

... lorsque l'employeur, ou la personne liée à l'employeur, est propriétaire de l'automobile à une date quelconque de l'année, une proportion du coût, pour l'employeur, de cette automobile égale au pourcentage obtenu en multipliant 2 p. 100 par le quotient obtenu en divisant par 30 le nombre total de jours mentionné ci-dessus qui représentent des jours durant lesquels l'employeur, ou la personne liée à l'employeur, a été propriétaire de l'automobile (si le quotient ainsi obtenu est supérieur à 1 et n'est pas un nombre entier, il sera arrondi au nombre entier le plus rapproché, supérieur si la fraction dépasse un demi et inférieur dans les autres cas), ou ...

Puis vient l'article suivant. Je le répète, je ne suis pas tout à fait illettré, mais je n'y comprends rien. Cet article est censé s'en prendre aux avantages dont jouit l'employé afin qu'il ne puisse pas recourir à cette échappatoire ou que l'employeur ne puisse plus fournir à l'employé cette échappatoire concernant l'usage d'une voiture.

M. Thacker: Cela s'appelle un stimulant.

M. Friesen: Oui, c'était le stimulant. Une chose est sûre: la plupart des contribuables canadiens ne le comprendront pas lorsqu'ils le liront. Ils ne savent pas quels sont leurs droits. Il ne savent pas ce que sont pour eux des déductions légitimes. Ils sont donc déconcertés et doivent recourir à des comptables qui à leur tour vont consulter une foule de comptables qui pourront les aider à interpréter la mesure, mais personne ne s'y entendra. Le gouvernement a créé toute une nouvelle industrie artisanale au Canada; mais ce n'est en fait plus une industrie artisanale, mais bel et bien une des grosses industries canadiennes. Tout cela pour que le gouvernement soit sûr de mettre la main sur tout ce qu'il peut accaparer. C'est écrit en langage obscur afin que personne n'y échappe.

Le principal, c'est que la loi de l'impôt stipule maintenant que l'impôt sera désormais établi en fonction de la valeur de la voiture quand elle était neuve, comme si celle-ci ne se dépréciait jamais. Si je pouvais trouver en Amérique du Nord une voiture dont la valeur ne se déprécie jamais, je l'achèterais. Je crois que je serais prêt à payer plus que la valeur marchande pour l'acquérir. Le fisc ne voit pas qu'une voiture se déprécie, de sorte que la personne à qui son employeur offre cet avantage ou ce stimulant est plutôt désavantagée si elle l'accepte, car son impôt sera établi comme si sa voiture était neuve, et non vieille de quelques années. Qui serait assez fou pour accepter pareille chose? Tout cela repose sur le fait que le contribuable n'a aucun droit; tout appartient au gouvernement, excepté ...

M. le vice-président: Je regrette d'interrompre le député, mais le temps qui lui était alloué est maintenant expiré.

M. J. R. Ellis (Prince Edward-Hastings): Monsieur le Président, je félicite le député de Surrey-White Rock-Delta-Nord (M. Friesen). Je tiens à lui dire que, manifestement, le gouvernement n'a jamais voulu que lui ou quiconque comprenne le langage de ce projet de loi. Je suis particulièrement heureux de prendre la parole après le député de Végréville (M. Mazankowski) qui a signalé certaines des complexités de cette mesure législative. En fait, j'ai cru un moment, car nous n'en avions pas discuté, qu'il allait dire ce que j'ai l'intention de dire à l'égard du projet de loi C-139.

Le domaine dont je veux traiter est complexe; il s'agit de l'impact de cette mesure législative sur l'industrie des transports aériens. J'aimerais d'abord dire sans ambages que la viabilité de l'industrie canadienne du transport aérien est

Impôt sur le revenu

menacée par l'imposition de nouvelles contraintes économiques comme celles du projet de loi C-139. Certains points suscitent notamment des inquiétudes, soit les paragraphes 2, 3 et 5 de l'article 38 ainsi que les articles 123 et 125 de ce bill, et aussi la loi sur l'Office national de l'énergie et la loi sur l'administration du pétrole. La Chambre se rappellera sans doute les dispositions hâtives du budget d'octobre 1980 portant sur les redevances de recouvrement en matière de carburant de soute, qui ont été appliquées du 1^{er} mai 1981 au 1^{er} janvier 1982. Ces redevances étaient imposées, entre autres, pour empêcher les transporteurs étrangers de s'approvisionner en carburant canadien dont le prix était alors très bas. On a décidé d'abolir cette redevance pour éviter l'arbitrage aux termes des ententes bilatérales du Canada en matière de transport aérien, car le Canada aurait risqué d'être trouvé coupable de rupture de contrat. Les sommes recueillies ont d'abord été remboursées aux transporteurs aériens, mais par la suite, comme les transports aériens au Canada étaient en mauvaise posture financière, on a laissé tomber la taxe.

• (1710)

Ce bill sera vraisemblablement renvoyé au comité plénier. Ainsi, aucun représentant de l'industrie des transports aériens ne pourra participer au débat sur la question. Étant donné les liens complexes entre la loi sur l'Office national de l'énergie et la loi sur l'administration du pétrole, comme je l'ai signalé, il est possible que si l'on n'examine pas à fond les modifications concernant l'industrie aérienne, les répercussions fâcheuses qu'elles pourraient avoir sur cette industrie passent inaperçues.

Ce bill doit manifestement être adopté dans les plus brefs délais pour les contribuables canadiens. Toutefois, il n'en faut pas moins protéger le public des conséquences fâcheuses des articles proposés. L'intérêt public exige, j'en suis convaincu, que les articles en question, qui d'ailleurs n'ont pas d'incidence directe sur le public, soient renvoyés au comité permanent des finances, du commerce et des questions économiques où des porte-paroles de l'industrie canadienne des transports aériens pourront se faire entendre et faire état des effets préjudiciables du projet de loi.

Au comité plénier, j'essaierai de convaincre le gouvernement de retirer ces quelques articles et de les renvoyer au comité permanent.

Le gouvernement essaie actuellement de mettre en place un nouveau régime fiscal qui, selon ce que le ministre des Finances (M. Lalonde) lui-même a dit à la Chambre le 8 novembre 1982, perpétuera les injustices de la redevance de recouvrement dont j'ai déjà fait mention. L'industrie canadienne des transports aériens traverse actuellement la pire crise de son histoire. Elle ne peut supporter de charge financière plus lourde. Les compagnies aériennes offrent dans tous les journaux des places à tarifs réduits pour arriver à se maintenir en affaires. Nous savons que des transporteurs ne desservent plus certaines villes. Tous les transporteurs aériens sont en proie à des difficultés. De plus, il n'est plus besoin de protéger les ressources canadiennes puisque le cours mondial du pétrole n'a pas atteint le niveau prévu et qu'il descendra même davantage.