

[Text]

allow the Government to repeal existing legislation. The Department of Justice lawyers have told us that it may be legally difficult to have parts of two acts (one old, one new) operating concurrently.

Delaying the start-up date of the reverse onus may also delay the time when we will move only to "fit, willing and able", unless again we make other amendments to C-19. Our current legislation provides that "fit, willing and able" will come into effect five years after the start-up of reverse onus. If we delay the start of reverse onus, we will, unless once again we make more amendments, delay the move towards "fit, willing and able". Many shippers legitimately claim that this will have a serious effect on their operations and costs; they feel that the Government and Parliament have already given way too much to truckers at their expense and that no further delay should be considered either in starting the reverse onus test and in the moving towards "fit, willing and able".

Removing the January 1, 1988 start-up date of reverse onus to some rather uncertain date in the future may remove an extra incentive for the federal-provincial groups to implement as quickly as possible the new safety measures. It will not force the Safety Code to be implemented faster; it is being implemented as quickly as possible now. The reverse, however, might happen. Without a specific date in legislation there will be no need to get work done by a certain date; there will always be room for someone to say, "Let's take one more month . . . or six months or . . ."

The proposed amendment would also leave the Minister of Transport in the uncomfortable position of having to pass judgement on his provincial colleagues as to whether or not they have implemented key elements of the Safety Code; if not, then the reverse onus test cannot be implemented. Presumably the Minister of Transport will then have to lean on his provincial colleagues to get on with the safety measures so as to not hold up the economic regulatory reform provisions of Bill C-19. That would again mean that the federal government would sit in judgement over its provincial counterparts, again rather inconsistent with co-operative federal-provincial relations. We much prefer to stick with the date that has already been agreed to with the Provinces, i.e., the implementation of many of the elements of the National Safety Code by January 1, 1988 and at the same time the start of the reverse onus test and a new fitness test.

[Traduction]

ciale et l'adoption des tests d'aptitude, et afin que celles-ci puissent être enfin appliquées. Dans la même veine, il faudrait aussi modifier le texte du projet de loi pour s'assurer que les modifications qui seront apportées à l'article 33 permettront encore au gouvernement d'abroger la loi actuelle. Les conseillers juridiques du ministère de la Justice nous ont dit qu'il pourrait être très difficile, au plan juridique, d'appliquer en même temps partiellement deux lois, une ancienne et une nouvelle.

En retardant le moment de l'inversion du fardeau de la preuve, on reporterait aussi le moment de l'adoption du critère voulant que le demandeur soit «prêt, disposé et capable» d'offrir le service, à moins d'apporter d'autres amendements au projet de loi C-19. La loi actuelle stipule que le critère de «l'aptitude et de la disposition à offrir le service» sera appliqué cinq ans après qu'on aura adopté celui de l'inversion du fardeau de la preuve. Donc, en repoussant l'adoption de ce dernier critère, nous retarderions encore davantage l'adoption du critère de l'aptitude et de la disposition à offrir le service, à moins, encore une fois, d'apporter d'autres amendements. Bien des expéditeurs prétendent avec raison que cela aurait de graves effets sur l'administration et le coût de leurs entreprises; ils estiment que le gouvernement et le Parlement en ont déjà trop concédé aux camionneurs à leurs dépens et qu'il faudrait dès maintenant commencer à appliquer l'inversion du fardeau de la preuve pour pouvoir adopter enfin les critères de «l'aptitude et de la disposition à offrir le service».

Si l'on renonce à la date du 1^{er} janvier 1988 comme moment d'inverser le fardeau de la preuve, pour repousser ce changement à une date indéterminée, les groupes fédéraux-provinciaux se montreront probablement beaucoup moins intéressés à appliquer au plus tôt les nouvelles mesures de sécurité. Cela n'aidera pas non plus à accélérer l'adoption du nouveau Code de la sécurité; on procède le plus rapidement possible à l'heure actuelle. Ce pourrait même être l'inverse qui se produise. Si la loi ne comporte pas de date précise, rien ne pressera pour que cette entreprise soit terminée à une date bien déterminée; il se trouvera toujours quelqu'un pour dire: «Prenons un mois . . . ou six mois . . . de plus».

L'amendement proposé placerait également le ministre des Transports dans la position inconfortable de juger ses collègues provinciaux sur leur degré de réussite à faire appliquer les principaux points du Code de la sécurité; autrement, l'inversion du fardeau de la preuve ne pourrait avoir lieu. Il y a fort à parier que le ministre des Transports serait alors obligé de prier ses collègues provinciaux d'aller de l'avant pour l'application des mesures de sécurité afin de ne pas retarder la réforme de la réglementation économique dont il est question dans le projet de loi C-19. Cela voudrait dire, encore une fois, que le gouvernement fédéral serait obligé de juger ses homologues provinciaux, ce qui serait, une fois de plus, nuisible au climat de collaboration qui s'est établi dans les relations fédérales-provinciales. Il serait de beaucoup préférable de s'en tenir à la date qui a été convenue avec les provinces, c'est-à-dire de faire en sorte que les principaux points du Code natio-