

[Text]

principles of Mr. Snavelly's report was that railroads should be paid a return on investment on any subsidies they get from the government. Now, could you explain to me why the railway should be paid a return on what in effect is a subsidy from the taxpayers, something that they did not pay for or did not raise themselves? It is not investment capital; it is not investment funds that they raised either through their own resources or on the private market. It is a subsidy payment from the taxpayers. Now why should they get a return on that investment?

Professor Gilson: Let me be sure that I understand your question, Mr. Benjamin. You are saying that in the branch line rehabilitation program, for example, there were certain public investments made in the plan, and that your question would be: Should there be a return on the capital when it is public capital in that sense—a subsidy?

Mr. Benjamin: Yes—or any subsidy under this legislation or in your report or in Snavelly's report. Snavelly built in two returns on an investment; one was the 19%, and the other one was the 20%—what is euphemistically called overhead.

Professor Gilson: Yes.

Mr. Benjamin: So there are two built-in investment returns. What is the rationale for allowing them a profit on the subsidy?

Professor Gilson: Well, first of all, if I can find the section in the report I could refer you to the section where we discussed that very question. It was a matter of debate during the hearings, Mr. Benjamin. If I recall, in our report we did not recommend that the railways receive a return on capital that came in via—if it were a public source of funds. I think I went further in referring that to the Canadian Transport Commission for a ruling.

Is that right, Dr. Tychniewicz?

Mr. Ed Tychniewicz (Head, Department of Agricultural Economics, University of Manitoba, Winnipeg): Yes, I believe it is.

Professor Gilson: And I think, as a matter of fact, Mr. Benjamin, it is not now counted as a part of the cost.

Mr. Benjamin: That is on branch line subsidies.

• 1015

Professor Gilson: Rehab assets, any of the rehab assets would not be counted, no.

Mr. Benjamin: But what is in this legislation is based upon your report and based upon Mr. Snavelly's report.

Professor Gilson: The first reading Bill C-155?

[Translation]

calcul des frais de transport du grain. Un des principes du rapport de M. Snavelly est que les chemins de fer doivent toucher un rendement sur l'investissement à l'occasion des subventions qu'ils reçoivent du gouvernement. Pourriez-vous m'expliquer pourquoi le chemin de fer doit toucher quelque chose sur ce qui est effectivement une subvention des contribuables, sur un montant qu'il n'a pas payé et qu'il n'a pas réuni lui-même? Ce n'est pas du capital immobilisé; ce n'est pas une mise de fonds qu'il a réunie par ses propres ressources ou sur le marché privé. C'est une subvention des contribuables. Pourquoi devrait-il toucher quelque chose sur cet investissement?

M. Gilson: Je veux être sûr de bien comprendre votre question, monsieur Benjamin. Ce que vous dites, c'est que dans le programme de remise en état des embranchements, par exemple, il y a eu certains investissements publics. Votre question serait: doit-il y avoir un rendement sur le capital lorsqu'il s'agit d'un capital public, d'une subvention?

M. Benjamin: Oui... ou une subvention en vertu de ce projet de loi ou selon votre rapport ou selon le rapport de Snavelly. Snavelly a prévu deux rendements pour un même investissement; l'un de 19 p. 100, et l'autre de 20 p. 100 pour ce qu'il appelle, par euphémisme, les frais généraux.

M. Gilson: Oui.

M. Benjamin: Il y a donc deux rendements de l'investissement. Comment justifie-t-on un bénéfice sur la subvention?

M. Gilson: Ma foi, tout d'abord, je vous renverrai à la section du rapport, si je puis la trouver, où nous avons traité de cette question. Elle a été débattue au cours des audiences, monsieur Benjamin. Si je me souviens bien, dans notre rapport, nous n'avons pas recommandé que les chemins de fer soient bénéficiaires d'un rendement sur le capital lorsque les fonds proviennent de sources publiques. Je pense être allé plus loin en demandant une décision de la Commission canadienne des transports.

Ai-je raison, monsieur Tychniewicz?

M. Ed Tychniewicz (chef, Département d'économie agricole, Université du Manitoba, Winnipeg): Oui, je pense que vous avez raison.

M. Gilson: Et je pense, de fait, monsieur Benjamin, que cela ne fait pas partie du coût.

M. Benjamin: Pour les subventions relatives aux embranchements.

M. Gilson: Les actifs du redressement, non, aucun ne sera compté.

M. Benjamin: Qu'est-ce qui, dans ce projet de loi, est fondé sur votre rapport et qu'est-ce qui est fondé sur le rapport de M. Snavelly?

M. Gilson: La première lecture du projet de loi C-155?