusement contestées par certains membres du Comité.

#### DÉDUCTION POUR AMORTISSEMENT

Bien que le sujet n'ait pas été abordé dans la Motion des voies et moyens, les membres du Comité ont beaucoup discuté du changement proposé dans le budget à la disposition relative à la déduction de dépréciation. En vertu des règlements actuels, la valeur de la dépréciation peut être réclamée dans l'année d'achat de l'avoir en question. Les frais qu'on propose n'équivalraient qu'à la moitié de la déduction pour amortissement qui serait autrement à réclamer dans l'année suivant l'acquisition. La présomption implicite que permettent les règles actuelles veut qu'un avoir soit toujours acquis au début de l'année. La nouvelle règle ne fait que changer cette présomption et veut que les avoirs soient réputés avoir été acquis vers le milieu de l'année financière.

Aux États-Unis, il existe depuis quelques années une règle relative à la demi-année sous une forme quelconque. Le système américain comporte une autre règle, à savoir que la déduction pour dépréciation ne peut être réclamée que lorsque