

[Text]

Mr. Kroeger: Apply the Crow.

Mr. Mazankowski: —the Crow rate was exempted. Is that exemption still going to apply?

Mr. Kroeger: Yes, sir. There is a clause near the beginning of the rate section that specifically says that Section 278, I think it is, of the Railway Act does not apply. Section 278 says that all rates have to be compensatory. But in this system, where we are averaging freight rates, the real costs on some lines are going to be higher than the allowable rate. By the same token, the real costs on efficient lines will be lower than the allowable rate. What we are doing is averaging the pluses and the minuses to arrive at an average rate for the system. But that means we cannot allow in this regime the application of Section 278, which would require that every rate on every line be compensatory. So that is excluded.

Mr. Mazankowski: So in effect you could have non-compensatory freight rates provided here.

Mr. Kroeger: You will have.

Mr. Mazankowski: You will have. So in terms of a railway wanting to compete, they may not necessarily recover all their variable costs, then, on that . . .

Mr. Kroeger: That is correct.

Mr. Mazankowski: —particular line if there were a competitive line.

Mr. Kroeger: It would not matter.

Mr. Mazankowski: Or a contiguous line, then.

Mr. Kroeger: It would not matter either way. Even without reference to it being competitive or contiguous, if the average freight rate system wide is \$25, the real costs from a point such as Lethbridge or Medicine Hat might very well be \$20; on some of the very marginal branch lines they might be \$35. What you do is you average those out across the system so that if you had a branch line where the real cost was \$35 and the allowable freight rate was only \$25, that, by definition, is a non-compensatory rate.

Without reference to whether you have any competitive or contiguous factors that lead to rate-cutting, you are already going to have non-compensatory rates at various points in the system by virtue of the fact that what we are prescribing here is a rate averaging.

Mr. Mazankowski: Well, okay. I guess we all have some difficulty. We are talking about distance-related lines, and then about tariffs under Schedule II, upon which this whole thing is based, on the basis of distance-related. Yet there is a deviation from that.

[Translation]

qui dit que tous les taux ferroviaires doivent être compensatoires? Jusqu'à maintenant . . .

M. Kroeger: Appliquez les tarifs du Nid-de-Corbeau.

M. Mazankowski: . . . le tarif du Nid-de-Corbeau était exempté. Cette exemption continuera-t-elle d'être appliquée?

M. Kroeger: Oui, monsieur. Au début de la partie qui traite des tarifs, il y a un article qui dit en toutes lettres que l'article 278, si je ne m'abuse, de la Loi sur les chemins de fer ne s'applique pas. Et c'est cet article 278 qui dit que tous les taux doivent être compensatoires. Mais dans le cadre de ce système, où nous essayons de faire une moyenne des différents taux ferroviaires, les coûts réels pour certaines lignes seront supérieurs au taux permis. Et, de la même façon, les coûts réels pour les lignes efficaces seront inférieurs au taux permis. Nous faisons la moyenne des plus et des moins, pour en arriver à un taux moyen pour le système dans son ensemble. Ce qui veut dire que nous ne pouvons pas permettre, dans le cadre de ce régime, l'application de l'article 278, qui exigerait que tous les taux, pour toutes les lignes, soient compensatoires. Cela est donc exclu.

M. Mazankowski: Vous pourriez donc très bien vous retrouver avec des taux ferroviaires non compensatoires.

M. Kroeger: Il y en aura.

M. Mazankowski: Il y en aura. Alors, pour ce qui est des compagnies de chemins de fer qui voudront être concurrentielles, elles ne pourront pas nécessairement récupérer tous leurs coûts variables pour . . .

M. Kroeger: C'est exact.

M. Mazankowski: . . . une ligne de chemin de fer en particulier, s'il y avait une ligne concurrentielle.

M. Kroeger: Cela n'aurait aucune importance.

M. Mazankowski: Ou alors pour une ligne contiguë.

M. Kroeger: Cela ne changerait rien, d'un côté comme de l'autre. Sans même faire état de la distinction entre concurrentiel et contigu, si le taux ferroviaire moyen pour le système est de \$25, les coûts réels d'un point comme, par exemple, *Lethbridge* ou *Medicine Hat* pourraient très bien être de \$20; et ils pourraient être de \$35 pour les lignes secondaires. Ce que vous feriez, c'est établir la moyenne pour l'ensemble du système, de sorte que s'il y avait une ligne secondaire pour laquelle les coûts réels seraient de \$35, tandis que le taux ferroviaire permis n'était que de \$25, alors, par définition, il s'agirait d'un taux non compensatoire.

Sans même tenir compte des facteurs relatifs à la concurrence ou à la contiguïté qui pourraient amener une réduction des taux, vous allez, de toute façon, vous retrouver avec des taux non compensatoires à divers points dans le système, étant donné que ce que nous prescrivons ici, c'est le calcul d'une moyenne des taux.

M. Mazankowski: Très bien. Je suppose que nous sommes tous quelque peu confus. Il est question ici de lignes et de taux axés sur les distances et des tarifs prévus dans l'annexe II, sur lesquels s'appuie toute cette affaire, c'est-à-dire les distances. Or, il y a certains écarts, certaines dérogations.