Aussi récemment que 1959, le gouvernement de l'époque a adopté pour politique de retirer à l'exécutif les pouvoirs discrétionnaires de fixer un droit d'exportation de l'énergie d'après un maximum statutaire et de les remettre entièrement au Parlement. On y est parvenu en faisant passer cette taxe sur l'énergie sous la loi sur la taxe d'accise, où elle figure aujourd'hui, à l'article 8. On y a indiqué le taux exact de la taxe.

Certaines choses ont été dites par le ministre des Finances de l'époque et si le ministre actuel désire en prendre connaissance, elles se trouvent dans le compte rendu des *Débats* du 19 mai 1959 et dans le compte rendu du Sénat du 17 juin 1959.

Les frais payés par les usagers, comme le prescrit ce projet de loi, augmenteraient certainement les revenus du gouvernement fédéral et seraient, par conséquent, une disposition fiscale. Puisqu'il en est ainsi, je prétends que la bonne pratique parlementaire exige que l'imposition d'une telle taxe soit établie par le Parlement, et non par un décret du pouvoir exécutif.

● (5.20 p.m.)

Je pourrais citer d'autres sources au ministre, mais je ne retarderai pas les travaux du comité. Je lui dirai donc encore une fois que l'idée d'imposer une taxe seulement parce qu'un service est disponible ne s'appuie sur aucun précédent. Les analogies qu'il a citées sont faibles et ne peuvent se comparer à la situation qui est créée par ce projet de loi. Le bill pourrait être corrigé en enlevant le mot « mise en disponibilité » et imposer des taxes sur l'utilisation.

Autre recommandation mineure, à soumettre au ministre. Lorsqu'il parlera plus tard il pourra expliquer la raison pour laquelle cette recommandation ne devrait pas être adoptée. Je ne vois pas pourquoi on a inclut au paragraphe b) à la seconde ligne les mots « sans égard à leur lieu de résidence ». Si l'exploitant et la mise en disponibilité doivent être des critères—et à mon sens la mise en disponibilité n'est pas un critère approprié—ces mots n'ajoutent rien au sens de la loi puisque le critère c'est un aéronef qui utilise les services indépendamment du lieu de résidence du propriétaire ou du pilote.

L'hon. M. Turner: Monsieur le président, je ne veux pas entamer un débat pour établir si c'est un droit ou un impôt. Je répète ce que j'ai dit à la Chambre au cours de la deuxième lecture: c'est un droit équitable et ce n'est pas un précédent que de donner au gouverneur en conseil le pouvoir d'établir des

règlements imposant de tels droits pour l'utilisation de services. Tout en tenant compte des frais d'utilisation de services qui peuvent être fournis, cette disposition s'est avérée nécessaire à cause des progrès de l'industrie aéronautique et de l'élaboration de nouveaux moyens de contrôle de sécurité, grâce à des données météorologiques et à une surveillance par radar, par radio, ou par des instruments électroniques. Dans l'intérêt de la sécurité aérienne ces services doivent être fournis, et il est dans les intérêts du pays d'imposer des frais proportionnels aux coûts de ces services dont profiteront les lignes aériennes tant nationales qu'internationales. La sécurité aérienne exige que ces lignes aériennes partagent les frais.

L'organisation de l'aviation civile internationale reconnaît la légitimité d'un droit de ce genre. J'apprends que les États-Unis envisagent la possibilité d'imposer un droit supplémentaire de transport à cette fin. Utilisant un autre moyen qui vise à la même fin, le président Johnson a demandé au Congrès récemment d'approuver le prélèvement d'un droit de ce genre. Je crois comprendre aussi que le Royaume-Uni songe à instituer un régime de droits d'approche. L'Australie a imposé un droit, qui est analogue, croyons-nous, au droit de disponibilité, mais nos fonctionnaires ne possèdent pas de précisions à ce sujet.

Par conséquent, monsieur le président, de nombreux précédents prouvent que les principales puissances aériennes ont tendance à imposer conformément à l'évolution de l'aviation civile dans le monde entier, un droit de ce genre, en vue de couvrir en partie le coût de ces services fournis le long des grandes routes aériennes du monde. Cette initiative est prise, afin d'assurer le maintien des normes de sécurité bien au-dessus du minimum. C'est la raison de cette initiative. Nous devons nous tenir à la page. Je peux assurer aux députés que ces droits ne seront pas imposés sans consultation préalable des lignes aériennes intéressées; nous leur avons déjà promis que des droits raisonnables seraient prélevés.

M. Nielsen: Monsieur le président, le ministre vient d'apporter un nouvel argument en faveur de la cause que je défends. Il n'a pas répondu directement à la question: Y a-t-il un autre pays qui impose un droit concernant la disponibilité des aides électroniques à la navigation? La réponse est négative. Le ministre pourra s'en rendre compte, je crois. Le Canada introduit ici une innovation. Personne n'essaie d'empêcher notre pays d'aller de l'avant, mais je crois que, dans ce domaine, le gouvernement fait erreur.