

*Impôt sur le revenu—Loi*

**M. Blackburn (Brant):** La plupart ne valent rien.

**M. Hockin:** L'hon. député de Brant (M. Blackburn) connaît bien les voitures et je suis sûr qu'il conviendrait avec moi que les contribuables n'on pas à payer la note.

**M. Blackburn (Brant):** Oui.

**M. Hockin:** Je veux bien faire comprendre à l'hon. député de Laval-des Rapides (M. Garneau) que la Dodge charger, la Ford Tempo et la Stellar d'Hyundai ne coûtent pas cher, mais qu'il y a d'autres voitures plus coûteuses qui valent encore moins que 20 000 \$. Par exemple, une Chevrolet Celebrity Eurosport et ma voiture, une Chevrolet Caprice Classic, modèle berline, coûte 17 500 \$. Que dire d'une Buick Somerset et d'une Golf de Volkswagen? Ce sont de bonnes voitures qui coûtent moins de 20 000 \$.

**M. Boudria:** Pourquoi n'en conduisez-vous pas une?

**M. Hockin:** Il n'est pas nécessaire de modifier le plafond, monsieur le président. On peut se procurer une très bonne voiture pour moins de 20 000 \$. Pourquoi le parti libéral veut-il que nous adoptions son point de vue pour permettre que toutes les voitures, quel'en soit le prix, soient déductibles? Nous ne sommes pas de cet avis. Nous croyons à l'équité. Notre notion de l'équité s'arrête à 20 000 \$.

Je suis bien fier de la position prise par le ministre des Finances (M. Wilson) à se sujet, parce qu'il a fait preuve d'équité. Le parti libéral supprimerait cette distinction pour tous les contribuables—et je ne pense pas que les néo-Démocrates seraient d'accord non plus—paient des BMW, des Cadillac, etc. C'est insensé.

L'autre argument soutient qu'il faut ajouter la taxe provinciale de vente à la limite. Par exemple, si la taxe est de 7 p. 100 dans une province, le montant de la taxe devrait être ajouté aux 20 000 \$ et le nouveau montant serait celui qui serait déductible aux fins d'impôt sur le revenu. Il est bien vrai que dans notre pays les provinces ont des taxes de vente différentes. Il y a bien d'autres facteurs qui entrent en ligne de compte dans le prix d'une voiture, et qui sont différents d'une région à l'autre, pas seulement la taxe provinciale de vente. Par exemple, les frais de transport sont un coût important dans certaines régions du pays. Nous le savons tous.

**M. Boudria:** Ces coûts ont été répartis de façon égale maintenant.

**M. Hockin:** J'imagine que si vous pouviez acheter une voiture à Oshawa ou à St. Thomas, tout près de Talbotville, où les voitures Ford sont fabriquées, ou à Oakville, elle serait un peu meilleur marché qu'à Terre-Neuve ou au Yukon. Le transport est un facteur important dans la différence de prix.

**M. Boudria:** Non, ces coûts ont été répartis également.

**M. Hockin:** Il y a aussi des différences dans la vente au détail d'une région à l'autre du pays. Ces différences ne sont pas dues seulement au volume, mais aussi aux impôts fonciers, sur ce qu'il en coûte pour acheter une propriété dans certaines régions du pays par rapport à d'autres. Compte tenu de tous ces facteurs, il serait insensé que le gouvernement choisisse un

de ces facteurs, à savoir la taxe provinciale de vente, et l'ajoute au plafond de 20 000 \$.

Maintenons ce plafond à 20 000 \$. Il est clair pour tout le monde. On peut acheter une très bonne voiture pour ce montant et je demande à la Chambre de rejeter la motion pour garder la mesure et l'équité inhérentes au projet de réforme fiscale.

**M. Mike Cassidy (Ottawa-centre):** Monsieur le président, j'ai eu le privilège de participer durant la dernière année aux délibérations du Comité des finances sur la réforme fiscale. Les députés néo-démocrates se sont trouvés dans une situation assez particulière et parfois difficile parce que nous étions fondamentalement en désaccord avec la réforme fiscale en raison de son manque d'équité des taux d'imposition et aussi parce que les Conservateurs ont choisi de maintenir certains privilèges consentis à des particuliers et à des sociétés bien nanties touchant les gains en capitaux, etc., etc. En même temps, nous avons à étudier bien d'autres problèmes plus précis présentés par ceux qui, tous les jours, ont affaire au régime fiscal.

Une des questions les plus difficiles était la question des frais d'automobile. Nous avons entendu beaucoup de mémoires. Peut-être parce que beaucoup de contribuables engagent ces dépenses. C'est la question qui a probablement suscité le plus de commentaires et d'interventions. C'est en partie parce que les contribuables qui utilisent et doivent utiliser leur voiture pour leur travail estiment qu'ils ne devraient pas être mis dans une catégorie à part quand le gouvernement du Canada a décidé—et je crois que la décision est légitime—qu'il voulait empêcher les contribuables de subventionner des BMW, des Jaguar et la Lincoln que le ministre conduisait avant d'occuper ses fonctions actuelles. Il est devenu plus modeste, si j'ai bien compris ce qu'il a dit.

**M. Hockin:** J'ai toujours eu une Chevrolet.

**M. Cassidy:** Je viens à peine de lire au sujet du ministre qu'il était apparemment l'une des sommités embauchées à l'ouverture de l'Université York. En 1961, seul Ed Broadbent avait l'étoffe voulue pour devenir le prochain premier ministre du Canada, selon l'ouvrage de Judy Steed.

**Des voix:** Oh,oh!

**M. Cassidy:** Mais, cela n'a rien à voir avec notre propos. Permettez-moi de revenir à la question qui nous occupe.

**Une voix:** M. Broadbent ne serait-il pas d'actualité?

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Cassidy:** Aux fins du compte rendu, le ministre a encore la voiture qu'Ed lui a recommandé d'acheter. J'espère que c'est un modèle sport parce que tout le monde sait qu'il est dangereux d'accompagner l'hon. député d'Oshawa (M. Broadbent) quand il est au volant. C'est une expérience assez périlleuse, pas pour des raisons idéologiques, mais pour d'autres raisons.

**Des voix:** Oh, oh!