

The incorporation of distance into the pricing format can best be achieved by a block system. This concept was used in both the former express tariffs and in some freight tariffs. It provides the simplest method and has sufficient sensitivity to reflect necessary price differentials into the format.

#### *Terms and Conditions:*

The price all non-carload traffic on a single structure requires a single set of terms and conditions of carriage, which define the responsibilities of carriers, shippers and consignees. The contents of former express and freight terms and conditions have formed the basis of the unified set, with conflicting items being resolved, redundant items removed, and necessary additions and changes made to match the new pricing.

Under the new legislation, the terms and conditions were the only component of the price structure that required the approval of the Board of Transport Commissioners; this approval was given on September 18th, 1967.

#### *Rules:*

While the need for a commodity classification has been eliminated, rules that define the levels and limits of the services available, formerly incorporated in the classifications, are still required. As with the terms and conditions, the new rules have been developed from the former express and freight classifications, with changes, additions and deletions to meet the new situation.

#### *Design of Publication:*

To incorporate the required components into a whole for publication, the new tariff consists of the following:—

1. Terms and conditions
2. Rules
3. Station directory
4. Tables of block rate bases
5. Table of charges per shipment below 300 lbs., and scale of rates per 100 lbs.
6. Miscellaneous charges tariffs

#### *Price Scales:*

There are five tables of charges and rates which are at present published in the new tariff covering the following territories and movements:

Le cantonnement offre la meilleure façon d'incorporer la distance dans les facteurs d'établissement des prix. Ce concept était utilisé tant dans les anciens tarifs des messageries que dans certains tarifs marchandises. Il constitue la méthode la plus simple et est suffisamment sensible pour refléter les différences dont il y a lieu de tenir compte dans l'établissement des prix.

#### *Conditions:*

Placer les prix de tout le trafic de détail dans une seule structure exige un ensemble unique de conditions de transport, qui définisse les responsabilités des transporteurs, des expéditeurs et des consignataires. La teneur des anciennes conditions des messageries et du trafic de détail a servi de base à l'ensemble unifié, les éléments incompatibles étant corrigés, les éléments superflus étant supprimés et les adjonctions et modifications nécessaires étant effectuées pour convenir au nouveau mode d'établissement des prix.

En vertu de la nouvelle loi, les conditions étaient le seul élément de la structure des prix qui exigeait l'approbation de la Commission des transports du Canada; cette approbation fut donnée le 18 septembre 1967.

#### *Règles:*

Bien que le besoin d'une classification des denrées aie été éliminé, des règles qui définissent les niveaux et les limites des services disponibles, anciennement incorporées dans les classifications, sont toujours nécessaires. Pour ce qui est des termes et des conditions, les nouvelles règles ont été tirées des anciennes classifications des messageries et des marchandises, dans lesquelles on a fait les modifications, adjonctions et suppressions que nécessitait la nouvelle situation.

#### *Étude de la publication*

Pour rassembler les éléments nécessaires en un tout pour la publication, le nouveau tarif comprend les rubriques suivantes:

1. Conditions
2. Règles
3. Répertoire des gares
4. Tables des bases de taux de canton à canton
5. Table des taxes par envoi de moins de 300 livres et échelle des taux par 100 livres.
6. Tarif de taxes diverses.

#### *Échelle de prix:*

Cinq tables de taxes et de taux sont actuellement publiées dans le nouveau tarif couvrant les territoires et mouvements suivants: