divisé en deux paragraphes seulement. Nous avons dans le présent bill les sous-alinés (i) et (ii). Nous supprimons maintenant le paragraphe (2) du projet de loi, de sorte que a) deviendrait (1) et b) deviendrait (2).

L'hon. M. Turner: Je suis persuadé que le numérotage ira de soi. Il ne s'agit que de supprimer le paragraphe (2) du nouvel article.

M. le président suppléant: Les députés ont entendu la proposition d'amendement. Plaît-il au comité de l'adopter?

Des voix: D'accord.

M. Nielsen: Monsieur le président, j'avais soulevé un autre aspect de la question de la disponibilité des services. Le ministre a très bien traité de la question des facilités et services assurés, mais il ne m'a pas convaincu pour ce qui est de l'imposition de frais concernant la mise en disponibilité. Il a comparé cela aux provisions versées dans le domaine professionnel, mais d'après moi, la comparaison ne s'applique pas ici. Même en supposant qu'elle s'applique, on offre à la personne qui verse la provision un service, consistant dans l'engagement de la part du professionnel de ne pas agir à l'encontre de celui qui verse la provision.

Le ministre a également comparé cela au pilotage, dans le cas des navires utilisant nos eaux navigables. La comparaison est boiteuse encore ici, selon moi, car le ministre sait bien que ces droits de pilotage ne deviennent payables que lorsque les navires utilisent effectivement les services y afférents ou sont obligés d'y recourir. Dans le cas dont il s'agit ici, personne n'est obligé d'utiliser les services. Les aides électroniques à la navigation sont mises à la disposition des usagers des voies aériennes sans qu'il soit question d'obligation.

A l'étape de la deuxième lecture, j'ai posé une question précise à laquelle le ministre pourrait répondre. Y a-t-il un autre pays, signataire de l'accord aérien international, qui perçoive un droit pour disponibilité de ces dispositifs électroniques d'aide à la navigation? J'espère que le Canada ne cherche pas à créer un précédent dans ce domaine, parce que l'accord international englobe ce point particulier.

Comme je l'ai déjà signalé, le Canada est signataire de l'accord aérien international qui, à la page 29, s'exprime en ces termes:

Chaque État membre s'engage, dans la mesure où cela lui est possible, à mettre à la disposition des usagers les services de radio, les services météorologiques et autres installations de navigation aérienne pouvant à l'occasion, être nécessaires au bon fonctionnement des services aériens internationaux, en vertu des dispositions du présent accord.

[M. Nielsen.]

De toute façon, il incombe au Canada d'assurer le genre d'installations pour lesquelles on cherche à imposer des frais du seul fait qu'elles soient disponibles.

Le ministre a fait ressortir un autre point au sujet de mon analogie sur les grand-routes, en disant qu'à cause du nombre des aéronefs et autres qui utilisent ces installations, nous n'en sommes pas encore au point où nous pouvons nous permettre de payer le coût de leur construction et de leur entretien. Permettez-moi de signaler au ministre qu'on n'a jamais jusqu'ici imposé de frais semblables pour les aides électroniques à la navigation au Canada. Nous innovons donc en la matière.

L'hon. M. Turner: L'industrie va de l'avant.

M. Nielsen: Je le répète, le Canada a été pionnier de l'avancement de l'aviation.

L'hon. M. Turner: C'est peut-être faire œuvre de pionnier.

M. Nielsen: Nous ne voulons pas étouffer cette croissance en imposant un précédent inacceptable. Il y a, je crois, au revers de la médaille des analogies valables, que le ministre a tenté de faire sans y réussir, et j'aimerais en signaler une ou deux.

Les droits de sortie imposés sur l'électricité, jusqu'à ce que le budget fédéral de 1963 les abolissent, sont un bon exemple d'après moi, de l'attitude du Parlement envers le genre d'impôt dont il s'agit ici. Pendant bien des années, l'autorité de percevoir des droits de sortie sur l'électricité a relevé de la loi sur l'exportation de l'électricité et des fluides, puis plus tard de la loi sur l'exportation de la force motrice et des fluides et sur l'importation du gaz. Aux termes de ces deux lois, le gouverneur en conseil était autorisé à établir des règlements imposant des droits de sortie ne dépassant pas \$10 le cheval-vapeur par année sur la force motrice exportée du Canada.

Ici, on remarquera que, dans ces deux lois portant sur l'énergie, le Parlement a délégué au pouvoir exécutif le droit d'imposer une taxe, mais avec la grande exception—et c'est le point que j'essayais de faire comprendre à l'étape de la deuxième lecture—que le Parlement y avait fixé un maximum, contrairement au cas présent. Rien dans le présent bill ne fixe le taux maximum. Même dans la loi sur l'administration financière, comme le ministre le sait bien, le maximum permis était de \$64. Ici, il n'y a aucune limite de ce genre.