

[Text]

sideration is being given by some senators to a suggestion that Bill C-18 be amended to allow the new National Transportation Agency to report annually on the "efficacy" or the degree to which provincial motor carrier boards can achieve uniformity in applying public interest criteria in the granting of extra-provincial trucking licences.

As I understand it, the purpose of such an amendment would be to allow the agency annually to document how many applications have been received, accepted or rejected by provincial regulatory boards, to determine to what extent and why applications have been rejected because of public interest considerations, and to decide whether the provinces are uniformly interpreting the notion of public interest and if not, why not.

We will, of course, through the annual meetings of federal-provincial transport ministers review generally the impact of this legislation on the trucking industry and the shipping community.

But to go further and pass a specific amendment requiring an assessment of the uniformity of the application of the public interest test is not desirable or necessary. We already have access to data from the provinces, on a voluntary basis, on the number of applications they receive and whether or not these are accepted or rejected. If the Senate Committee wants to receive these data annually, that can be arranged.

The main thrust of the proposed amendment is not acceptable, however. The amendment would put the federal regulatory body in judgment of its provincial counterparts and provincial Governments. Annually the federal Agency would have to indicate whether or not in its considerations provincial regulatory bodies were ruling for good or bad reasons in favour of the public interest, however defined, and whether they were doing so uniformly.

While the Minister's meeting with Provincial Ministers will keep us in close touch with the impact of the legislation, the Government does not favour such a formal watch dog role established by federal law for a federal body over its provincial counterparts. The new agency is not mandated under C-19 to have a role in trucking regulation and would have no expertise in undertaking such a task; the amendment would at a minimum have cost and Government machinery implications. In addition, such annual reviews are not consistent with good federal-provincial relations and could put the agency and the Minister of Transport in a rather untenable position.

Such an amendment is also not necessary because, under our proposed legislation, after four years the whole reverse onus process will be jointly reviewed by the federal and provincial governments. That report will be made public and will be referred to Parliament. The federal and provincial governments will jointly decide to what extent

[Traduction]

cultés. D'abord, je crois savoir que certains sénateurs voudraient que le projet de loi C-18 soit modifié de façon à permettre que le nouvel Office national des transports fasse rapport chaque année de l'«efficacité» ou du degré d'uniformité atteint par les régies provinciales en ce qui a trait au respect de l'intérêt public dans l'octroi des permis de camionnage extra-provincial.

Si j'ai bien compris, le but de cette modification serait de permettre à l'Office d'établir chaque année le nombre d'applications reçues, acceptées ou rejetées par les organismes de réglementation provinciaux, pour déterminer dans quelle mesure ces demandes sont rejetées pour des raisons d'intérêt public et établir si les provinces interprètent ou non de la même façon l'expression «intérêt public» et d'en rechercher les causes, le cas échéant.

Nous comptons, bien sûr, évaluer l'incidence de ces projets de loi sur l'industrie du camionnage et les expéditeurs au cours des réunions annuelles des ministres des Transports fédéral et provinciaux.

Il n'est toutefois pas utile ou souhaitable d'aller plus loin et d'adopter une modification précise exigeant qu'une évaluation de l'application de ce critère d'une province à l'autre soit faite. Les provinces nous fournissent déjà certaines données sur le nombre de demandes reçues ainsi que sur le nombre d'entre elles qui sont acceptées ou rejetées. Si le Comité sénatorial désire obtenir ces données chaque année, cela ne pose pas de problème.

L'objectif principal de la modification proposée n'est toutefois pas acceptable. Ladite modification obligerait en effet l'organisme de réglementation fédéral à juger ses homologues provinciaux. L'Office fédéral devrait chaque année décider si, à son avis, les organismes de réglementation provinciaux ont accepté ou rejeté les demandes reçues pour de bonnes ou de mauvaises raisons et établir si l'intérêt public a été respecté uniformément d'une province à l'autre.

Même si les rencontres du ministre avec ses homologues provinciaux va lui permettre d'avoir une bonne idée de l'incidence des projets de loi en question, le gouvernement est contre l'idée de confier à un organisme fédéral un tel rôle de chien de garde par rapport à ses homologues provinciaux. Le nouvel Office n'est pas mandaté, en vertu du projet de loi C-19, pour intervenir dans la réglementation en matière de camionnage et n'a pas la compétence pour le faire; la modification en question entraînerait des coûts supplémentaires puisqu'elle obligerait le gouvernement à se doter d'un outillage minimum. En outre, de tels examens annuels nuiraient au maintien de bonnes relations fédérales-provinciales et pourraient mettre l'Office et le ministre des Transports dans une position assez inconfortable.

Une telle modification est également inutile parce que, en vertu du projet de loi, tout le processus de la charge inversée de la preuve sera examinée conjointement par les gouvernements fédéral et provinciaux après quatre ans. Le rapport sera rendu public et déposé devant le Parlement. Les gouvernements fédéral et provinciaux vont établir