

[Text]

43, and then 43 refers to 36, and 37.(2) and 37.(3)—how this all fits in, and what they are trying to do in Clause 46?

Mr. Kroeger: I do not know how fast I can do that, Mr. Chairman, but as a general comment, Mr. Benjamin is illustrating exactly what I was saying, that there is such an elaborately prescribed approach to rate determination here that it is almost impossible to see how a railway could charge anything except what is required in this bill. Clause 36 says this is how you establish your multiple that you apply to the statutory rate at the back; you can look up in Schedule II any point in the system according to its distance from port, apply your multiple and you have the cost of moving one tonne of grain from that point. That is the allowable, prescribed cost. That is Clause 36.

Did Mr. Benjamin say Clause 37, or . . .

Mr. Benjamin: Yes, Clause 37.(2) and (3), because Clause 43 refers you back to Clauses 36 and 37.

Mr. Kroeger: Clause 37 really just talks about how you divide up a freight rate at a particular point as between the producer and the government. It does not affect the level of the freight rate; it merely talks about the sharing of it.

Mr. Benjamin: Okay.

Mr. Kroeger: Clause 43 says that you have to derive every freight rate in the system on a distance basis from Schedule II using that formula I described a minute ago in Clause 37. Clause 43 is what really locks the railways in. It locks everybody in . . . producers, government if you like. So having established through that chain of clauses leading to Clause 43 what the regime is—and as Mr. McKnight and I agreed a minute ago, if you apply that with absolute rigidity, you are going to get into some absurd situations. So you have to allow for certain kinds of deviation, one kind being set out in Clause 46.

Mr. Benjamin: So you assure me again that I do not have to worry.

Mr. Kroeger: Yes, sir.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I like to provide you with one pleasant surprise a week. I accept that from Mr. Kroeger I do not have to worry; I withdraw my amendment.

Mr. Dubois: Question.

The Chairman: No, because I did not put it.

Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: Mr. Chairman, surely the fact that Mr. Benjamin and I have agreed on something gives rise to that lawyers' phrase about "for greater certainty".

[Translation]

tour, est lié aux articles 36 et aux paragraphes (2) et (3) de l'article 37—pourrait-il m'expliquer à quoi correspond tout cela, et ce qu'ils essaient de faire par le biais de l'article 46?

M. Kroeger: Je ne sais avec quelle rapidité je peux faire cela, monsieur le président, mais je dirais, à titre de commentaire général, que M. Benjamin illustre exactement ce que je disais, à savoir que la méthode prescrite pour la fixation des tarifs est si élaborée ici qu'il est presque impossible de voir comment une compagnie de chemins de fer pourrait imposer des tarifs différents de ce qui est prévu dans le bill. L'article 36 explique la façon dont on doit calculer le multiple, qu'il faut alors appliquer au statutaire. Avec l'annexe II, vous pouvez prendre tout point dans le système, prendre la distance qui le sépare du port et appliquer votre multiple, ce qui vous donne le coût de déplacement d'une tonne de grain à partir de ce point-là. Il s'agit là du coût prescrit ou permis. Voilà ce que propose l'article 36.

M. Benjamin a-t-il fait état de l'article 37, ou . . .

M. Benjamin: Oui, les paragraphes (2) et (3) de l'article 37, parce que l'article 43 vous renvoie aux articles 36 et 37.

M. Kroeger: L'article 37 explique tout simplement comment l'on partage le taux ferroviaire à un point donné entre le producteur et le gouvernement. Il ne fait aucunement état du niveau du taux; il explique la façon dont celui-ci doit être partagé.

M. Benjamin: Très bien.

M. Kroeger: L'article 43 dit que vous devez calculer chaque taux dans le système à partir de la distance donnée dans l'annexe II, et ce, en utilisant la formule que j'ai décrite il y a un instant et qui figure dans l'article 37. L'article 43 limite la marge de manoeuvre des compagnies de chemins de fer, et celle de tout le monde, y compris les producteurs et le gouvernement. Le régime étant fixé dans toute cette chaîne d'articles qui se termine par l'article 43 . . . et comme M. McKnight et moi-même en avons convenu il y a un instant, si vous appliquez ce système de façon très rigide, vous allez vous retrouver avec des situations quelque peu absurdes. C'est pourquoi il faut prévoir certains écarts, certaines dérogations, dont celle qui est expliquée dans l'article 46.

M. Benjamin: Vous me répétez donc que je n'ai pas à m'inquiéter.

M. Kroeger: Oui, monsieur.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aime vous faire chaque semaine une surprise agréable. M. Kroeger m'a convaincu que je n'ai pas à m'inquiéter, et je vais donc retirer mon amendement.

M. Dubois: Passons au vote.

Le président: Non, je ne l'ai pas encore demandé.

Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Monsieur le président, le fait que M. Benjamin et moi-même nous soyons mis d'accord sur quelque chose me fait penser à cette formule d'avocat qui dit «pour plus de certitude».