

[Texte]

Mr. Mazankowski: In your view, would it be necessary to use the provisions of Section 23 of the National Transportation Act? Is not Clause 47.(1) sufficient?

Mr. Thompson: I think it would have been somewhat more expeditious to do that, but in fairness there were perhaps some requests by people to have the benefit of Section 23. They may have felt that it provided them with greater safeguards—I do not know. Ordinarily, I think it would have perhaps been neater to include in this particular clause the actual grounds on which a party might seek redress.

We have heard some comment, and I think it is basically correct, that wherever possible we should not import things into a bill, we should not refer to other bills and we should not piggy-back on the provisions of other bills. I think all of that is basically sound commentary. Being an employee of the commission, I can see some difficulty here. But I suppose it can be overcome.

The Chairman: Is it fair to suggest that Section 23.(1), (2), and (3) are put in there simply to define the process? It is established there, rather than re-defining it in this bill. Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, I think Mr. Thompson has given a quite accurate picture of the situation. Just as in discussions of earlier clauses, the committee has at times concluded that even if it was not really necessary, they wanted something in this bill for emphasis. So in this case, because of the sorts of concerns frequently expressed about variable rates . . . First of all, it was thought desirable to include some safeguards against wholesale discounting in a general way, and that is Clause 47 in total—hence Clause 47.(1) and hence the explicit reference to Section 23 even though in legal terms I think we would have had the same result whether we had said that or not. But for the sake of emphasis and to provide some reassurance to people who were worried about rate discounting, we agreed in the legislative task force to include this clause.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I find it rather humorous when we are dealing with this legislation and trying to mesh it with an overall national transportation policy that for convenience at certain times we adjoin this act to the National Transportation Act and then, when it is convenient, in other areas we choose to separate this piece of legislation from the National Transportation Act.

I guess I should ask Mr. Kroeger . . . we should either be in or out of the umbrella of the NTA, and perhaps it would be a lot better. I know we have gone through this discussion before, and there are lots of inconsistencies in this piece of legislation with the principles enshrined in the National Transportation Act. Nonetheless, we still show our good faith in that overall umbrella of transportation policy by adjoining this legislation to it in some instances.

[Traduction]

M. Mazankowski: Selon vous, serait-il nécessaire d'utiliser les dispositions de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports? Le paragraphe (1) de l'article 47 ne serait-il pas suffisant?

M. Thompson: Je pense que c'aurait été plus facile et plus rapide si l'on avait fait cela, mais certaines personnes ont peut-être demandé d'avoir la protection de l'article 23. Certains pensaient peut-être que cela leur donnerait davantage de garanties, je ne sais pas. Il aurait normalement été préférable d'inclure dans cet article les motifs pour lesquels une personne pourrait faire appel.

Certains ont dit, et je pense qu'ils avaient raison, que partout où cela est possible, nous ne devrions rien importer dans le bill, nous ne devrions pas nous rapporter à d'autres projets de loi ni nous y raccrocher. Cela me semble tout à fait logique. Et à titre d'employé de la Commission, j'entrevois quelques difficultés à ce niveau. Mais je suppose qu'on pourra les résoudre.

Le président: Serait-il juste de dire que les paragraphes (1), (2) et (3) de l'article 23 ont été inclus ici tout simplement pour définir le processus? On l'établit clairement ici, plutôt que de le redéfinir dans ce projet de loi. Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, je pense que M. Thompson a peint un tableau assez exact de la situation. Comme cela a été signalé dans le cadre de discussions portant sur d'autres articles du bill, le Comité a parfois décidé que, même si cela n'était pas nécessaire, il voulait faire figurer quelque chose dans le bill pour souligner un point donné. Dans ce cas-ci, compte tenu de toutes les préoccupations qui ont souvent été exprimées relativement aux taux variables . . . Tout d'abord, on avait pensé qu'il serait bon de prévoir quelques garanties, pour qu'il n'y ait pas de réduction générale d'ensemble, et je parle ici de l'article 47 . . . d'où le paragraphe (1) de l'article 47 et la référence explicite à l'article 23, même si, juridiquement parlant, je pense que le résultat eut été le même si nous n'en avions pas fait état ici. Mais pour souligner la chose et pour donner certaines garanties aux personnes qui s'inquiétaient d'une éventuelle réduction d'ensemble, le groupe de travail législatif a décidé d'inclure cet article.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je trouve amusant que, lorsque nous essayons de faire cadrer ce projet de loi avec la politique nationale des transports dans son ensemble, lorsque cela est pratique, nous rattachons ce projet de loi à la Loi nationale sur les transports, et à d'autres moments, lorsque le contraire est pratique, nous séparons ce projet de loi de la Loi nationale sur les transports.

Je suppose qu'il faudrait que je demande à M. Kroeger . . . Il faudrait que nous soyons soit couverts par la Loi nationale sur les transports, soit pas du tout couverts par celle-ci, et peut-être que ce serait mieux ainsi. Je sais que ce n'est pas la première fois que nous en discutons, et ce texte de loi contient un nombre considérable d'incompatibilités avec les principes contenus dans la Loi nationale sur les transports. Mais nous allons néanmoins faire preuve de notre bonne foi en ajoutant ce texte de loi, dans certains cas tout au moins, à ce qui est en quelque sorte la bible des politiques de transport.