CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des finances de la Chambre des communes – Consultations pré-budgétaires 2013

Ce mémoire est soumis par :

(•) **une organisation** **Nom de l'organisation:** Association des chemins de fer du Canada

ou

( ) **un individu** **Nom:** _____

Sujet : Transport et communication

* **Recommandation 1 : Fournissez un bref résumé de votre recommandation.**

Taux de la déduction pour amortissement (DPA) pour le matériel ferroviaire roulant

Recommandation - Augmenter le taux de la déduction pour amortissement pour tout le matériel ferroviaire roulant à au moins 30 %. Ce taux devrait s'appliquer à toutes les compagnies de chemin de fer, aux compagnies de location ferroviaire et aux propriétaires privés de wagons.

Coût ou économies prévus : Des menus déroulants, veuillez préciser le coût ou les économies estimés de votre recommandation pour le gouvernement fédéral, ainsi que la période couverte par votre recommandation.

$10 millions-99.9 millions

5 ans ou plus

Financement fédéral : Indiquez précisément comment le gouvernement fédéral pourrait financer la mise en œuvre de votre recommandation. Par exemple, indiquer quels fonds fédéraux pourraient être réaffectés, quelles modifications fiscales pourraient être mises en œuvre, éliminées ou modifiées, etc.

L'ACFC appuie inconditionnellement le rapport du Comité permanent des finances de 2007 invitant le gouvernement à mettre intégralement en œuvre les mesures contenues dans le rapport unanime du Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie intitulé Le secteur manufacturier : des défis qui nous forcent à agir. Il y est présenté cette recommandation en matière fiscale : « Que le gouvernement du Canada porte à 30 % le taux de déduction pour amortissement pour le matériel roulant, les locomotives et le matériel de transport intermodal, en utilisant la méthode de l'amortissement dégressif. »

Bénéficiaires visés : Veuillez indiquer les groupes d'individus, le ou les secteurs ou les régions qui bénéficieraient de la mise en œuvre de votre recommandation.

Le taux d'amortissement de tout le matériel roulant est d'environ 30 % aux États-Unis et est fondé sur une combinaison d'amortissement dégressif et d'amortissement constant. C'est-à-dire que les compagnies de chemin de fer américaines peuvent amortir la totalité de leur matériel roulant en 8 ans, comparativement à 20 ans pour les compagnies canadiennes, lesquelles s'en trouvent désavantagées face à leurs concurrentes américaines. Le régime fiscal américain facilite un renouvellement plus rapide des actifs et permet l'introduction de wagons plus récents répondant à la demande croissante des clients.

Répercussions générales : Selon la nature de votre recommandation, indiquez comment celle-ci permettrait d'améliorer la qualité de vie, de créer des emplois, de former des travailleurs, etc.

Dans son budget de 2008, le gouvernement a annoncé une augmentation du taux de déduction pour amortissement des locomotives de 15 à 30 %. Cette annonce a été applaudie par les milieux ferroviaires canadiens et la mesure a permis d'accroître la compétitivité des chemins de fer canadiens.

Sujet : Transport et communication

Recommandation 2 : Fournissez un bref résumé de votre recommandation.

Recommandation - Éliminer la taxe d'accise fédérale sur le carburant diesel pour les locomotives afin de réduire les coûts de transport des expéditeurs canadiens, de contribuer à l'atteinte des objectifs environnementaux canadiens et d'égaler les États-Unis, qui ont aboli la taxe d'accise fédérale sur le diesel pour locomotive le 1er janvier 2007.

Coût ou économies prévus : Des menus déroulants, veuillez préciser le coût ou les économies estimés de votre recommandation pour le gouvernement fédéral, ainsi que la période couverte par votre recommandation.

$10 millions-99.9 millions

Immédiatement

Financement fédéral : Indiquez précisément comment le gouvernement fédéral pourrait financer la mise en œuvre de votre recommandation. Par exemple, indiquer quels fonds fédéraux pourraient être réaffectés, quelles modifications fiscales pourraient être mises en œuvre, éliminées ou modifiées, etc.

Le gouvernement fédéral impose une taxe d'accise de 0,04 $ le litre sur le carburant diesel pour locomotive. Les compagnies de chemin de fer canadiennes paient environ 75 millions de dollars par année en taxes d'accise sur le carburant diesel pour locomotive, un montant essentiellement répercuté aux expéditeurs sous forme de tarifs-marchandises. Actuellement, les taxes sur le carburant constituent un fardeau qui représente 2,4 % des revenus des chemins de fer canadiens, comparativement à un fardeau de 0,91 % pour les concurrents américains. Les compagnies de chemin de fer possèdent et entretiennent leurs emprises et consacrent chaque année environ 2,5 milliards de dollars à leurs immobilisations et à leurs infrastructures. L'élimination de la taxe d'accise sur le diesel pour locomotive permettrait d'accroître la compétitivité.

Bénéficiaires visés : Veuillez indiquer les groupes d'individus, le ou les secteurs ou les régions qui bénéficieraient de votre recommandation.

Les compagnies de chemin de fer canadiennes sont en concurrence directe avec les autres acteurs nord-américains du domaine du transport. Avec un accès au vaste marché nord-américain de la consommation, les échanges commerciaux mondiaux et l'importance accrue de la logistique du transport offrent de grandes possibilités au Canada. Par exemple, les conteneurs qui arrivent d'Asie et sont destinés au marché nord-américain peuvent être transportés par des compagnies de chemin de fer canadiennes ou américaines, à leur destination finale. Pour profiter de ces possibilités, les compagnies de chemin de fer canadiennes ont besoin d'un environnement réglementaire et fiscal interne qui soit concurrentiel, lorsque comparé à celui dont bénéficient leurs concurrents américains.

Répercussions générales : Selon la nature de votre recommandation, indiquez comment celle-ci permettrait d'améliorer la qualité de vie, de créer des emplois, de former des travailleurs, etc.

Le 1er janvier 2007, le gouvernement américain a aboli la taxe d'accise sur le carburant diesel pour locomotive. Cette mesure a nettement conféré un avantage concurrentiel aux compagnies de chemin de fer américaines face à leurs concurrentes canadiennes. Les clients du rail sont très sensibles aux prix, de sorte qu'un avantage, aussi mince soit-il, peut faire pencher la balance en faveur d'un expéditeur au détriment d'un autre. La charge additionnelle portée par les compagnies de chemin de fer canadiennes fait en sorte que leurs services sont moins intéressants pour les clients et place le Canada en désavantage concurrentiel pour ce qui est du transport des marchandises en Amérique du Nord.

Sujet : Transport et communication

Recommandation 3 : Fournissez un bref résumé de votre recommandation.

Que le mémorandum D3-6-0 de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) soit abrogé et que les compagnies de chemin de fer canadiennes paient la totalité de la TPS (pouvant être récupérée au moyen du CII) sur la location de tout matériel ferroviaire roulant (MFR) destiné à être utilisé pour le service international ou intérieur, qu'il soit livré au Canada ou à l'étranger. Cette recommandation nécessiterait l'élimination de l'exigence de suivi et de rapport périodique sur chaque pièce de MFR. Enfin, il faudrait apporter des modifications relativement au paiement de la totalité de la TPS sur toutes les pièces de MFR louées, à titre prospectif, et faire en sorte que la TPS soit perçue par l'ASFC à l'importation.

Coût ou économies prévus : Des menus déroulants, veuillez préciser le coût ou les économies estimés de votre recommandation pour le gouvernement fédéral, ainsi que la période couverte par votre recommandation.

Sélectionnez un sujet à partir du menu déroulant

Sélectionnez un sujet à partir du menu déroulant

Financement fédéral : Indiquez précisément comment le gouvernement fédéral pourrait financer la mise en œuvre de votre recommandation. Par exemple, indiquer quels fonds fédéraux pourraient être réaffectés, quelles modifications fiscales pourraient être mises en œuvre, éliminées ou modifiées, etc.

Cette recommandation pourrait être réalisée par l'abrogation du mémorandum D3-6-0 de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et au moyen de changements aux paragraphes 142(2) et 136.1(1) de la Loi sur la taxe d'accise. Ces changements n'entraîneront pas de pertes fiscales pour le gouvernement du Canada.

Bénéficiaires visés : Veuillez indiquer les groupes d'individus, le ou les secteurs ou les régions qui bénéficieraient de votre recommandation.

Les chemins de fer canadiens tireraient avantage de ces changements, lesquels élimineraient des coûts administratifs élevés et inutiles actuellement supportés par les compagnies canadiennes.

Répercussions générales : Selon la nature de votre recommandation, indiquez comment celle-ci permettrait d'améliorer la qualité de vie, de créer des emplois, de former des travailleurs, etc

Grâce à ces changements, les compagnies de chemin de fer canadiennes seraient plus concurrentielles, face à leurs concurrentes américaines; comme elles constituent un moteur de l'économie canadienne, tous les Canadiens en profiteraient.

Inscrivez ici toute explication complémentaire sur votre ou vos recommandations.

La recommandation 3 est technique et compliquée. Essentiellement, l'Association des chemins de fer du Canada recommande au gouvernement du Canada d'actualiser ses structures de rapport. Le mémorandum D3-6-0 est désuet et impose un lourd fardeau administratif aux compagnies de chemin de fer canadiennes, ce qui les rend moins concurrentielles que les compagnies américaines et met en péril le programme canadien de commerce international. À titre d'exemple, le mémorandum D3-6-0 de l'ASFC exige des compagnies de chemin de fer qu'elles :

- constituent une liste de remise valide pendant 90 jours;
- fournissent un formulaire B3 (utilisé pour l'importation de biens au Canada) à l'ASFC dans les 30 jours;
- signalent, après un an, tous les wagons non exportés se trouvant toujours au Canada et inscrivent une déclaration de modification;
- signalent, après deux ans, tous les wagons non exportés se trouvant toujours au Canada et inscrivent une déclaration de modification;
- dans les trois années suivant la production de la première liste de remise, il faut que tous les wagons soient exportés ou fassent l'objet d'une inscription régulière;
- présentent à l'ASFC les listes d'exportation montrant toutes les dates d'exportation.

Ce qui illustre encore plus le fardeau administratif, le mémorandum D3-6-0 de l'ASFC compte une trentaine de pages, sans compter les annexes. Le document américain correspondant, qui régit le même système réglementaire, tient sur une page et ne compte pas d'annexes.

Une simplification de ces règles par le gouvernement du Canada permettrait aux compagnies de chemin de fer canadiennes de réaliser des économies opérationnelles et administratives considérables quoique difficiles à évaluer précisément.

*Veuillez noter que vous devez obligatoirement proposer une recommandation.