

M. Cassidy: Et on attribue maintenant un prix à John Crosbie. Cela m'effraie beaucoup.

Nous appuierons cet amendement. Cette question a été discutée à maintes occasions durant les travaux du comité. Comme le ministre et le gouvernement le savent, le comité a finalement décidé de supprimer le double calcul proportionnel du coût en capital et du coût de dépréciation d'une automobile parce que nous estimions qu'il était trop compliqué. Nous avons essayé d'adopter d'autres mesures et nous avons reconnu que ce n'est pas une question facile à régler.

C'est l'équité à l'égard des régions qui est en cause ici. Il n'est peut-être pas possible de calculer exactement quels sont les coûts du transport à Terre-Neuve ou en Colombie-Britannique d'une voiture fabriquée au centre du pays, mais . . .

M. Boudria: Ces coûts ont été répartis également.

M. Cassidy: L'hon. député de Glengarry—Prescott—Russell (M. Boudria) dit qu'ils ont été répartis également.

M. Boudria: Oui. Ils le sont depuis trois ans.

M. Cassidy: Mais un acheteur de Terre-Neuve peut se procurer une automobile sans payer autant de frais de transport, si celle-ci est expédiée par bateau d'un pays d'Europe ou du Japon plutôt que de la Californie ou d'Oshawa. Toutefois, la taxe de vente diffère d'une province à l'autre. L'action du gouvernement a pour résultat qu'un privilège mineur, mais un privilège tout de même, est accordé aux particuliers ou aux sociétés qui achètent des automobiles à des fins d'emploi en Alberta alors que les particuliers ou sociétés qui achètent des automobiles au Nouveau-Brunswick ou à Terre-Neuve ne bénéficient pas de ce privilège.

• (1140)

En Alberta, il n'y a aucune taxe de vente provinciale. Par conséquent, si le coût en capital inscrit sur les Tables d'amortissement pour une automobile est de 20 000 \$, ce montant représente le prix d'achat total du véhicule. A Terre-Neuve, où la taxe de vente est de 11 p. 100 ou 12 p. 100, le montant correspondant doit être soustrait. Il s'ensuit que la valeur maximum du véhicule motorisé applicable pour les fins d'amortissement est d'environ 18 000 \$, soit 2 000 \$ de moins. C'est injuste.

En fait, le gouvernement dit qu'en Alberta et dans les provinces où la taxe de vente est peu élevée on peut se procurer des modèles luxueux alors que les résidents de l'Est du Canada, où les taxes de vente ont tendance à être beaucoup plus élevées, doivent se contenter de modèles ordinaires, sans transmission automatique, sans air conditionné ni aucune autre des caractéristiques supplémentaires qui font qu'une voiture utilisée à des fins d'emploi est plus confortable pour la personne qui l'utilise constamment pour des raisons professionnelles. Il ne s'agit pas d'une question majeure, mais cet amendement est justifié.

Dans ce cas, nous devrions tenir compte de ce que nous ont dit les gens, en particulier ceux de l'Est, qui se sont plaint du caractère injuste de la situation, mais une situation à laquelle

Impôt sur le revenu—Loi

on peut tout de même remédier. Il en coûterait peu au trésor public et, bien entendu, si les gens estiment que le système auquel on leur demande de se conformer n'est pas équitable, ils n'auront pas tendance à le faire volontairement. Par conséquent, le gouvernement perdra ainsi des revenus supplémentaires qu'il pourrait s'assurer, à cause du caractère injuste de cet article que l'amendement vise à corriger.

M. Don Boudria (Glengarry—Prescott—Russell): Monsieur le président, je suis heureux d'appuyer la motion proposée à la Chambre par mon collègue, l'honorable député de Laval-des-Rapides (M. Garneau). Je viens d'entendre une expression nouvelle dans la bouche d'un tory. Le ministre a dit que son parti croit dans la justice. C'est une déclaration profonde et il s'agit certainement d'un principe nouveaux chez les conservateurs.

Nous nous réjouissons de cette nouvelle initiative. J'espère que le parti conservateur l'appliquera dans le choix de ses candidats, au moment d'accepter ou de refuser les candidats de la circonscription de York-Peel, par exemple, pour ne nommer personne.

Dans sa réponse, le ministre a déclaré qu'il n'était pas prêt à accueillir la proposition de mon collègue, l'honorable député de Laval-des-Rapides. Il a dit que les taxes de vente provinciales ne constituaient pas les seules dépenses importantes engagées dans l'achat d'une voiture qui diffèrent d'une région à l'autre du pays. Il a donné en exemple les frais de transport sur les automobiles nord-américaines, qui varieraient d'une région à l'autre. Je suggérerais au ministre de demander à ses fonctionnaires de mieux rédiger leurs notes d'information.

[Français]

Le rapport du Comité des finances et des affaires économiques sur la réforme fiscale, monsieur le Président, disait, à la page 65, et je porte à l'attention du ministre le deuxième paragraphe, à la page 65 du rapport:

Ainsi, d'après l'enquête de la . . .

. . . *Canadian Automobile Leasing Association* . . .

. . . le prix moyen des voitures achetées par des particuliers était de 21 157 \$. . .

Alors, premièrement, le montant est déjà trop bas, parce que . . .

. . . le prix moyen des voitures achetées . . . (est en effet) de 21 157 \$. . .

. . . au moment où l'on se parle. Et je demande au ministre de bien écouter la phrase suivante qui se lit comme il suit:

. . . lequel prix comprenait les frais de transport et d'examen de la voiture avant livraison . . .

Bon! On continue un petit peu plus loin et on lit la phrase suivante:

Le Comité ne considère pas les frais de transport comme un problème, étant donné la politique d'égalisation de ces frais adoptée par la plupart des constructeurs au Canada.

Donc, monsieur le Président, depuis trois ans à peu près, les constructeurs d'automobiles nord-américains ont égalisé les frais de transport partout.