

sera visé par les dispositions du bill tel qu'il est rédigé. Nous savons que le transporteur aérien commercial ordinaire, selon la définition et la catégorie, fait l'objet de l'article 8 a) 1). Nous trouvons là aussi les transporteurs aériens étrangers qui sont autorisés à exploiter des lignes au Canada et cette catégorie ne présente pas de grandes difficultés. Mais passons à la troisième catégorie énumérée dans cet article. Comprend-elle le genre d'exploitation assuré par un service aérien qui fait partie d'une société, en d'autres termes, qui est une filiale d'une grande compagnie ou d'une grande entreprise et grâce auquel les dirigeants ou les employés sont transportés par avion à n'importe quel lieu d'emploi?

En fait, la loi sur l'aéronautique prévoit un règlement comptable qui tient compte du taux de dépréciation des appareils en question. Une somme est défalquée du coût de l'appareil qui est vendu par la compagnie mère à sa filiale, moyennant quoi celle-ci assure le transport aérien des employés de la compagnie mère. Ce genre d'exploitation particulière est-il compris dans la définition de «transporteur aérien titulaire d'un certificat» ou y aura-t-il autre chose? Je ne prétends pas le moins du monde que le projet de loi présente une lacune à cet égard mais, pour nous en assurer, ces cas vont-ils être inclus? Vaut-on également comprendre dans cette catégorie ce qu'on peut appeler les cas de transport aérien organisé, par opposition à ce que nous entendons par services aériens commerciaux réguliers ou grands services aériens d'affrètement autorisés? C'est-à-dire, va-t-on inclure les services d'affrètement dans les régions de développement de même que ceux qui sont fournis pour le tourisme, la chasse et ainsi de suite? Le ministre est-il en mesure de nous fournir une réponse sur ce point?

L'hon. M. Gray: Monsieur le président, on me dit que le genre de service aérien dont parle mon honorable ami, qui fait partie d'une entreprise commerciale d'ordre général, ne doit pas être inclus. Je crois savoir que cette question sera visée par l'article 5 du Règlement. Je veux parler du règlement établi en vertu de la loi sur l'aéronautique concernant les services aériens commerciaux.

Ce genre d'appareils ne serait donc pas soumis à la taxe s'ils transportaient des voyageurs.

L'article 8a) du bill traite de certaines classes particulières mentionnées dans le Règlement sur les services aériens commerciaux établi en vertu de la loi sur l'aéronautique. Je ferais peut-être bien de vous citer un extrait de ce paragraphe:

«transporteur aérien titulaire d'un certificat» désigne

(i) un transporteur aérien qui, en conformité du Règlement sur les services aériens commerciaux

[L'hon. M. Lambert.]

est établi en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*, est autorisé par la Commission canadienne des transports à exploiter une entreprise de transport aérien ou un service aérien commercial entrant dans une ou plusieurs des catégories de classement suivantes décrites dans ce Règlement, à savoir: classe 1, classe 2, classe 3, classe 4 (Groupes AA et A), classe 8, classe 9-2, classe 9-3 et classe 9-4 (Groupes AA et A);

Si, comme on me le dit, j'ai raison de croire que l'entreprise de ce genre se trouve visée par l'article 5, l'entreprise en question, telle que le député la décrit, ne serait pas assujétie à la taxe. Si le comité le souhaite, j'énumérerai volontiers les genres d'entreprises qui entrent dans chacune des classes mentionnées à l'alinéa a) de l'article 8 du bill. Toutefois, l'énumération pourra être assez longue. Sauf erreur, monsieur l'Orateur, on le souhaite.

Voici donc les classes de transporteurs mentionnées à l'alinéa a) de l'article 8.

Classe 1: transporteurs aériens autorisés par le comité à exploiter un service de la Classe 1, soit un service commercial à horaire fixe entre les points situés au Canada;

Classe 1: services aériens commerciaux à horaire fixe ayant pour objet le transport public des personnes, du courrier ou des marchandises par un transporteur aérien desservant des points déterminés suivant un horaire fixe et moyennant une taxe unitaire.

Classe 2: transporteurs aériens autorisés par le comité à exploiter un service de la classe 2, soit un service aérien commercial régulier entre points déterminés situés au Canada.

Classe 2: services aériens commerciaux réguliers entre points déterminés ayant pour objet le transport public des personnes, du courrier ou des marchandises par un transporteur aérien desservant des points déterminés sur un itinéraire type, avec un certain degré de régularité et moyennant une taxe unitaire.

Classe 3: transporteurs aériens autorisés par le comité à exploiter un service de la classe 3, soit un service aérien commercial irrégulier entre points déterminés situés au Canada.

• (3.20 p.m.)

Classe 3: services aériens commerciaux irréguliers entre points déterminés ayant pour objet le transport public des personnes, du courrier ou des marchandises, à partir d'une base, par un transporteur desservant un ou des points déterminés et moyennant une taxe unitaire.

Classe 4: transporteurs aériens autorisés par le comité à exploiter un service de la classe 4, soit un service aérien commercial de frètement au Canada.

Classe 4: services aériens commerciaux de frètement ayant pour objet le transport public