

[Text]

approximation. That would be something in the order of \$60 million to \$90 million.

Mr. McCrossan: Extra.

The Chairman: That is authorized right now in the act, though.

Mr. Dodge: No. Just for employees. So if you were to extend the employee régime to deal with the self-employed—not the corporation; with the self-employed—so that it applies to individuals only at the 27¢, 21¢, the additional cost would be in the order of \$60 million to \$90 million. The reason we cannot be more precise is we do not have the complete range of—

Mr. McCrossan: And the flat 27¢ was worth how much?

Mr. Dodge: It is worth somewhere between \$125 million and \$175 million at a flat 27¢.

Mr. McCrossan: The second point, since you have suggested it yourself, is that one of the things we might want to consider is eliminating the double proration. That would obviously cost money. You suggest that would cost \$35 million or so.

Mr. Dodge: On the order of \$35 million; say \$30 million to \$40 million.

Mr. McCrossan: What would be the effect of substituting the flat 27¢ for cases under 24,000? In other words, double proration only kicks in when you are under 24,000 kilometres a year. Above 24,000 kilometres a year you are into the old system, basically. What would be the cost or savings of simply saying that under 24,000 you are into the flat figure, over 24,000 you are into the—

Mr. Dodge: I have not calculated the flat figure, but going with the 27¢, 21¢, it would be in the order of \$10 million to \$15 million.

Mr. McCrossan: So if you made the 27¢, 21¢ apply only under 24,000—

Mr. Dodge: Of business use.

Mr. McCrossan: —of business use; that is right—then you are down to \$10 million to \$15 million of additional costs.

Mr. Peters: But you have a horrendous “notch” provision.

Mr. McCrossan: I understand the discontinuity problems. I am trying to—

Mr. Dodge: The notch you would take care of by saying you could always operate as if you were claiming 24,000 at the standard rate of 27¢, 21¢, even if you drove 27 and the actual expenses would have been lower. You can take care of—

[Translation]

de 27 p. 100 et de 21 p. 100, ce qui constitue une approximation. Nous aurions quelque chose de l'ordre de 60 millions à 90 millions de dollars.

M. McCrossan: De plus?

Le président: C'est ce que permet la loi actuellement.

M. Dodge: Non. Uniquement pour les employés. Si vous appliquez le régime qui touche les employés aux travailleurs indépendants—et non pas aux entreprises—ainsi, il s'appliquerait aux particuliers uniquement au taux de 27 ou 21 p. 100, le coût supplémentaire serait de l'ordre de 60 millions et 90 millions de dollars. Nous ne pouvons être plus précis car nous n'avons pas. . .

M. McCrossan: À combien évaluez-vous le montant dans le cas du taux uniforme de 27 p. 100?

M. Dodge: Ce montant se trouve entre 125 millions et 175 millions de dollars dans ce cas-ci.

M. McCrossan: Deuxièmement, comme vous l'avez d'ailleurs suggéré vous-même, nous aimerions envisager l'élimination du double calcul proportionnel qui coûte de l'argent. Vous avez laissé entendre que cela coûterait 35 millions de dollars à peu près.

M. Dodge: Environ 35 millions de dollars; disons entre 30 et 40 millions de dollars.

M. McCrossan: Quelles seraient les répercussions du retrait du taux uniforme de 27 p. 100 pour les cas de moins de 24,000 kilomètres? Autrement dit, le double calcul proportionnel n'entre en jeu que si vous parcourez moins de 24,000 kilomètres par an. Au-dessus de 24,000 kilomètres par an, vous êtes dans l'ancien système. Quel serait le coût ou les économies si l'on disait tout simplement qu'en dessous de 24,000 kilomètres vous prenez le taux uniforme, et qu'au-dessus de 24,000 kilomètres vous. . .

M. Dodge: Je n'ai pas calculé le montant dans le cas du taux uniforme, mais si l'on prend 27c. et 21c., ce coût serait de l'ordre de 10 à 15 millions de dollars.

M. McCrossan: Ainsi, si vous disiez 27c. uniquement dans les cas où le kilométrage est inférieur à 24,000. . .

M. Dodge: Pour affaires.

M. McCrossan: Effectivement; dans ce cas, les coûts supplémentaires diminuent et se situeraient entre 10 et 15 millions de dollars.

M. Peters: Vous avez là une horrible discontinuité.

M. McCrossan: Je comprends les problèmes de manque de continuité. J'essaie. . .

M. Dodge: Vous pourriez toujours alors faire comme si vous réclamiez 24,000 kilomètres au taux uniforme de 27c., 21c., même si vous faisiez 27, et que les frais réels auraient été inférieurs. Vous pouvez. . .