

[Text]

capital cost allowance. The leasing company is the one which qualifies for either the 30 per cent or the 40 per cent capital cost allowance.

That being the case, an individual would not be inclined to benefit Hertz, say, by taking an automobile for 29 days, turning it in, and then going to Tilden to rent another vehicle for 29 days. It is just the company which gets the 40 per cent capital cost allowance. So there is no benefit from the lessee's point of view. A benefit could arise, of course, if a company entered into some arrangement with an individual whereby the company would automatically extend and sign a new leasing contract. It would then be up to the auditors from Revenue Canada to determine whether or not there was an extension of the lease.

So I think there is no possibility of a loophole, but the real question is: Is this change which was introduced yesterday in reply to concerns expressed by what you have termed the daily car rental corporations following the budget amendments? If so, why were the concerns raised by the other organizations in the automobile leasing business—which organizations provided certain detailed computations of the impacts of the budget measures to the Department of Finance—not considered in the same light?

Mr. Short: Mr. Chairman, the representations made by those representing the daily car rental people and the dealers have been considered. Indeed, considerable attention was devoted to an analysis of the problems they raised with us.

One of the difficulties is that it is difficult to justify any kind of rate differentiation between a car that is leased and one that is owned. Quite clearly, if the rate of capital cost allowance on a leased automobile were significantly higher than the rate allowed on an automobile that is owned, there would be a serious distortion in the industry. There would be quite an incentive to lease rather than to own. I think that that distortion would be very difficult to justify.

The conclusion that we reached was that there was no justification for a differentiation in rates on leased versus owned automobiles.

The question which we were faced with was whether the rate of 30 per cent that applies to both was too low. The answer was that the rate of 30 per cent seemed to be generally appropriate.

You will appreciate, Mr. Chairman, that the rate for automobiles of 30 per cent includes all property in Class 10 of Schedule II of the Income Tax Act. That is a very broad class. That class includes not only automobiles but certain farm equipment, construction equipment, mining assets and a whole range of other things. This is one of the larger classes, and a general increase in the rate would have significant revenue implications for the government.

Senator McIlraith: Why not divide that class to make two classes?

Mr. Short: The answer to that is that we concluded, on the basis of our analysis, that 30 per cent was a reasonable rate for

[Traduction]

n'assume que les frais de location, elle n'a pas droit à la déduction pour amortissement. C'est la société de crédit-bail qui a droit à 30 ou 40 p. 100 de déduction pour amortissement.

Par ailleurs, une telle personne n'apporterait aucun bénéfice particulier à Hertz si elle devait louer une automobile pour 29 jours, la retourner et ensuite se rendre chez Tilden pour en louer une autre pour 29 jours. Il n'y a que la société qui a droit au 40 p. 100 de déduction pour amortissement. Celui qui loue n'en tire donc aucun avantage. Il pourrait toujours y avoir un avantage, si une société concluait une entente avec une personne, en vertu de laquelle elle s'engageait à renouveler le crédit-bail. Il reviendrait aux vérificateurs de Revenu Canada de déterminer s'il y a eu ou non prolongement du bail.

Je ne crois pas qu'il y ait la possibilité d'une échappatoire fiscale, mais la véritable question est la suivante: est-ce que cette modification a été annoncée hier en réponse aux préoccupations exprimées par ce que vous avez appelées les agences de location à court terme à la suite des modifications du budget? Si tel est le cas, pourquoi les préoccupations exprimées par les entreprises de crédit-bail, lesquelles ont fourni des données détaillées sur les effets des mesures budgétaires au ministère des Finances, n'ont-elles pas reçues la même attention?

M. Short: Monsieur le président, les mémoires présentés par les représentants des agences de location à court terme et les concessionnaires ont été étudiés. Nous y avons consacré beaucoup d'attention, afin d'analyser les problèmes qu'ils ont soulevés.

L'une des difficultés est qu'il est difficile de justifier toute différence de taux entre une automobile louée et une automobile achetée. Il semble évident, si le taux de déduction pour amortissement devait être beaucoup plus élevé pour une automobile louée, que celui permis pour une automobile achetée, qu'il y aurait une grave inégalité dans l'industrie. Il serait plus avantageux de louer que d'acheter. Je pense que cette inégalité serait difficile à justifier.

Nous en sommes donc venus à la conclusion qu'il n'y avait aucune raison pour qu'il y ait une différence de taux entre les voitures louées et achetées.

La question qui s'est posée était de savoir si le taux de 30 p. 100 était trop bas. Je pense que la réponse a été que le taux de 30 p. 100 semblait en général acceptable.

Il est bon de noter, monsieur le président, que le taux de 30 p. 100 pour les automobiles comprend tous les biens de la catégorie 10, indiquée à l'Annexe II de la Loi de l'impôt sur le revenu. Il s'agit d'une catégorie assez vaste. Elle comprend non seulement les automobiles, mais aussi le matériel agricole, le matériel de construction, les biens miniers et un vaste échantillon d'autres biens. Il s'agit de l'une des plus vastes catégories et une augmentation générale du taux aurait des effets importants sur les recettes du gouvernement.

Le sénateur McIlraith: Pourquoi ne pas en faire deux catégories?

M. Short: La réponse est que nous sommes venus à la conclusion, à la suite de nos analyses, que le taux de 30 p. 100