

[Text]

However, I would like to dispose of this amendment and the clause before that time if I could. However, I do not want to be unduly alarmist.

Go ahead, Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle: I am not sure if I understood. Did you say that the increase was by 1,300%

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. Loiselle: Since when?

Mr. Mazankowski: Since 1967.

Mr. Loiselle: And why? How do you explain it?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, the drop-off charge in 1967 was 3¢ per cwt, and it is now 42¢ per cwt. That is a 1,300% increase.

Mr. Loiselle: Thank you.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, just a couple of succinct observations on what has been happening to these rates. I would simply quote from page 23 of the report of the rates task force, under the heading of accessorial charges, two sentences . . .

Mr. Mazankowski: What is the difference between accessorial and ancillary?

Mr. Kroeger: I do not think there is one.

Mr. Mazankowski: I prefer the word "ancillary".

Mr. Kroeger: We are talking about the same body of charges under the Railway Act.

Mr. Mazankowski: That is what the experts use.

Mr. Kroeger: I am quoting here:

These were examined by the task force and found to be comparable to similar charges for other commodities. The conclusion was that the railways have not raised these charges unreasonably to compensate for losses under the statutory rate structure.

Mr. Mazankowski: Was that "to compensate for losses under the statutory freight structure"?

Mr. Kroeger: They "have not raised these charges unreasonably".

Mr. Mazankowski: Oh, they "have not". All right. Were there some people who thought they should have?

Mr. Hackston: Mr. Chairman, I was party to some of these discussions at the rates task force and there was a feeling among some shippers that this had happened, that these charges had been raised out of line with other charges to compensate for what the railways were losing.

• 1755

A subcommittee was struck, composed largely, I might add, of shipper representatives and they looked at the ancillary accessorial or special arrangements, whichever you prefer,

[Translation]

heures. Je voudrais donc que l'amendement et l'article soient adoptés avant 18 heures. Mais je ne veux pas vous effrayer.

Allez-y, monsieur Loiselle.

M. Loiselle: Je ne sais pas si j'ai bien compris. Avez-vous dit que l'augmentation était de 1,300 p. 100?

M. Mazankowski: Oui.

M. Loiselle: Depuis quand?

M. Mazankowski: Depuis 1967.

M. Loiselle: Pourquoi? Pouvez-vous l'expliquer?

M. Mazankowski: En 1967, monsieur le président, les frais occasionnés par l'interruption du trajet étaient de 3c. les 100 livres. Aujourd'hui, ils sont de 42c. les 100 livres, ce qui représente une augmentation de 1,300 p. 100.

M. Loiselle: Merci.

M. Kroeger: Je voudrais, monsieur le président, faire quelques brèves observations concernant l'évolution de ces taux. Je voudrais, à cette fin, vous citer deux phrases qui figurent à la page 23 du rapport du comité de travail qui a étudié les tarifs, sous la rubrique «frais accessoires»:

M. Mazankowski: Quelle est la différence entre des frais accessoires et des frais auxiliaires?

M. Kroeger: Je ne crois pas qu'il y en ait.

M. Mazankowski: Je préfère le terme «auxiliaires».

M. Kroeger: Pour les fins de la Loi sur les chemins de fer, c'est la même chose.

M. Mazankowski: C'est le terme employé par les spécialistes.

M. Kroeger: Je cite:

Le groupe de travail a étudié ces frais et jugé que ceux-ci sont comparables à des frais semblables qui s'appliquent au transport d'autres denrées. Le groupe de travail avait donc conclu que les chemins de fer ne les avaient pas augmentés indûment pour compenser des pertes découlant du tarif statutaire.

M. Mazankowski: Vous avez dit: «pour compenser des pertes découlant du tarif statutaire»?

M. Kroeger: Il n'y a pas eu d'augmentation indue.

M. Mazankowski: Il n'y en a pas eu. Très bien. Y en avait-il qui pensaient qu'il aurait dû y en avoir?

M. Hackston: J'ai participé, monsieur le président, à des discussions du groupe de travail sur les taux et certains expéditeurs avaient l'impression que les frais auxiliaires avaient augmenté plus que les autres frais, pour compenser les pertes subies par les chemins de fer.

On a constitué un comité, composé largement de représentants des expéditeurs, qui a examiné les arrangements accessoires, auxiliaires ou spéciaux, comme vous voulez, et des