

[Text]

a broader sense—that is to say, all leasing of passenger automobiles—and why it was limited to daily leased vehicles.

Mr. R. A. Short, General Director, Tax Policy and Legislation Branch, Department of Finance: Mr. Chairman, I believe the answer is that, the general capital cost allowance rate for automobiles being 30 per cent, that was considered an adequate and appropriate rate for automobiles. There was little evidence that there should be a different rate because an automobile was acquired on a long-term lease as opposed to having been purchased. However, the representations on behalf of the daily car leasing industry emphasized that their cars were subject to considerably more abuse and, in fact, depreciated more quickly. We have long had a special rate of 40 per cent for taxi cabs because of the wear and tear that they suffer, and the case was made that the wear and tear on those cars used in the daily car rental business would justify a higher rate than the 30 per cent for other automobiles. I do not believe it was felt that to raise the rate on automobiles that were leased would put the rate out of line with cars that were owned. If it did, that would have a distorting effect and there would be little justification for a difference in treatment as between a purchased automobile and a leased automobile.

Mr. Gillespie: Was any consideration given to raising the rates on leased trucks?

Mr. Short: Yes. We were invited to consider an increase on leased trucks. However, on the basis of our studies it was felt that it would be difficult to justify a different rate for trucks that are leased as opposed to those that are owned. The 30 per cent rate based on experience seems to be fairly reasonable.

The Chairman: Mr. Short, wear and tear identified in relation to certain uses of automobiles seems to be the basis on which the 30 per cent rate was originally settled on. As a matter of fact, in the budget papers of 1975 it was acknowledged that 30 per cent is a reasonable rate for that class, and approved the taxi cabs on the basis of wear and tear. I think the principle is sound and should apply wherever the situation exists; that is, where wear and tear is identified with the particular use—and it may be a characteristic of that particular part of the industry—there should be some attention paid to it. That is only a reflection of what I am thinking at the moment. Have you any comment to make on that?

Mr. Short: Mr. Chairman, that was exactly the reasoning underlying the minister's decision to increase the rate for the daily car rental automobiles to 40 per cent. The wear and tear on those automobiles was demonstrably higher than for purchased cars.

The Chairman: Is there any connotation to be attached to the use of the word "daily" in this release? Automobile leasing is not limited to daily leases. It may be for a month at a time. To get the benefit of this, would I have to make a lease for each day?

Mr. Short: No, Mr. Chairman. We were attempting to draw a line between those rental agencies that make cars available to clientele on a relatively short-term basis and those that lease cars on a long-term, typically a two-to three-year, basis. We have a definition within the draft regulations that accompanied the minister's press release.

[Traduction]

général, plutôt que de se limiter à celles qui sont louées à la journée.

M. R. A. Short, directeur général, Direction de la politique et de la législation de l'impôt, Ministère des Finances: Monsieur le président, je suppose que la réponse vient du fait que la déduction générale pour amortissement, dont le taux est de 30 p. 100, est jugée adéquate pour les automobiles. Il n'est pas apparu nécessaire d'établir un taux différent pour les automobiles qui sont acquises au moyen d'un crédit-bail. Toutefois, les agences de location d'automobiles à la journée ont soutenu que leurs automobiles étaient soumises à plus d'abus et qu'elles se dépréciaient plus rapidement. Nous avons depuis longtemps établi un taux de 40 p. 100 pour les taxis, à cause de l'usure, et il a été allégué que l'usure des automobiles louées à la journée justifierait un taux plus élevé que le 30 p. 100 prévu pour les autres automobiles. Je ne pense pas que l'augmentation du taux pour les automobiles qui font l'objet d'un crédit-bail le rendrait injustement élevé par rapport à celui des automobiles achetées. Il serait assez difficile de justifier une différence de traitement dans les deux cas.

M. Gillespie: Est-ce qu'on a envisagé la possibilité d'augmenter le taux pour les camions loués?

M. Short: Oui, la possibilité a été envisagée. Toutefois, nos études ont démontré qu'il serait difficile de justifier un taux différent pour les camions qui sont loués par rapport à ceux qui sont acquis. Le taux de 30 p. 100, fondé sur l'expérience, semble assez raisonnable.

Le président: M. Short, il me semble que le taux de 30 p. 100 est fondé sur l'usure en fonction de certaines utilisations de l'automobile. D'ailleurs, dans les documents budgétaires de 1975, il est reconnu qu'un taux de 30 p. 100 est un taux raisonnable pour cette catégorie. Il est également appliqué aux taxis. Je pense que le principe est valable et qu'il devrait s'appliquer à tous les cas où l'usure est liée à une utilisation particulière; il se peut que ce soit là une particularité de l'industrie. C'est en gros ce que je pense de cette question. Qu'en pensez-vous?

M. Short: Monsieur le président, c'est exactement le raisonnement suivi par le Ministre lorsqu'il a décidé de majorer le taux à 40 p. 100 pour les automobiles louées à la journée. L'usure de ces automobiles est beaucoup plus élevée que celle des automobiles achetées.

Le président: Doit-on attacher une attention particulière au fait qu'il est surtout question des automobiles louées à la journée dans ce communiqué? La location des automobiles ne se limite pas à cela. Elles peuvent être louées au mois. Si je veux tirer avantage de cette situation, dois-je établir un bail pour chaque jour?

M. Short: Non, monsieur le président, Ce que nous avons tenté de faire est de tirer une ligne entre les agences de location qui mettent à la disposition de leurs clients des automobiles pour des périodes relativement courtes et celles qui louent des automobiles à plus long terme, soit deux ou trois ans habituellement. Nous en donnons une définition dans le