

[Text]

**An hon. member:** It is not the same.

**The Chairman:** We have been into this question of the limitation. I am going to summarize quickly and then we are going to adjourn for supper.

The advantage of the kilometrage system is simplification. There may be some tax expenditure that is hard to quantify; 27¢ may be high. There has been a suggestion by McCrossan that in a corporate situation you bundle them all together and have 27¢ per the first 5,000 and 21¢ thereafter. It would be only one car that could go 5,000, and from then on you would be at 21¢ for the whole fleet. On a corporate thing, including associated corporations, you might even say it would be 21¢, period. But in any event, you could have a lower rate.

Mr. Peters has suggested that the system is relatively simple to calculate. He, of course, knows that the joint committee says it is horrendously complicated, all the chartered accountant houses say it is horrendously complicated, and all the associations coming to us say it is complicated. So it is simple for the department, but it is complicated for the rest of us poor slobs.

**Mr. Boudria:** The Canadian Bar Association.

**The Chairman:** They say it is complicated, yes. So we have a situation where the witnesses coming before us have said it is complicated. The question is: how complicated? The proposal is a less complicated scheme, although obviously there are complications.

I am going to adjourn the meeting and leave it at that. We are not going to go on with cars tonight; we are going to have some thinking about it. Members want to talk about it. We are going on with another subject immediately after that, so I am going to skip the clauses dealing with automobiles.

**Mr. Dodge:** I have just a couple of points. There were questions put to us about cost, and we said we could not give it to you on the corporate side but we could on the personal, and we really did not come back to that.

On the personal side, as proposed, the measure would result in about \$125 million to \$175 million of reduced federal revenues and, of course, another half as much again on the provincial side at a straight 27¢. That is personal income tax revenue only, and that allows for marginal behavioural change. We think there would be some behavioural change, which would drive the cost up further.

[Translation]

**Une voix:** Ce n'est pas la même chose.

**Le président:** Nous avons déjà parlé de cette question. Je vais faire un bref résumé puis nous ajournerons pour le dîner.

L'avantage du système de kilométrage est qu'il est simple. Certains coûts fiscaux sont difficiles à quantifier; 27 p. 100 est peut-être trop élevé. M. McCrossan a suggéré que dans le cas d'une entreprise on additionne tous les kilomètres et que l'on ait 27 p. 100 pour les 5,000 premiers et 21 p. 100 par la suite. Une seule voiture bénéficierait des 27 p. 100 jusqu'à 5,000 kilomètres, et les 21 p. 100 s'appliqueraient à l'ensemble de la flotte. En ce qui a trait aux entreprises, y compris celles qui sont apparentées à un groupe, vous pourriez tout simplement dire que le taux sera 21 p. 100, un point c'est tout. Quoiqu'il en soit, vous pourriez avoir un taux inférieur.

M. Peters a laissé entendre que le système est relativement simple à calculer. Il n'ignore pas, bien entendu, que le comité mixte prétend qu'il est extrêmement compliqué, que toutes les firmes de comptables agrés ont dit la même chose, et que toutes les associations qui sont venues nous voir ont dit, elles aussi, la même chose. Autrement dit le système est simple pour le ministère mais il est compliqué pour nous autres, pauvres ignares que nous sommes.

**M. Boudria:** Qu'a dit l'Association du Barreau canadien?

**Le président:** Elle a dit que ce système était compliqué. Ainsi, les témoins qui se sont présentés devant nous nous ont dit que ce système était compliqué. La question est de savoir à quel point il l'est. La proposition comporte un système moins compliqué, bien qu'il comporte bien évidemment des complications.

Je vais maintenant lever la séance et en rester là. Nous n'allons pas nous étendre sur la question des automobiles aujourd'hui; je crois qu'il faudrait que nous y réfléchissions. Les membres veulent prendre la parole là-dessus. Nous allons immédiatement passer à autre chose après cela, c'est pourquoi je vais mettre de côté les articles qui touchent les automobiles.

**M. Dodge:** Je voudrais juste soulever quelques points. On nous a posé des questions à propos des coûts; nous avons dit que nous ne pourrions y répondre en ce qui concerne les entreprises, mais que nous pourrions apporter des réponses en ce qui a trait aux particuliers. Nous n'avons pas apporté ces réponses.

En ce qui a trait aux particuliers, la mesure en question entraînerait environ une réduction de 125 millions de dollars à 175 millions de dollars des recettes fédérales et, bien entendu, au moins la moitié de plus du côté provincial, à un taux fixe de 27 p. 100. Il s'agit là uniquement des recettes provenant de l'impôt sur le revenu des particuliers; cela prévoit des changements marginaux de comportements. À notre avis, certains changements de comportements pourraient entraîner une autre augmentation des coûts.