

Impôt sur le revenu

M. Blenkarn: Monsieur le président, en termes très simples, la proposition du gouvernement n'est pas recevable, car elle ne se conforme pas à la motion des voies et moyens. Le gouvernement ne peut agir ainsi. Le Règlement l'interdit.

Le vice-président: Je ne veux pas contester les propos du député de Mississauga-Sud. Il n'a cependant pas prouvé à mon avis que la proposition d'amendement du ministre n'était pas recevable. Il a fait remarquer, et avec raison, qu'il faudrait le consentement unanime de la Chambre pour étudier ces deux articles en même temps. Il n'y a pas consentement unanime, c'est évident. La Présidence reviendrait normalement à l'article 1 comme on le fait d'habitude, après avoir étudié d'autres articles subséquents à l'article 1. Le comité se rappellera qu'on a soulevé au sujet de l'article 1 un rappel au Règlement qui a été réglé. Je propose maintenant au comité d'entamer le débat sur l'article 1.

Des voix: D'accord.

Le vice-président: On est d'accord là-dessus.

Sur l'article 1—*Valeur des avantages*

M. McKenzie: Monsieur le président, j'ai quelques observations à faire au sujet des frais pour droit d'usage d'une automobile, et j'ai deux ou trois questions à poser au ministre. Ces frais constituent un impôt exigé sur l'usage à des fins personnelles de voitures fournies par l'employeur. Le projet de loi propose d'en augmenter le taux mensuel en le faisant passer de 1 à 2 p. 100 de la valeur de l'automobile; dans le cas de voitures louées, ces frais passeraient aux deux tiers du coût de location. Le chiffre de 2.5 p. 100 prévu dans le budget du 12 novembre a été abaissé pour calmer la vague initiale d'opposition. Dans les cas où l'usage personnel ne dépasse pas 1,000 kilomètres par mois ou 12,000 kilomètres par année, les frais pour droit d'usage diminueront proportionnellement. La modification va effectivement doubler l'impôt que devront acquitter les particuliers qui utilisent des automobiles fournies par leur employeur. Il est à prévoir que l'utilisation des voitures de l'employeur perdra sensiblement de son attrait.

La réaction générale de l'industrie se concentre sur le bouleversement que provoquera ce changement dans l'achat et l'utilisation des véhicules que les employeurs mettent à la disposition des employés. La première conséquence sera une réduction dans les commandes de voitures des sociétés et dans le parc automobile des entreprises de location. L'opposition porte aussi sur l'application des changements. Les doutes qui subsistent sur le calcul de l'avantage imposable, le moment où les changements entreront en vigueur et les frais qui en résulteront aggraveront le malaise général qu'inspire cette disposition.

La position du parti progressiste conservateur est la suivante: bien que l'idée d'imposer cet avantage ne soit pas intolérable, le taux d'imposition et le mode de calcul laissent à désirer. Les conséquences négatives de cette hausse d'impôt annulent ce qu'on peut gagner en recettes. La hausse ne devrait pas être aussi forte. Il faut expliciter les articles de la loi qui portent sur le calcul des avantages, de même que les règlements.

Je suis persuadé que tous les députés ont reçu des plaintes de l'Association des voyageurs de commerce du Canada. Ils nous ont envoyé des lettres détaillées sur les effets néfastes de ce changement. Ils nous font remarquer que les frais pour droit d'usage, basés sur le coût pour l'employeur, ne reflètent pas exactement la valeur réelle pour l'employé. Nous avons ici un

exemple de la façon dont cela va toucher une société ontarienne, la Globe Modern Curriculum Press. Ils nous ont donné l'exemple suivant de la façon dont les employés seront touchés par cette modification de la loi de l'impôt. Je cite leur lettre:

Nous sommes des éditeurs et nous fournissons des familiales à nos représentants en raison du grand nombre de livres qu'ils doivent transporter. Cette lourde charge nous oblige à équiper ces familiales d'amortisseurs renforcés et d'égalisateurs de charge. Sortir tout notre matériel pour avoir assez d'espace pour notre famille représente une véritable corvée. Par conséquent, l'usage personnel du véhicule est minime.

Je considère donc que votre projet d'imposer l'usage personnel est onéreux, inutile et injuste et je vous prie de reconsidérer votre mesure législative.

Cette lettre a été envoyée au ministre des Finances en janvier de cette année. J'espère que le ministre nous informera des changements qu'il prévoit quant à ces frais pour droit d'usage d'une automobile.

Une récente affaire judiciaire traitait des dépenses pour l'utilisation d'une automobile. Le tribunal a rejeté la position gouvernementale. Depuis des années, le gouvernement fonde ses décisions sur la question de savoir si le vendeur peut déduire ses dépenses d'automobiles en se justifiant de sa définition personnelle du terme «ordinairement». Dans une affaire qui a fait récemment l'objet d'une décision de la Cour fédérale, le gouvernement avait refusé une déduction relativement minime pour des frais d'automobile en invoquant la définition du terme «ordinairement». La Cour fédérale a tranché que le terme «ordinairement» signifie «normalement» et s'oppose à «rarement ou exceptionnellement». Compte tenu de cette récente décision de la Cour fédérale, je voudrais savoir quelles mesures rectificatives le gouvernement compte prendre, et je demande si le gouvernement supprimera cet article des règlements.

M. Cosgrove: Monsieur le président, je suis encouragé d'entendre que l'opposition officielle ne s'oppose pas, en principe, à l'imposition de cet avantage. Les députés s'inquiètent plutôt du taux d'imposition et, comme l'indiquent les questions du député, de la méthode de calcul de cet impôt.

Pour commencer, je signale que ce n'était pas très clair au moment où nous avons entrepris l'étude de l'article 1; je crois que l'entente était que ce serait l'article 1 tel que modifié. Quand nous avons traité des divers articles lors de la dernière mise aux voix, un certain nombre d'amendements étaient marqués «A» sur la liste de la présidence.

Je signale qu'il y a deux amendements de pure forme à l'article 1. Je suppose qu'en acceptant de discuter de l'article 1, les députés ont accepté également de discuter de ces amendements que nous avons transmis à nos vis-à-vis. Je vois que le leader conservateur à la Chambre hoche la tête. Ce point devrait être clair. Il ne faudrait pas le perdre de vue au moment où nous entamons l'étude de cet article. Pour la gouverne du député de Mississauga-Sud, je renvoie à un document qui porte sur le projet de loi C-139, articles traitant des petites entreprises. Je crois que le député de Mississauga-Sud admet, monsieur le président, qu'en parlant de l'article 1, on parle de «l'article 1a»; c'est ainsi que nous avons procédé pour le vote précédent et l'on recommence avec les articles 44, 45, 86 et ainsi de suite. Nous avons fait circuler des copies de ces amendements de forme.