

*Impôt sur le revenu***LA MOTION D'AJOURNEMENT**

[Traduction]

QUESTIONS À DÉBATTRE

Le vice-président adjoint: En conformité de l'article 45 du Règlement, je dois informer la Chambre des questions qui seront soulevées ce soir au moment de l'ajournement: le député de Wellington-Dufferin-Simcoe (M. Beatty)—L'administration—Les lignes directrices sur les conflits d'intérêts. *b)* On demande une révision par un comité. *c)* On demande la nomination d'un agent de surveillance; le député de Yorkton-Melville (M. Nystrom)—L'industrie automobile—L'adoption d'un projet de loi sur le contenu canadien. *b)* Les négociations entre le Canada et le Japon.

ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

L'IMPÔT SUR LE REVENU

MODIFICATION DE LA LÉGISLATION

La Chambre, formée en comité plénier sous la présidence de M. Corbin, reprend l'étude du projet de loi C-139, tendant à modifier la législation relative à l'impôt sur le revenu (n° 2), présenté par M. Lalonde.

Le vice-président adjoint: La parole est au député de Simcoe-Nord.

M. Lewis: Monsieur le président, j'ai quelques observations générales à faire au sujet de l'article 1. Je tiens à attirer l'attention du gouvernement sur l'inquiétude des vendeurs d'automobiles à l'égard du double impôt que le gouvernement inflige aux gens qui ont l'usage de voitures appartenant à leur employeur. J'ai reçu une lettre de la société Bourgeois Motors de Midland, en Ontario. Le directeur général dit qu'il se demande quelles répercussions aura le budget sur les ventes de voitures. J'ai une autre lettre de la sociétés Thor Motors d'Orillia, dont l'auteur se pose la même question. Le gouvernement double les impôts payés par les employés sur les voitures de fonctions. Pourquoi juge-t-il nécessaire de faire cela ou d'augmenter le montant des impôts, que la voiture appartienne à la société ou qu'elle soit louée par elle?

● (1700)

M. Cosgrove: Je le répète, nous avons mis à jour la disposition qui se trouve dans la loi depuis 1972, pour l'adapter à l'évolution économique et tenir compte de la valeur que représente pour l'employé le privilège que lui accorde son employeur en lui fournissant une voiture de fonctions.

J'ai signalé par ailleurs que le taux de 2 p. 100 est en vigueur au Québec depuis 1979. Nous avons décidé d'ajuster le calcul de l'avantage que représente une voiture de fonctions pour un employé.

M. Lewis: Le ministre a parlé de l'évolution économique sous le régime libéral. Tous les Canadiens savent, je crois,

comment la situation économique a évolué et que les employés, surtout ceux de l'automobile, ont eu des problèmes.

Le gouvernement pense-t-il que le projet de loi fera augmenter ou diminuer les ventes d'automobiles?

M. Cosgrove: Il est certainement encore plus avantageux pour l'employé qui a une voiture de fonctions de continuer à payer les impôts sur un véhicule fourni par l'employeur que d'acheter une voiture. Les recettes supplémentaires recueillies grâce à ces impôts aideront le gouvernement à répondre aux demandes imposées à l'économie par la récession. Ainsi, cela aiderait indirectement le gouvernement à offrir à la société Chrysler la garantie qui, d'après lui, a contribué à aider cette société à maintenir les emplois et à produire de nouveaux modèles de voitures au Canada et aux États-Unis. Cela s'inscrit dans un cadre plus large, dans lequel on demande au gouvernement d'offrir les ressources nécessaires pour aider le secteur de l'automobile.

M. Lewis: La réponse du ministre va certainement intéresser tous les représentants de commerce dont le revenu net a baissé à cause de la crise économique. Le gouvernement double ni plus ni moins l'impôt sur les voitures d'entreprise. Cela n'a aucun sens.

Il me semble qu'en réclamant des salariés qu'ils versent les deux tiers des frais d'usage des voitures d'entreprise dont ils se servent, le ministre leur suggère d'utiliser cette voiture huit mois par année à des fins personnelles et quatre mois au service de leur compagnie. Est-ce ainsi que le gouvernement voit les choses?

M. Fisher: Monsieur le président, tout le problème est là. Je tiens à signaler au député que les salariés qui n'utilisent pas les véhicules d'entreprise à des fins personnelles ne paieront pas d'impôt. Ceux qui parcourent moins de 12,000 kilomètres avec une voiture d'entreprise peuvent réduire d'autant le montant de la taxe. Les chiffres concernant le montant de la taxe cités par le député ne sont pas tout à fait exacts. Les salariés doivent payer une taxe sur les frais d'usage et non pas les frais eux-mêmes.

J'espère que cela remet les choses dans leur contexte et que le député va comprendre que nous parlons de l'utilisation des voitures à des fins personnelles et non aux fins de l'entreprise. Si un salarié se sert d'une voiture d'entreprise les deux tiers du temps à des fins personnelles et le restant aux fins de son entreprise, la voiture dont il se sert constitue un avantage social personnel qui peut être imposé. Cela ne vient pas s'ajouter aux avantages sociaux de l'employeur, mais à ceux de l'employé.

M. Lewis: Les fonctionnaires présents pourraient-ils définir ce que l'on entend par frais de fonctionnement?

M. Fisher: Si je comprends, monsieur le président, ces frais incluent l'essence, les réparations, l'assurance et les autres dépenses nécessaires pour assurer le fonctionnement du véhicule.

M. Lewis: Le gouvernement a-t-il pensé qu'il y a une différence entre une assurance à des fins commerciales et à des fins personnelles? Se figure-t-il que tous les patrons vont faire le calcul pour chacun de leurs employés qui se servent d'une voiture d'entreprise?