

[Text]

of such ancillary charges, consistent with the spirit of this proposed act, which really establishes a freight rate based upon variable costs plus a contribution to constant costs.

• 1745

They are not asking that these rates be subsidized; they simply say that they are fully prepared to pay what the costs are, plus a reasonable return, or a reasonable profit margin; but because there is no monitoring device or no competitive forces in play, the railways can basically charge what the traffic will bear. So we hope that we can incorporate something along these lines which would put some limitation, or at least provide some check and balance for the calculation of ancillary charges, stop-off charges, out-of-line hauls and things of that nature which could provide a freight-rate and service-rate level consistent with the spirit of this bill.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Flis.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman.

It is a good amendment technically, because I think it explains what ancillary charges are and what the commission may by order do; but I have my worries as to how easy or how difficult it would be to implement this for the CTC. I am wondering if Mr. Hackston could give us an explanation or an opinion on that.

The Chairman: Mr. Hackston.

Mr. D. C. Hackston (Executive Director, Traffic and Tariffs Studies, Canadian Transportation Commission): Mr. Chairman, while I do not purport to be an expert on costing—Dr. Heads fills that role in the commission, and I do not believe he is here at the moment—I think, based on the experience we have had in matters such as this, what we have right now in a tariff in effect is . . . If you pick an example, the transit on export rates to New Westminster, Vancouver and Prince Rupert, where something goes in transit, if it is in and out within six months, the charge would be 40¢ per 100 pounds; if it is 12 months, it would be 40¢ per 100 pounds; and if it is 18 months, it would be 51¢ per 100 pounds. That applies regardless of the point where the transit would occur, unless there is, in addition, an out-of-line haul, which is another charge again.

If we go to cost-based rate-making on this, we will not have that uniformity. We will have different charges, I would suggest, at different points, and that will perhaps change the balance among the various participants—the millers, the crushers, the maltsters.

I might add on the subject of ancillary charges, and there have been various discussions going back to, I guess, June, with various members of the committee on ancillary charges, accessorial charges, the Railway Act in Section 274.(5) talks about special arrangements. I believe that covers the items

[Translation]

permettre de contrôler et de réglementer les frais auxiliaires. Une telle disposition serait conforme à l'esprit de la loi, qui vise à établir un tarif basé sur les coûts variables plus une contribution aux coûts constants.

Ils ne demandent pas que ces frais soient subventionnés; ils sont prêts à couvrir les coûts et à assurer un rendement raisonnable, une marge de profit raisonnable. Mais, comme il n'y a aucun mécanisme de contrôle, ni de concurrence, les chemins de fer peuvent demander ce que les transporteurs acceptent de payer. Nous espérons donc pouvoir introduire une disposition qui impose certaines limites ou qui, tout au moins, permet de contrôler la fixation de frais auxiliaires, de frais occasionnés par l'interruption du trajet, des frais de transport hors-ligne et d'autres frais de ce genre. Une telle disposition permettrait d'établir un tarif pour les frais de transport et de service qui soit conforme à l'esprit du projet de loi.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

Monsieur Flis.

M. Flis: Merci, monsieur le président.

Sur le plan juridique, l'amendement est bon, car il explique en quoi consiste les frais auxiliaires et ce que la Commission peut faire par ordonnance. Mais je ne sais pas si la société pourrait facilement la mettre en vigueur. M. Hackston pourrait peut-être nous éclairer et nous donner son opinion.

Le président: Monsieur Hackston.

M. D.C. Hackston (directeur exécutif, Etudes d'exploitation et des tarifs, Commission canadienne des transports): Je ne prétends pas, monsieur le président, être spécialiste de l'établissement des coûts c'est M. Heads qui est notre grand spécialiste et je ne crois pas qu'il soit ici en ce moment—je crois, d'après l'expérience que nous avons eue dans le domaine, que le tarif que nous avons en ce moment . . . Prenons, par exemple, le taux qui s'applique aux marchandises en transit destinées à l'exportation qu'on expédie à New Westminster, Vancouver ou à Prince Rupert. Si les marchandises sont expédiées dans les six mois, les frais seraient de 40c. les 100 livres, si elles sont expédiées dans les douze mois, ils seraient de 40c. les 100 livres, et si elles sont expédiées dans les 18 mois, les frais seraient de 51c. les 100 livres. Ce taux s'applique indépendamment du point de transit, à moins qu'il n'y ait, en plus, des frais de transport hors-ligne.

Si le tarif était basé sur les coûts, il n'y aurait plus d'uniformité. Les frais varieraient selon l'endroit ce qui pourrait déséquilibrer les rapports entre les divers participants: les meuniers, les broyeurs, et les fabricants de malt.

Depuis le mois de juin, les membres du Comité ont discuté à plusieurs reprises des frais auxiliaires. Et je devrais peut-être ajouter que le paragraphe 274.(5) de la Loi sur les chemins de fer prévoit des arrangements spéciaux. Cet article touche, je crois, tout ce qui est compris dans l'amendement et bien