



First Session
Thirty-seventh Parliament 2001-02

Première session de la
trente-septième législature, 2001-2002

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Banking, Trade and Commerce

Banques et du commerce

Chair:
The Honourable E. LEO KOLBER

Président:
L'honorable E. LEO KOLBER

Thursday, April 25, 2002

Le jeudi 25 avril 2002

Issue No. 39

Fascicule n° 39

Eleventh meeting on:
Bill C-23, An Act to amend the Competition Act
and the Competition Tribunal Act

Onzième réunion concernant:
Le projet de loi C-23, Loi modifiant la Loi sur la
concurrence et la Loi sur le Tribunal de la concurrence

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
BANKING, TRADE AND COMMERCE

The Honourable E. Leo Kolber, *Chair*

The Honourable David Tkachuk, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

* Carstairs, P.C. (or Robichaud, P.C.) Di Nino Fitzpatrick Furey Hervieux-Payette, P.C. Kelleher, P.C.	Kroft * Lynch-Staunton (or Kinsella) Meighen Oliver Poulin Setlakwe
--	---

*Ex officio members

(Quorum 4)

Change of membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Furey substituted for that of the Honourable Senator Tunney (*April 19, 2002*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
BANQUES ET DU COMMERCE

Président: L'honorable E. Leo Kolber,

Vice-président: L'honorable David Tkachuk

et

Les honorables sénateurs:

* Carstairs, c.p. (ou Robichaud, c.p.) Di Nino Fitzpatrick Furey Hervieux-Payette, c.p. Kelleher, c.p.	Kroft * Lynch-Staunton (ou Kinsella) Meighen Oliver Poulin Setlakwe
--	---

*Membres d'office

(Quorum 4)

Modification de la composition du comité:

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée tel qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Furey substitué à celui de l'honorable sénateur Tunney (*Le 19 avril 2002*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Thursday, April 25, 2002
(43)

[*English*]

The Standing Committee on Banking, Trade and commerce met at 11:05 a.m. this day, in room 505, Victoria Building, the Chair, the Honourable Senator Kolber, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Di Nino, Fitzpatrick, Furey, Hervieux-Payette, P.C., Kolber, Kroft, Meighen, Oliver, Poulin, Setlakwe and Tkachuk (11).

In attendance: From the Parliamentary Research Branch, Library of Parliament, Law and Government Division: Mr. Geoff Kieley, Research Officer.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, February 5, 2002, the committee continued its examination of Bill C-23, An Act to amend the Competition Act and the Competition Tribunal Act.

WITNESSES:*As individuals:*

Mr. Walt Lastewka, M.P., Chair, House of Commons Standing Committee on Industry, Science and Technology;

Mr. Dan McTeague, M.P., Vice-Chair, House of Commons Standing Committee on Industry, Science and Technology.

From Industry Canada:

Mr. Konrad von Finckenstein, Commissioner of Competition, Competition Bureau;

Ms Suzanne Legault, Assistant Deputy Commissioner of Competition, Competition Bureau, Legislative Affairs Division;

Mr. Donald B. Houston, Counsel to the Commissioner of Competition; Lawyer, Kelly Affleck Greene.

Mr. Lastewka made a statement and, with Mr. McTeague, answered questions.

At 11:45, Mr. von Finckenstein made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

It was agreed that the document entitled "Proposed Terms of Reference — Review of the provisions contained in Bill C-23, An Act to amend the Competition Act and the Competition Tribunal Act be tabled with the Clerk of the Committee.

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le jeudi 25 avril 2002
(43)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce se réunit aujourd'hui à 11 h 05 dans la salle 505 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable sénateur Kolber (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Di Nino, Fitzpatrick, Furey, Hervieux-Payette, c.p., Kolber, Kroft, Meighen, Oliver, Poulin, Setlakwe et Tkachuk (11).

Également présent: Du Service de recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement, Division du droit et du gouvernement: M. Geoff Kieley, attaché de recherche.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 5 février 2002, le comité poursuit l'examen du projet de loi C-23, Loi modifiant la Loi sur la concurrence et la Loi sur le Tribunal de la concurrence.

TÉMOINS:*À titre personnel:*

M. Walt Lastewka, député, président du Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie de la Chambre des communes;

M. Dan McTeague, député, vice-président du Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie de la Chambre des communes.

D'Industrie Canada:

M. Konrad von Finckenstein, commissaire à la concurrence, Bureau de la concurrence;

Mme Suzanne Legault, sous-commissaire adjointe de la concurrence, Bureau de la concurrence, Division des affaires législatives;

M. Donald B. Houston, conseiller du commissaire à la concurrence et avocat au cabinet Kelly Affleck Greene.

M. Lastewka fait une déclaration et, avec M. McTeague, répond aux questions.

À 11 h 45, M. von Finckenstein fait une déclaration et, avec les autres témoins, répond aux questions.

Il est convenu que le document intitulé «Projet de cadre de référence — Examen des dispositions du projet de loi C-23, Loi modifiant la Loi sur la concurrence et la Loi sur le Tribunal de la concurrence» soit déposé auprès du greffier du comité.

At 12:55 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

À 12 h 55, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

Le greffier du comité,

Denis Robert

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Thursday, April 25, 2002

The Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce, to which was referred Bill C-23, to amend the Competition Act and the Competition Tribunal Act, met this day at 11:05 a.m. to give consideration to the bill.

Senator E. Leo Kolber (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: I welcome our witnesses, Mr. Walt Lastewka, Mr. Konrad von Finckenstein, Ms Suzanne Legault, and Mr. Donald Houston.

As you are aware, the Standing Committee of the House of Commons on Industry, Science and Technology just released a report on Bill C-23 entitled, "A Plan to Modernize Canada's Competition Regime."

Mr. Walt Lastewka, M.P., Chair, Standing Committee of the House of Commons on Industry, Science and Technology: First of all, I would like to introduce two members of our committee with me today, Mr. Dan McTeague, vice-chair, and Mr. Dan Shaw, researcher, Library of Parliament. It is a privilege for me to appear before your committee today to explain a number of items on behalf of the Commons committee.

The Standing Committee of the House of Commons on Industry, Science and Technology has studied Bill C-23 and is content with its current form. I want to advise you that all five political parties concurred with the report.

I will speak to the committee's report entitled, "A Plan to Modernize Canada's Competition Act," which was tabled in the House earlier this week. As you may be aware, there is an overlap of issues between Bill C-23 and the committee's report. In particular, I am referring to recommendation 4 of our report, which deals with the airline industry-specific provision. Allow me to make it clear that there is no conflict between Bill C-23 and the committee's recommendation.

I personally was disturbed to learn of some comments that implied that our report somehow suggests that Bill C-23 is flawed. Specifically, these comments suggest that the Industry Committee's report supports the immediate repeal of proposed new subsection 104.1. I wish to be very clear that this is not the intention of our report. I emphasize that the committee is satisfied with Bill C-23, including the amendments contained in 104.1. We are recommending that your committee pass the bill in its current form. However, I will review the Industry Committee's report.

The report is a plan for the future and contains 29 integrated recommendations.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 25 avril 2002

Le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce, auquel a été renvoyé le projet de loi C-23, Loi modifiant la Loi sur la concurrence et la Loi sur le tribunal de la concurrence, se réunit aujourd'hui à 11 h 05 pour étudier le projet de loi.

Le sénateur E. Leo Kolber (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Je souhaite la bienvenue à nos témoins, M. Walt Lastewka, M. Konrad von Finckenstein, Mme Suzanne Legault et M. Donald Houston.

Comme vous le savez, le Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie de la Chambre des communes vient tout juste de publier un rapport sur le projet de loi C-23 intitulé «Plan d'actualisation du régime de concurrence canadien».

M. Walt Lastewka, député, président du Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie de la Chambre des communes: Premièrement, je voudrais vous présenter deux membres de notre comité qui m'accompagnent aujourd'hui: M. Dan McTeague, qui est vice-président du comité, et M. Dan Shaw, chercheur à la Bibliothèque du Parlement. C'est un privilège pour moi de témoigner aujourd'hui devant votre comité pour expliquer un certain nombre de points au nom du comité des Communes.

Le Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie de la Chambre des communes a étudié le projet de loi C-23 et est satisfait de la forme actuelle du projet de loi. Je vous informe que tous les cinq partis politiques ont souscrit au rapport.

Je vais vous parler du rapport du comité, qui est intitulé «Plan d'actualisation du régime de concurrence canadien», qui a été déposé à la Chambre au début de la semaine. Comme vous le savez peut-être, un certain nombre de questions sont abordées à la fois dans le projet de loi C-23 et dans le rapport du comité. Je songe en particulier à la recommandation 4 de notre rapport, qui traite des dispositions de la loi qui visent spécifiquement l'industrie du transport aérien. Je tiens à dire très clairement qu'il n'y a aucun conflit entre le projet de loi C-23 et la recommandation du comité.

J'ai été personnellement troublé par certains commentaires laissant entendre que, d'après notre rapport, le projet de loi aurait des lacunes. Plus précisément, on a dit que le rapport du Comité de l'industrie appuie l'abrogation immédiate du nouvel article 104.1 proposé. Je tiens à le dire très clairement: telle n'est pas l'intention de notre rapport. J'insiste sur le fait que le comité est satisfait du projet de loi C-23, y compris les modifications proposées à l'article 104.1. Nous recommandons à votre comité d'adopter le projet de loi dans sa forme actuelle. Je vais toutefois passer en revue le rapport du Comité de l'industrie.

Le rapport est un plan d'avenir et renferme 29 recommandations intégrées.

If you change one part of the Competition Act, you affect another. For this reason, the committee's recommendations must be taken as a whole. There must be no cherry picking, which would confuse the issue.

Witnesses before the committee in the House agree that Bill C-23 is a good start; however, our work is not finished. The Industry Committee's report picks up where Bill C-23 left off. For example, you heard Air Canada complain that it is being singled out by the administrative monetary penalties Bill C-23 would permit. That is why we recommended that these penalties be extended to all industries. The potential for abuse of dominance does not exist only in the airline industry, but in all industries. Having such penalties would give the act the strong deterrence that it currently lacks.

The reforms we recommend will go a long way to remedy any deficiencies in the current competition regime. However, we are not advocating that these recommendations be immediately implemented. Rather, we are asking the government to respond in the form of a white paper. The committee's report is forward looking. It is a post-Bill C-23 report.

In reading the report, you will discover that its recommendations are designed to reinforce and improve competition in all industries. When Minister Collenette was before you last week, he said he viewed proposed new subsection 104.1 as a temporary measure that would be repealed when healthy competition was restored to the airline industry. The committee shares this view and expectation. Is the temporary measure for one, two or three years? That must be debated and decided.

The Competition Act is designed to be a law of general application. I must emphasize that the committee's report is intended to be a blueprint for a government white paper that would launch the next round of amendments to both the Competition Act and the Competition Tribunal Act. We strongly urge the honourable senators to read the report in its entirety. You will agree it represents a well-thought-out plan to modernize Canada's competition regime.

Senator Oliver: You indicated today that the report you produced and tabled in the House of Commons is a plan for the future. You said the future might arrive in two, three or four years; it is difficult to say. Recommendation 4 states:

That the Government of Canada repeal all provisions in the *Competition Act* that deal specifically with the airline industry (subsections 79(3.1) through 79(3.3) and sections 79.1 and 104.1).

Si l'on change un élément de la Loi sur la concurrence, le changement a des répercussions sur les autres aspects. C'est pourquoi il faut prendre globalement toutes les recommandations du comité. Il ne doit pas y avoir de ?picorage?, ce qui ne ferait qu'embrouiller le dossier.

Les témoins qui ont comparu devant le comité de la Chambre sont d'accord pour dire que le projet de loi C-23 est un bon point de départ; toutefois, notre tâche n'est pas achevée. Le rapport du Comité de l'industrie vise à terminer la tâche amorcée par le projet de loi C-23. Par exemple, vous avez entendu Air Canada se plaindre que la compagnie est singularisée par les sanctions administratives pécuniaires autorisées par le projet de loi C-23. C'est pourquoi nous avons recommandé que ces sanctions s'appliquent à tous les secteurs. Le potentiel d'abus d'une position dominante n'existe pas seulement dans le secteur du transport aérien, mais dans tous les secteurs. La possibilité d'imposer de telles sanctions ajouterait à la loi l'élément de dissuasion qui lui manque actuellement.

Les réformes que nous recommandons contribueraient beaucoup à remédier à toute lacune éventuelle de l'actuel régime de la concurrence. Toutefois, nous ne préconisons pas que ces recommandations soient mises en oeuvre immédiatement. Nous demandons plutôt au gouvernement de répondre sous la forme d'un livre blanc. Le rapport du comité est tourné vers l'avenir. C'est un rapport qui est publié dans la foulée du projet de loi C-23.

À la lecture du rapport, vous découvrirez que ces recommandations sont conçues pour renforcer et améliorer la concurrence dans tous les secteurs. Quand le ministre Collenette a comparu devant vous la semaine dernière, il a dit qu'il considérait le nouvel article 104.1 proposé comme une mesure temporaire qui serait abrogée dès qu'une saine concurrence serait rétablie dans le secteur du transport aérien. Le comité partage ce point de vue et cette attente. Cette mesure temporaire sera-t-elle en place pendant un an, deux ans ou trois ans? La question doit être discutée et tranchée.

La Loi sur la concurrence est conçue pour être une loi d'application générale. J'insiste sur le fait que le rapport du comité vise à présenter un plan directeur en vue d'un livre blanc du gouvernement qui lancerait la prochaine ronde de modifications à la fois à la Loi sur la concurrence et à la Loi sur le tribunal de la concurrence. Nous exhortons les honorables sénateurs à lire intégralement le rapport. Vous conviendrez qu'il représente un plan mûrement réfléchi en vue de moderniser le régime de la concurrence du Canada.

Le sénateur Oliver: Vous avez dit aujourd'hui que le rapport que vous avez réalisé et déposé à la Chambre des communes est un plan pour l'avenir. Vous avez dit que cet avenir pourrait se situer dans deux, trois ou quatre ans; c'est difficile à dire. La recommandation numéro 4 dit:

Que le gouvernement du Canada abroge toutes les dispositions de la *Loi sur la concurrence* qui visent précisément l'industrie du transport aérien (paragraphe 79(3.1) à 79(3.3) et articles 79.1 à 104.1).

If you recommend that it be repealed, what is wrong with doing that now?

Mr. Lastewka: You need to go back to a number of other recommendations and the preamble. If you make the changes to those items in the Competition Act, it will eventually make section 104 redundant. However, you must make those changes before you implement the recommendation.

Senator Oliver: We heard evidence from Professor Wong, who has studied proposed section 103 and section 104. He told us that section 104 is really not necessary and that proposed section 103 would be more in keeping with law and precedents in Canada. What do you say to that?

Mr. Lastewka: Looking at section 104 and the situation we find ourselves in, the objective is to get something done in a shorter time. It is a temporary situation that we have to get through.

Senator Oliver: I would say proposed section 103 and section 104 do that.

Mr. Lastewka: I am not sure about that.

Mr. Dan McTeague, M.P., Vice-Chair, Standing Committee of the House of Commons on Industry, Science and Technology: We are dealing with the airline industry. I point out to you that one of the underlying messages the committee put forward was about the issue of justice delayed and justice denied. While I respect Mr. Wong's position, I do not believe that he, certainly in the cases and testimony given to this committee before, can guarantee that a cease and desist order can be made in a timely manner.

Business operates in a far more sophisticated manner than House of Commons members, and perhaps even honourable senators, would be able to detect. Given the nature of these industries, time is money and may be critical. You may lose a vigorous and effective competitor if you have to wait 24 days or 24 minutes or 24 hours to obtain a cease and desist order. It is important to understand that section 104 is a stop-gap measure. We very clearly stated on page 29, in the preamble to recommendation No. 4, that recommendation No. 3 is there for a specific reason. I will read that into the record, honourable senator, for your benefit:

That the Government of Canada empower the Competition Tribunal with the right to impose administrative penalties on anyone found in breach of sections 75, 76, 77, 79 and 81 of the *Competition Act*. Such a penalty would be set at the discretion of the Competition Tribunal.

Further to that, under (3):

The special airline industry provisions would become redundant and thus could be repealed. This third advantage is particularly appealing to the Committee, as it would hasten the return of the Competition Act to a law of general application.

Puisque vous recommandez l'abrogation de ces dispositions, pourquoi ne pas le faire dès maintenant?

M. Lastewka: Il faut revenir à un certain nombre d'autres recommandations et au préambule. Si l'on modifie ces dispositions de la Loi sur la concurrence, l'article 104 de la loi deviendra redondant. Il faut toutefois apporter les changements en question avant de donner suite à la recommandation.

Le sénateur Oliver: Nous avons entendu le témoignage du professeur Wong, qui a étudié les articles 103 et 104 proposés. Il nous a dit que l'article 104 n'est pas vraiment nécessaire et que l'article 103 proposé serait davantage conforme à la loi et aux précédents au Canada. Que répondez-vous à cela?

M. Lastewka: Si l'on considère l'article 104 et la situation dans laquelle nous nous trouvons actuellement, l'objectif est de faire quelque chose dans un avenir immédiat. C'est une situation temporaire qui débouchera sur autre chose.

Le sénateur Oliver: Je dirais que les articles 103 et 104 proposés donneraient ce résultat.

M. Lastewka: Je n'en suis pas certain.

M. Dan McTeague, député, vice-président du Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie de la Chambre des communes: Il est question de l'industrie du transport aérien. Je vous fais remarquer que l'un des messages sous-jacents du comité, c'est que la justice différée est un déni de justice. Quant à la position de M. Wong, je ne crois pas qu'il puisse garantir qu'une ordonnance d'interdiction puisse être prononcée en temps voulu; en tout cas, ce n'est pas ce qui ressort des témoignages présentés antérieurement au comité.

Les entreprises commerciales fonctionnent d'une manière beaucoup plus sophistiquée que ce que les députés à la Chambre des communes, et peut-être même les honorables sénateurs seraient capables de déceler. Compte tenu de la nature de ces industries, le temps c'est de l'argent, et le temps peut être crucial. On peut perdre un concurrent vigoureux et efficace s'il faut attendre 24 jours ou 24 minutes ou 24 heures pour obtenir une ordonnance d'interdiction. Il est important de comprendre que l'article 104 est une mesure provisoire. Nous disons très clairement à la page 30, dans le préambule à la recommandation numéro 4, que la recommandation numéro 3 a une raison d'être bien précise. Je vais lire cette recommandation, honorables sénateurs, à titre d'information:

Que le gouvernement du Canada donne au Tribunal de la concurrence le droit d'imposer des sanctions d'ordre administratif à quiconque viole les articles 75, 76, 77, 79 et 81 de la *Loi sur la concurrence*. Le tribunal aurait toute discrétion pour établir ces sanctions.

On donne l'explication suivante au paragraphe (3):

Les dispositions visant les transporteurs aériens deviendraient inutiles et pourraient être abrogées. Ce troisième avantage est particulièrement intéressant aux yeux du comité puisqu'il permettrait de faire de nouveau de la Loi sur la concurrence une loi d'application générale.

It is clear that what we are saying, and what the Chair has indicated, is that we are looking to the future. The single reporter who showed up at the press conference obviously did not report the situation. We were dealing with a situation of “force majeure” in this industry. Given the situation of Canada 3000, in all likelihood there would have been an opportunity for that airline to go bankrupt. We think it is the right approach.

Mr. Lastewka: My intention as the chair was to make sure there was no conflict between the 29 recommendations we are asking the department and the commissioner to look through before presenting a white paper on going forward. The commissioner is the next witness. You might want to ask him that question.

Senator Oliver: Mr. McTeague, I would like you to comment on why you have included a provision that a person seeking to have justice done would first have to apply for leave, and secondly, why you would not permit that same person who has been aggrieved, perhaps by predatory pricing practices, to at least obtain some damages.

Mr. McTeague: We also have to take into account that our proposal envisages a regime of deterrence through administrative penalties, private action and the ability for us to enact a cease and desist action.

Senator Oliver: You are referring to private action.

Mr. McTeague: Exactly. That is an option. However, it does not derogate from the authority of the commissioner to undertake his or her own investigation.

Senator Oliver: I am aware of that. Why put so many bulwarks and obstacles in the way of a person attempting to seek a private action?

Mr. McTeague: We have taken the position that there could be an opportunity for the courts in a private action, and ultimately the tribunal, to award damages, and if necessary, levy administrative penalties against an individual who may be taking up the time of the tribunal with something frivolous or vexatious.

Senator Oliver: Where is that in Bill C-23?

Mr. McTeague: I thought you were referring to our document. We are moving one step forward in referring to what we have recommended in this report.

Mr. Lastewka: That is why it is very important to understand that our document looks at post-Bill C-23.

Senator Oliver: Should this bill not be sent back to you, since you have made these recommendations and almost seen the light, so you could correct a lot of these things you now see as deficiencies? Thus we would have a more complete bill appropriate for the time.

Nous disons donc très clairement, et c'est ce que le président du comité vient de dire, que nous sommes tournés vers l'avenir. L'unique journaliste qui était présent à la conférence de presse a manifestement mal présenté la situation. Nous étions en présence d'un cas de force majeure dans ce secteur. Compte tenu de la situation dans laquelle se trouvait la compagnie Canada 3000, il est très probable que cette compagnie aérienne aurait pu faire faillite. Nous trouvons que c'est la bonne façon d'aborder ce dossier.

M. Lastewka: Mon intention, à titre de président du comité, était de m'assurer qu'il n'y avait aucun conflit entre les 29 recommandations que nous demandons au ministère et au commissaire d'étudier avant de présenter un livre blanc et d'aller plus loin. Le commissaire est le témoin suivant. Vous voudrez peut-être lui poser cette question.

Le sénateur Oliver: Monsieur McTeague, je voudrais que vous me disiez pourquoi vous avez prévu une disposition obligeant une personne qui veut s'adresser à la justice pour obtenir réparation à demander d'abord l'autorisation; et deuxièmement, pourquoi ne permettez-vous pas à cette même personne qui a subi un tort, peut-être à cause de pratiques de prix d'éviction, d'obtenir au moins des dommages-intérêts?

M. McTeague: Il faut aussi tenir compte du fait que notre proposition envisage un régime de dissuasion comportant des sanctions administratives, des actions privées et la possibilité pour nous d'obtenir une ordonnance d'interdiction.

Le sénateur Oliver: Vous faites allusion à une action privée.

M. McTeague: Exactement. C'est une option. Cela n'empêche toutefois pas le commissaire de lancer sa propre enquête.

Le sénateur Oliver: J'en suis conscient. Mais pourquoi mettre tellement de bâtons dans les roues à une personne qui tente d'obtenir justice au moyen d'une action privée?

M. McTeague: Nous avons adopté la position qu'il pourrait y avoir possibilité pour les tribunaux, dans le cadre d'une action privée, d'octroyer des dommages-intérêts et, au besoin, d'imposer des sanctions administratives à une personne qui pourrait faire perdre son temps au tribunal en intentant une action frivole ou vexatoire.

Le sénateur Oliver: Où cela se trouve-t-il dans le projet de loi C-23?

M. McTeague: Je pensais que vous parliez de notre document. Nous prenons une mesure en direction de ce que nous avons recommandé dans notre rapport.

M. Lastewka: C'est pourquoi il est très important de bien comprendre que notre document envisage la situation postérieure à la mise en place du projet de loi C-23.

Le sénateur Oliver: Ce projet de loi ne devrait-il pas vous être renvoyé, puisque vous avez formulé ces recommandations et quasiment vu la lumière, afin que vous puissiez corriger beaucoup de ces éléments que vous considérez actuellement comme des lacunes? Ainsi, nous pourrions être saisis d'un projet de loi plus complet et approprié à notre époque.

Mr. Lastewka: I do not look at it that way. We want the department to look at many items, 29 recommendations in total, and come up with a white paper.

We have learned from our experience with round tables that there is much discussion on this and it takes up a lot of time. Bill C-23 is about getting things done now.

Senator Oliver: That is not what many of the witnesses have said. I have taken enough time.

[Translation]

Senator Hervieux-Payette: I welcome my colleagues from the House of Commons. It is always a pleasure for us to meet with you in order to discuss some bills. Sometimes we agree; sometimes we do not.

On the substantial issue, namely whether we want a healthy and equitable competition, I believe that there is no problem. We must focus on the means to provide such a competition.

The issue that bothers me is that of the amendments that were made and that now allow businesses to initiate procedures. It seems to me that when you give the commissioner the power to issue a cease and desist order, without going through the courts, you are putting him in an almost impossible situation of being both judge and defendant.

If you have on the one hand a corporation with 1,000 or 100,000 shareholders, and on the other hand a smaller business in financial terms, you have a big company that is robust and a small one that is weak, this being almost a truism.

We have seen yesterday that even a large corporation such as Bell Canada can have very serious difficulties at one point. I refer here to my previous life in the area of telecommunications.

In the telecommunications sector, there was for a long time what you call a “dominant carrier,” namely Bell. Since 1992, the concept of competition has been introduced. That was done in an orderly fashion, by giving powers to the CRTC.

We are now in the area of “transport mail.” We must recall that telecommunications and transport used to be under similar legislation, before the Telecommunications Act was passed. The Telecommunications Act goes back only to 1992. Before that, the Railway Act dealt with these issues.

I have a question to ask you about the matter of equitable competition. You are telling us that we need immediate action. There are tribunals that can make an immediate decision in order to prevent a risk. That is an independent party.

If you go to the Superior Court of Quebec and you obtain a court order, you can put a stop to an activity that could cause significant damage to a business.

M. Lastewka: Je ne vois pas les choses sous cet angle. Nous voulons que le ministère examine de nombreuses questions, 29 recommandations en tout, et publie un livre blanc.

Nous avons tiré la leçon de notre expérience; nous avons appris à l’occasion des tables rondes qu’il y a beaucoup de débats sur cette question et que cela prend beaucoup de temps. Le projet de loi C-23 vise à prendre certaines mesures dès maintenant.

Le sénateur Oliver: Ce n’est pas ce qu’ont dit beaucoup de témoins. Mais j’ai déjà pris assez de temps.

[Français]

Le sénateur Hervieux-Payette: Je souhaite la bienvenue à mes collègues de la Chambre des Communes. Il nous fait toujours plaisir de vous recevoir pour discuter de projets de loi. Parfois on est d’accord; parfois on ne l’est pas.

Sur le fond de la question, à savoir si on veut une concurrence saine et équitable, je pense qu’il n’y a pas de problème. Nous devons nous pencher surtout sur les moyens à prendre pour y arriver.

La question qui m’embarrasse est celle des modifications qu’on a apportées qui permettent maintenant aux entreprises de pouvoir initier des procédures. Il me semble que lorsqu’on donne le pouvoir au commissaire d’émettre une ordonnance, sans passer par un tribunal, qu’on le met dans une situation quasi impossible d’être juge et partie.

D’une part, si vous avez une entreprise de 1 000 ou de 100 000 actionnaires, et d’autre part, une entreprise plus petite sur le plan financier, vous avez une grosse entreprise qui est solide et une petite qui est faible, ce serait presque prendre ceci comme étant une vérité de La Palice.

On a vu hier qu’une entreprise importante telle Bell Canada peut, à un moment donné, avoir de très grandes difficultés. Je fais ici référence à mon passé en télécommunication.

En télécommunication, il y a eu pendant longtemps ce que vous appelez un «dominant carrier», en l’occurrence Bell. Depuis 1992, on a introduit le concept de la concurrence. Ce concept fut fait de façon ordonnée en donnant des pouvoirs au CRTC.

Maintenant, on est dans le domaine du «transport mail». Il faut se souvenir que les télécommunications et le transport utilisaient des lois semblables avant que l’on adopte la Loi sur les télécommunications. La Loi sur les télécommunications existe seulement depuis 1992. Auparavant le Railway Act traitait de ces questions.

Je vous soumets cette question afin de nous assurer d’une concurrence équitable. Vous nous dites qu’il faut une décision immédiate. Il y a des tribunaux qui peuvent rendre une décision immédiate pour prévenir un risque. C’est une partie indépendante.

Si vous allez devant la Cour supérieure du Québec et que vous obtenez une injonction, vous pouvez faire cesser une action qui pourrait causer un dommage important à une entreprise.

In this case, it is the commissioner who would make the decision as to what could cause a significant damage to one of two parties. According to my philosophy of the law, a court should have the opportunity to hear both parties and the issue should be submitted to an independent party. That party could be the Transportation Tribunal or the regular court.

Why have you chosen this quite exceptional course of action? This course of action may be practical, but in legal terms, even the Canadian Bar Association is reluctant to accept it?

[English]

Mr. Lastewka: First, the regulatory paths for the telecom industry and the airlines were different. The situations were completely different. It goes back to Canada 3000 going bankrupt. The government found itself in a very difficult situation. Now time is of the essence.

Senator Hervieux-Payette: Have you heard about Unitel going down the drain and losing almost \$1 billion?

The Chairman: You may proceed as you wish, but the purpose of having these gentlemen here is to clarify what they did, why they did it and what they see as the essence of this bill. You can ask anything you wish, obviously. However, some of these questions would be better put to the Commissioner of Competition when he appears. I do not think that we should enter into a major debate with colleagues from the House of Commons.

They have clarified why they said what they said and what they hoped to achieve.

Senator Tkachuk: I am not sure that they have.

Senator Di Nino: I do not think that they have.

The Chairman: They are not here on trial. They are here as a favour.

Mr. Lastewka: The committee has been meeting on Bill C-23 and has had many discussions on competition. Review of the competition law is well overdue. We needed to get through it.

We wanted to look at the Competition Act and make recommendations such that the government would at least come out with a white paper and encourage more discussions on making the Competition Act more current. That is the intention of our report.

To cherry pick 27 words out of a 127-page report and say that is what it is about is wrong. I want to make it very clear that we are making 29 recommendations for the department and the commissioner to look at before coming out with a white paper.

Dans ce cas-ci, c'est le commissaire qui prendrait la décision quant à ce qui pourrait causer un dommage important à l'une ou l'autre des deux parties. Ma philosophie du droit serait qu'un tribunal devrait avoir la possibilité d'entendre les deux parties, et que la question soit soumise à une partie indépendante. Ce pourrait être le Tribunal des transports ou les cours régulières.

Pourquoi avez-vous choisi ce mode d'intervention tout à fait inusité? Ce mode d'intervention est peut-être pratique, mais sur le plan juridique il répugne même au Barreau canadien?

[Traduction]

M. Lastewka: Premièrement, l'évolution de la réglementation a été différente dans l'industrie des télécommunications et dans le secteur des compagnies aériennes. La situation était complètement différente. Cela remonte à la faillite de Canada 3000. Le gouvernement s'est trouvé coincé dans une situation très délicate. Maintenant, le temps presse.

Le sénateur Hervieux-Payette: Avez-vous entendu parler d'Unitel, dont la faillite a englouti près d'un milliard de dollars?

Le président: Vous pouvez procéder comme bon vous semble, mais la raison d'être de la comparution de ces messieurs devant nous, c'est pour leur permettre de donner des éclaircissements sur ce qu'ils ont fait, de nous dire pourquoi ils l'ont fait et de nous dire ce qui constitue à leurs yeux l'essence de ce projet de loi. Vous pouvez bien sûr leur poser toutes les questions que vous voudrez. Il serait toutefois préférable de poser certaines de ces questions au commissaire à la concurrence quand il témoignera. Je ne pense pas que nous devrions nous lancer dans un grand débat avec nos collègues de la Chambre des communes.

Ils ont expliqué clairement le pourquoi de leurs propos et le but qu'ils espèrent atteindre.

Le sénateur Tkachuk: Je n'en suis pas certain.

Le sénateur Di Nino: Je ne crois pas qu'ils l'aient fait.

Le président: Ils ne sont pas venus ici pour être jugés: c'est une faveur qu'ils nous font.

M. Lastewka: Le comité a étudié le projet de loi C-23 et a longuement discuté de la concurrence. Un examen de la législation sur la concurrence aurait dû avoir lieu depuis longtemps. Nous devons le faire.

Nous voulions étudier la Loi sur la concurrence et faire des recommandations telles que le gouvernement publierait au moins un livre blanc et encouragerait de plus amples discussions afin de rendre plus actuelle la Loi sur la concurrence. Voilà le but de notre rapport.

On aurait tort de choisir 27 mots dans un rapport de 127 pages et de dire que c'est sur quoi porte le rapport. Je tiens à dire très clairement que nous formulons 29 recommandations à l'intention du ministère et du commissaire et que nous les invitons à y donner suite en publiant un livre blanc.

Let us have some open, transparent discussion on the Competition Act. It needs to be updated in a number of areas. That was the intention of our report. I hope that we catch the attention of the many people who we need to take a look at our Competition Act as it stands today.

I could go through some of the guidelines and be critical of them. Are they guidelines?

I come from industry. They should be the guidelines for everyone. There are a number of things that need to be clarified. We have a responsibility as legislators to make that happen. Hopefully, that is what the report will do.

Senator Di Nino: Welcome, gentlemen, and Mr. Lastewka in particular.

You will forgive us is some of us are sceptical about temporary measures in legislation. You are as aware as the rest of us in Canada that the income tax was a temporary measure. It was introduced some decades ago. We have some concern about that.

I have two questions. Does the committee, including the opposition, share the interpretation that you have just placed on your report unanimously?

Mr. Lastewka: There has not been any major opposition to our report. The official opposition made a supplemental addition to it, but wholeheartedly approved the report. The NDP made a different type of addition that looked at the philosophy of business and competition, which I believe was a little removed from the intention of the report.

To answer your question, yes, the opposition supported the report.

Senator Di Nino: Mr. Lastewka, I was talking about your interpretation this morning of the questions that we were asking. Do other members of the committee, in particular, those not on the government side, share your interpretations? Perhaps you have not been able to discuss it with them.

Mr. Lastewka: I had brief discussions with the official opposition to reinforce what I was saying. I did not go to everyone because of the timing.

Senator Di Nino: That is fine.

Mr. Lastewka: I will be sharing everything with the committee.

Mr. McTeague: Could I add one thing that you might find interesting. The grave concern of the Alliance is that the current cease and desist provision may not be sufficient. They cited the example of the delay of the WestJet complaint. Currently, it is almost two years before a complaint can be heard, which was one of the reasons that the Alliance had a slightly different opinion and felt that we did not go far enough in this report.

Ayons une discussion franche, ouverte et transparente sur la Loi sur la concurrence. Cette loi doit être mise à jour à un certain nombre d'égards. Telle était l'intention de notre rapport. J'espère que nous pourrions capter l'attention des nombreuses personnes qui doivent se pencher sur notre Loi sur la concurrence telle qu'elle existe aujourd'hui.

Je pourrais passer en revue certaines lignes directrices et les critiquer. S'agit-il seulement de lignes directrices?

Je viens de l'industrie. Ces lignes directrices devraient s'appliquer à tous. Il y a un certain nombre de points qui doivent être tirés au clair. Nous avons la responsabilité, à titre de législateurs, de voir à ce que ça se fasse. Il faut espérer que tel sera le résultat du rapport.

Le sénateur Di Nino: Je vous souhaite la bienvenue, messieurs, et en particulier à vous, monsieur Lastewka.

Vous nous excuserez si certains d'entre nous sont sceptiques quand il est question de mesures législatives temporaires. Vous savez pertinemment, comme tous les Canadiens, que l'impôt sur le revenu était une mesure temporaire. Elle a été prise il y a des décennies. Nous avons des préoccupations à cet égard.

J'ai deux questions. Est-ce que tous les membres du comité, y compris ceux de l'opposition, partagent à l'unanimité l'interprétation que vous venez de donner de votre rapport?

M. Lastewka: Il n'y a pas eu d'opposition importante à notre rapport. L'opposition officielle a ajouté une opinion complémentaire, mais a souscrit sans réserve au rapport. Le NPD a fait un ajout différent, dans lequel on examine les principes fondamentaux de l'entreprise et de la concurrence, et je crois que ce texte s'éloignait quelque peu de l'intention du rapport.

Pour répondre à votre question, oui, l'opposition a appuyé le rapport.

Le sénateur Di Nino: Monsieur Lastewka, je parlais de votre interprétation ce matin des questions que nous avons posées. Les autres membres du comité, en particulier ceux qui ne sont pas du parti ministériel, partagent-ils votre interprétation? Peut-être que vous n'avez pas eu l'occasion d'en discuter avec eux.

M. Lastewka: J'ai eu de brefs entretiens avec l'opposition officielle pour renforcer ce que je disais. Je n'ai pas eu le temps d'en parler à tout le monde.

Le sénateur Di Nino: C'est très bien.

M. Lastewka: Je ferai part de tout cela au comité.

M. McTeague: Pourrais-je ajouter un élément que vous trouverez peut-être intéressant. La grave préoccupation de l'Alliance, c'est que l'actuelle disposition sur les ordonnances de cesser et de s'abstenir n'est peut-être pas suffisante. Les alliancistes ont donné l'exemple du retard auquel a donné lieu la plainte de WestJet. À l'heure actuelle, il s'écoule près de deux ans avant qu'une plainte soit entendue, ce qui est l'une des raisons pour lesquelles l'Alliance avait une opinion légèrement différente et estimait que nous n'étions pas allés assez loin dans ce rapport.

Senator Di Nino: Mr. Lastewka, we would like to compliment you. We think it is a good report.

I had an opportunity last evening and this morning to take a look at it. As my friend says, the report shows that you have seen the light. It suggested some improvements that could be made to this proposed legislation. Your response to my colleague, Senator Oliver, was that Bill C-23 was for the future.

Would it not make sense to perhaps send this thing back to you folks, who have done such a good job of discovering some of the weaknesses and some of the holes, so we could improve Bill C-23, particularly at a time when we know Parliament is not burdened with a lot of legislation?

Senator Oliver: Good point.

Mr. Lastewka: I want to go back to Mr. Collenette's remarks. This is a temporary measure that would be repealed once competition was restored. I would reinforce what the minister has said. You could ask that question of the next witness.

We have a certain situation and we need some temporary measures to get through it. We will go from there.

Senator Di Nino: If we could improve the bill, would it not be correct to do it now? You have discovered some weaknesses, so let us send it back. You make the changes and we will go along with it. You do not have a heavy workload.

Mr. Lastewka: I would not say that. Our workload is heavy, especially in our study of innovation, competitiveness and productivity in this country, which is the priority of this committee for the next six months.

I want to relay to you that it is the opinion of our entire committee that Bill C-23 needs to be passed. We need to get our airlines into a competitive position and then continue to review the Competition Act. This is a post-Bill C-23 report. You might want to ask the same questions of the commissioner when he appears.

Senator Meighen: I have just one question Mr. Lastewka. You talk about temporary measures. As my colleague, Senator Di Nino, said, you have done a great and thorough piece of work. It almost seems as if we have to monitor this on an ongoing basis. The marketplace changes very quickly.

We are now being asked to approve a specific provision dealing with the airline industry because a situation arose that was not foreseen in the existing act. Would you favour mandatory review of the act within a given period of time?

Mr. Lastewka: One of our recommendations is in the merger area. The act speaks about mergers worth \$35 million. Our recommendation is that there be a compulsory review of that section every five years. Things are changing.

Le sénateur Di Nino: Monsieur Lastewka, nous tenons à vous féliciter. Nous pensons que c'est un bon rapport.

J'ai eu l'occasion hier soir et ce matin d'en prendre connaissance. Comme mon ami le dit, le rapport montre que vous avez vu la lumière. On y propose certaines améliorations qui pourraient être apportées au projet de loi. Votre réponse à mon collègue le sénateur Oliver était que le projet de loi C-23 visait l'avenir.

Ne serait-il pas logique de peut-être vous renvoyer tout cela, à vous qui avez fait tellement du bon travail pour ce qui est de déceler les faiblesses et les lacunes, afin d'améliorer le projet de loi C-23, en particulier durant cette période où, on le sait, le menu législatif du Parlement n'est pas très chargé?

Le sénateur Oliver: Très juste.

M. Lastewka: J'en reviens aux observations de M. Collenette. Il s'agit d'une mesure temporaire destinée à être abrogée dès que la concurrence sera rétablie. Je souscris aux propos du ministre. Vous pourriez poser cette question au témoin suivant.

Nous sommes devant une certaine situation et nous devons prendre des mesures temporaires pour surmonter le problème. Ensuite, nous verrons ce qu'il convient de faire.

Le sénateur Di Nino: Si nous pouvions améliorer le projet de loi, ne serait-il pas bien de le faire dès maintenant? Vous avez découvert certaines faiblesses, alors renvoyons le tout. Vous pourrez alors apporter les changements voulus et nous les approuverons. Votre charge de travail n'est pas très lourde.

M. Lastewka: Je ne dirais pas cela. Notre charge de travail est très lourde, surtout que nous avons lancé une étude de l'innovation, de la compétitivité et de la productivité dans notre pays, ce qui est la priorité de notre comité pour les six prochains mois.

Je tiens à vous dire que le comité tout entier est d'avis que le projet de loi C-23 doit être adopté. Il nous faut placer nos compagnies aériennes dans une situation de concurrence et ensuite poursuivre l'étude de la Loi sur la concurrence. Notre rapport vise la période postérieure à l'adoption du projet de loi C-23. Vous devriez peut-être poser les mêmes questions au commissaire quand il témoignera.

Le sénateur Meighen: Je n'ai qu'une seule question à poser à M. Lastewka. Vous parlez de mesures temporaires. Comme l'a dit mon collègue le sénateur Di Nino, vous avez fait de l'excellent travail. Il semble quasiment que nous devons suivre cela de près en permanence. La situation du marché change très rapidement.

On nous demande maintenant d'approuver une disposition précise traitant du secteur des compagnies aériennes à cause d'une situation qui a surgi et qui n'était pas prévue dans la loi existante. Seriez-vous en faveur d'un examen obligatoire de la loi dans un délai prescrit?

M. Lastewka: L'une de nos recommandations porte sur les fusions. Dans la loi, il est question de fusion d'une valeur de 35 millions de dollars. Nous recommandons que cette disposition fasse l'objet d'un examen obligatoire tous les cinq ans. La situation évolue.

I come from the school that believes that we should be looking at the Competition Act on an ongoing basis, as things in the world change. I have a great desire that we do that more frequently because things change so fast. We should not be playing catch-up.

Senator Meighen: No, I agree.

Mr. Lastewka: We should be trying to determine what is in the future and make sure our Competition Act is valid as we go forward. I said earlier that this report is post-C-23. The government and the commissioner should be looking at how the Competition Act should be going forward and conducting ongoing reviews, whether every five or every seven years. We should be determining that which we need to stay current, not playing catch-up.

Senator Oliver: Should that not be written into the bill that goes back to Parliament?

Mr. Lastewka: You are talking about Bill C-23. I am talking about the white paper and going forward.

Senator Meighen: Let's talk about competition policy in Canada. That is my question and that of Senator Oliver. I like your thrust. I like hearing that we must stay current. I do have a concern about — not that it is wrong — singling out merger provisions for review within a specific period of time. Why not also airline-specific provisions? Why not the entire legislation within two years?

Mr. Lastewka: I have no problem with a complete competition review every five years.

Senator Meighen: Five years?

Mr. Lastewka: You may want to ask the minister about that. You want some stability in business. You can make minor improvements. Business does not look at it every two or three years. I do not have to explain that to you.

Senator Meighen: The further you go out, the less accurate the planning.

Mr. Lastewka: They need to have some rules and benchmarks going forward.

The Chairman: I should point out to you that our committee will be requesting a review in two years' time. I assume this meets with the objective of your report?

Mr. Lastewka: We did not define the temporary period.

The Chairman: We do.

Mr. Lastewka: I have no problem with that. I am sure the minister would not have a problem with that.

Senator Meighen: I hope you are right.

Je suis de ceux qui pensent que nous devrions réexaminer constamment la Loi sur la concurrence, au fur et à mesure que le monde change. Je désire ardemment que nous le fassions plus fréquemment parce que le changement est tellement rapide. Nous ne devrions pas être obligés de faire du rattrapage.

Le sénateur Meighen: Non, j'en conviens.

M. Lastewka: Nous devrions essayer de déterminer ce que l'avenir nous réserve et nous assurer que la Loi sur la concurrence soit valable en fonction de l'avenir. J'ai dit tout à l'heure que notre rapport vise la situation postérieure au C-23. Le gouvernement et le commissaire devraient examiner quelle devrait être l'évolution de la Loi sur la concurrence et effectuer des examens périodiques, que ce soit tous les cinq ans ou tous les sept ans. Nous devrions nous efforcer de rester constamment à jour, au lieu de faire du rattrapage.

Le sénateur Oliver: Cela ne devrait-il pas être écrit dans le projet de loi qui sera renvoyé au Parlement?

M. Lastewka: Vous parlez du projet de loi C-23. Moi, je parle du livre blanc et de l'avenir.

Le sénateur Meighen: Discutons de la politique de la concurrence au Canada. Telle est ma question et celle du sénateur Oliver. J'aime bien votre orientation. J'aime entendre dire que nous devons rester à jour. J'ai pourtant une réserve pour ce qui est de — non pas que ce soit mauvais — vouloir faire réexaminer périodiquement les dispositions précises portant sur les fusions. Pourquoi ne pas en faire autant pour les dispositions traitant précisément du transport aérien? Et pourquoi ne pas étudier la loi en entier à tous les deux ans?

M. Lastewka: Je n'ai aucune objection à ce que l'on examine toute la législation sur la concurrence tous les cinq ans.

Le sénateur Meighen: Cinq ans?

M. Lastewka: Vous pourriez peut-être poser la question au ministre. Il faut une certaine stabilité dans les affaires. On peut apporter des retouches. Dans le monde des affaires, on ne veut pas revenir là-dessus tous les deux ou trois ans. Je n'ai pas besoin de vous expliquer cela.

Le sénateur Meighen: Plus on s'avance dans l'avenir, moins la planification est précise.

M. Lastewka: Il faut des règles et des points de repère.

Le président: Je dois vous signaler que notre comité va demander un examen dans deux ans. Je suppose que cela correspond à l'objectif de votre rapport?

M. Lastewka: Nous n'avons pas défini la durée de la période temporaire.

Le président: Nous l'avons fait.

M. Lastewka: Je n'ai pas d'objection à cela. Je suis certain que le ministre n'aura pas d'objection non plus.

Le sénateur Meighen: J'espère que vous avez raison.

Senator Tkachuk: We have been trying to figure out, since this report came out, and knowing that the majority of the members are Liberals, the government's exact intention. Has this been one or two years in the making?

Mr. Lastewka: It is over two years since we began studying the Competition Act and dealing with various sections of it. We have held many round tables on it. Much of that work was done so that the committee could move forward.

Senator Tkachuk: Your recommendation No. 4 is to repeal subsections 79(3.1) through 79(3.3) and sections 79.1 and 104.1. Was that recommendation a late inclusion in the report? Do you guys talk to each other?

The bill came down in April 2001. You have been studying the Competition Act for two years. You are saying that we should get rid of some of the provisions of the bill in the future. How did this all take place?

Mr. Lastewka: First, we do talk to each other. Our committee members work very closely together and on a non-partisan basis as much as possible.

Senator Tkachuk: That is not what I meant. I wondered if you, the ministers and members of the Liberal caucus talked. How did this provision get into this bill when at the same time you are studying a whole different line and saying that that provision should not exist?

Mr. Lastewka: We are moving on from Bill C-23. We are taking the lessons learned from Bill C-23 and the provision in proposed section 104 and looking at doing a number of other things in this paper.

I am asking that you look through the entire paper and all the recommendations. As we make recommendations on one end of the Competition Act, it affects the other end.

If we look at things like cease and desist orders, awarding damages and a number of other things, then proposed section 104 would become redundant. That is part of our paper and we must decide whether we will make those changes or not. Having made those changes, then we could do something else.

With the Competition Act, you have to always look at both the front of the book and the back, because one is affecting the other.

Senator Tkachuk: Mr. Lastewka, I am not surprised that the Liberal government is sending out a number of messages. I am trying to find out how you arrive at public policy.

Mr. McTeague: Mr. Chairman, with your indulgence, and senators, if you will allow me. This is not a new issue for the House of Commons, or indeed Canadians. We have been dealing with it on and off since 1996. There was wide recognition that the

Le sénateur Tkachuk: Depuis la publication de ce rapport, et sachant que la majorité des membres du comité sont libéraux, nous essayons de comprendre quelle est exactement l'intention du gouvernement. A-t-il fallu un an ou deux pour aboutir à cela?

M. Lastewka: Cela fait plus de deux ans que nous avons commencé à étudier la Loi sur la concurrence et à en examiner les divers aspects. Nous avons tenu beaucoup de tables rondes sur la question. Une grande partie de ce travail a été fait pour que le comité puisse aller de l'avant.

Le sénateur Tkachuk: Votre recommandation numéro 4 est d'abroger les paragraphes 79(3.1) à 79(3.3) et les articles 79.1 et 104.1. Cette recommandation a-t-elle été ajoutée au rapport à la dernière minute? Avez-vous des discussions entre vous?

Le projet de loi a été présenté en avril 2001. Vous étudiez la Loi sur la concurrence depuis deux ans. Vous dites que nous devons nous débarrasser de certaines dispositions du projet de loi à l'avenir. Comment en est-on arrivé là?

M. Lastewka: Premièrement, nous avons assurément des discussions entre nous. Les membres de notre comité travaillent en très étroite collaboration et de manière non partisane dans toute la mesure du possible.

Le sénateur Tkachuk: Ce n'est pas ce que je voulais dire. Je me demandais si vous, les ministres et les membres du caucus libéral étiez en communication. Comment cette disposition a-t-elle été insérée dans ce projet de loi alors que, parallèlement, vous étudiez une orientation tout à fait différente et que vous dites que cette disposition ne devrait pas exister?

M. Lastewka: Nous partons de la situation créée par le projet de loi C-23. Nous tirons les leçons du projet de loi C-23 et de la disposition proposée à l'article 104 et nous envisageons un certain nombre d'autres mesures dans ce document.

Je vous demande de lire le document au complet et toutes les recommandations. Chaque recommandation portant sur un aspect de la Loi sur la concurrence a des répercussions sur les autres aspects.

Si l'on examine par exemple les ordonnances d'interdiction, l'octroi de dommages-intérêts et un certain nombre d'autres éléments, alors l'article 104 proposé deviendrait inutile. Cela fait partie de notre document et nous devons décider si nous ferons ou non ces changements. Si nous faisons ces changements, alors nous pourrions ensuite faire quelque chose d'autre.

Quand il est question de la Loi sur la concurrence, il faut toujours tenir compte de la première page et de la dernière page, parce que tout est lié.

Le sénateur Tkachuk: Monsieur Lastewka, je ne m'étonne pas que le gouvernement libéral envoie un certain nombre de messages. J'essaie de comprendre comment vous élaborez une politique publique.

M. McTeague: Monsieur le président, avec votre indulgence, et mesdames et messieurs les sénateurs, si vous voulez bien me le permettre, je dirai que ce sujet n'est pas nouveau pour la Chambre des communes, ni même pour les Canadiens. Nous l'étudions

purpose and interpretation of this act were not being met.

There have been a number of studies, including from public policy forums and the conference board. You will see at the outset the number of bills on which Bill C-23 is based. There have been a variety of reports, including the VanDuzer report and then an interim report.

We see ourselves as using this as an open and fluid process.

We believe that the Competition Act must respond to changing times. That is the pragmatic approach. We also believe that if the committee had passed this Bill C-23 in December, by now we would probably have been in a position to deal with the next stage of competition, to make it more current with other jurisdictions around the world, and also to respond to the genuine belief that there are a number of changes, some good, some bad, and some very rapid, in this industry. This is really the basis on which we have proposed the plan for the future.

It is a discussion paper. It is an opportunity, and yes, we have discussed it with caucus members. It has been an issue; it has been the subject of many reports, as I have indicated. It is not new and it certainly did not come about by happenstance.

Senator Tkachuk: Was it deliberate?

Mr. McTeague: In what way do you mean?

Senator Tkachuk: Number 104 being put in the Competition Act.

Mr. McTeague: If you are referring to recommendation No. 4, I would suggest, as I did at the beginning, that you look at the entire report and put it in its proper context.

In the meantime, sir, we were dealing with an issue of “force majeure” that I think was extremely important for most Canadians and certainly highlighted the relevance, and perhaps the shortcomings, of the Competition Act.

Senator Tkachuk: I do not disagree that it was important. We are asking for a review in a couple of years. We all have some concerns, not so much about what is in it as where it is. It is part of the competition bill and it isolates one industry.

You say that Minister Collenette said it would be a temporary measure. This is Mr. Rock’s bill; this is not Minister Collenette’s bill. He said that in committee. He said he was just here to help explain how it kind of arrived in this bill. It kind of arrived as the bill was passing through the House and it was seen as a good place to address a problem. Mr. Rock has indicated to you, which he did not to us, if I remember correctly, that it was a temporary measure?

périodiquement depuis 1996. On s’entendait généralement sur le fait que le but de cette loi n’était pas atteint, que son interprétation laissait à désirer.

Il y a eu un certain nombre d’études, notamment celle du forum des politiques publiques et du Conference Board. Vous constaterez au début du texte que l’on énumère tous les projets de loi dont s’inspire le projet de loi C-23. Il y a eu de nombreux rapports, y compris le rapport VanDuzer et ensuite un rapport provisoire.

Nous considérons que notre intervention s’inscrit dans le cadre d’un processus ouvert et fluctuant.

Nous croyons que la Loi sur la concurrence doit changer à mesure que le monde change. C’est l’approche pragmatique. Nous croyons aussi que si le comité avait adopté ce projet de loi C-23 en décembre, nous serions probablement aujourd’hui en mesure de passer à l’étape suivante et de rendre notre législation sur la concurrence plus compatible avec celles des autres pays du monde, et aussi de donner suite à la conviction profonde qu’il y a un certain nombre de changements, certains bons, d’autres mauvais, et d’autres encore très rapides, dans ce secteur. C’est vraiment sur cette base que nous avons proposé un plan d’avenir.

C’est un document de discussion. C’est une belle occasion, et oui, nous en avons discuté avec les membres du caucus. C’est une question qui a été soulevée; elle a été l’objet de nombreux rapports, comme je l’ai dit. Ce n’est pas nouveau et ce n’est certainement pas tombé du ciel.

Le sénateur Tkachuk: Était-ce délibéré?

M. McTeague: Que voulez-vous dire?

Le sénateur Tkachuk: L’ajout du numéro 104 à la Loi sur la concurrence.

M. McTeague: Si vous faites allusion à la recommandation numéro 4, je vous invite, comme je l’ai fait au début, à lire le texte intégral du rapport et à tenir compte de tout le contexte.

En attendant, monsieur, je dirais que nous étions confrontés à un cas de force majeure. Je crois que c’était extrêmement important pour la plupart des Canadiens et il est certain que cela faisait ressortir la pertinence, et peut-être aussi les lacunes de la Loi sur la concurrence.

Le sénateur Tkachuk: C’était important, je n’en disconviens pas. Nous demandons que la question soit réexaminée dans deux ans. Nous avons tous des réserves, non pas tellement quant à ce qui s’y trouve, mais quant à l’endroit où ça se trouve. C’est inscrit dans un projet de loi sur la concurrence et cela vise un secteur en particulier.

Vous dites que le ministre Collenette a dit que ce serait une mesure temporaire. C’est le projet de loi de M. Rock, pas celui du ministre Collenette. Il l’a dit au comité. Il a dit qu’il était seulement venu nous expliquer comment on en était arrivé à inscrire cela dans ce projet de loi. Il se trouve que ce projet de loi était à l’étude à la chambre et l’on a jugé que l’on pourrait en profiter pour régler un problème. M. Rock vous a donc dit que c’était une mesure temporaire? Je ne me rappelle pas qu’il nous l’ait dit à nous.

Mr. Lastewka: You have to ask that of Mr. Rock.

Senator Tkachuk: We asked him whether he wanted us to review this bill so that we could perhaps make amendments, and he wanted none of that. He did not want an amendment. My colleagues can correct me, but I believe he did not want an amendment that would cause a review of this bill in a number of years.

Senator Oliver: That is correct.

Senator Tkachuk: He is looking at this thing as a permanent fixture in the Competition Act.

Mr. McTeague: I believe you would be hard-pressed to find any section of the Competition Act that was not based originally, although it is law of general application, on a problem that arose in a specific industry. This second document, which of course is Parliament's, not government's — and I think you appreciate the distinction — gives advice to the government as to where we go from this point forward. The Chair has identified that. I suspect the question of the powers that have been given in this case are important because they are the only stopgap measure between preventing the collapse of a particular industry or the creation of one that might be dominated by what may be characterized as an abusive dominant player. It is not by accident that the committee dealt with this issue. I have sent information in the past to Senator Kroft, and others, dealing with the fact that we do not treat the issue of the airline industry in a cavalier or short-sighted fashion.

Senator Tkachuk: Minister Collenette says it is a temporary measure. That was not the indication we got from Mr. Rock. Your committee wants this repealed. Would you recommend that we use the House report as the basis for amending the bill?

Mr. McTeague: No, we do not want it repealed.

Mr. Lastewka: No, if you want to cherry pick, you can say that. I advise you that you have to do the other things that we are recommending.

Senator Tkachuk: We would be happy to do that.

Mr. McTeague: Senator, I point out that your own Conservative counterpart in the House of Commons did indeed, without objection, support the provisions that dealt with the airline industry. We believe these things should stand. It would not be fair to suggest that we are saying one thing one day and something else on another, when in fact we are being very consistent. We believe that the provisions should remain until such time as amendments are brought forward in the white paper. I presume that will be sooner rather than later.

Senator Tkachuk: That is fine.

The Chairman: Thank you, gentlemen, for being with us.

M. Lastewka: Vous devrez le demander à M. Rock.

Le sénateur Tkachuk: Nous lui avons demandé s'il voulait que nous examinions ce projet de loi en vue d'y apporter peut-être des amendements, mais il ne voulait rien savoir de cela. Il ne voulait pas d'amendement. Mes collègues me reprendront si je me trompe, mais je crois qu'il ne voulait pas d'un amendement qui provoquerait un nouvel examen de la question dans un certain nombre d'années.

Le sénateur Oliver: C'est exact.

Le sénateur Tkachuk: Il envisage cela comme un élément permanent de la Loi sur la concurrence.

M. McTeague: Je pense que vous auriez du mal à trouver une seule disposition de la Loi sur la concurrence qui n'était pas fondée à l'origine, même si c'est une loi d'application générale, sur un problème qui a surgi dans un secteur en particulier. Dans ce deuxième document, qui émane bien sûr du Parlement, et non pas du gouvernement — je pense que vous comprendrez la distinction —, on donne des conseils au gouvernement sur ce qu'il convient de faire à partir de maintenant. Le président l'a bien dit. Je soupçonne que la question des pouvoirs qui ont été conférés dans cette affaire est importante parce que c'est la seule solution provisoire qui pouvait empêcher l'effondrement d'un secteur en particulier ou la création d'un secteur qui serait sous l'emprise d'une entreprise dominante abusant de sa situation. Ce n'est pas par accident que le comité s'est penché sur la question. J'ai envoyé dans le passé de la documentation au sénateur Kroft et à d'autres, ce qui démontre bien que nous ne traitons pas à la légère ou de façon myope la question du secteur du transport aérien.

Le sénateur Tkachuk: Le ministre Collenette dit que c'est une mesure temporaire. Ce n'est pas ce que nous a dit M. Rock. Votre comité veut que ce soit abrogé. Recommanderiez-vous que nous utilisions le rapport de la chambre comme fondement pour modifier le projet de loi?

M. McTeague: Non, nous ne voulons pas que ce soit abrogé.

M. Lastewka: Non, si vous voulez choisir un seul élément, à votre guise. Le conseil que je vous donne, c'est que vous devez prendre les autres mesures que nous recommandons.

Le sénateur Tkachuk: Nous serions ravis de le faire.

M. McTeague: Sénateur, je vous ferai remarquer que votre propre homologue conservateur à la Chambre des communes a appuyé sans réserve les dispositions qui visent le secteur du transport aérien. Nous croyons que tout cela doit rester tel quel. Il ne serait pas juste de laisser entendre que nous disons une chose un jour et son contraire le lendemain, parce qu'en fait, nous sommes tout à fait cohérents. Nous croyons que les dispositions doivent demeurer en place jusqu'à ce que des modifications soient proposées à la suite du livre blanc. Je suppose que cela ne devrait pas tarder.

Le sénateur Tkachuk: C'est très bien.

Le président: Merci, messieurs, d'être venus nous rencontrer.

Our next witnesses, from the Competition Bureau, are Mr. Konrad von Finckenstein, Ms Suzanne Legault and Mr. Donald Houston.

Mr. Konrad von Finckenstein, Commissioner of Competition, Competition Bureau, Industry Canada: Thank you for inviting me to appear before you again on Bill C-23.

As you know, we believe Bill C-23 is vital proposed economic legislation that will benefit businesses and consumers alike. For example, the prohibition on deceptive price notices is urgently required. These scams can target our most vulnerable members, especially seniors. Losses can amount to thousands of dollars, and regrettably, Canada is gaining a reputation as a haven for scam artists of this sort. We believe these provisions, and the other provisions, are key in the renovations that need to be made.

We followed your proceedings and listened closely to some of the witnesses. I want to address my remarks today to four points that came up during your discussions. First is the competitive effects test proposed for clause 75; second, the issue of mutual legal assistance; third, section 104.1 of the Competition Act, and last, the administrative monetary penalty.

[*Translation*]

The primary purpose of section 75 is to protect small firms in Canada in very specific situations.

As such, it fully complies with one of the objectives of the Act set out in section 1.1 which is to “maintain and encourage competition...” in order to ensure that small and medium-sized enterprises have an equitable opportunity to participate in the Canadian economy.

In order to minimize the risk for strategic litigation, Bill C-23 proposes a “competitive test” which differs from that of other reviewable matters i.e. “substantial lessening or prevention of competition.”

To that effect, some concerns were raised that the proposal introduces an inconsistent standard in the Act. In keeping with the objective of section 75, we believe that the “adverse effect on competition” test added to section 75 is fitting as it codifies the existing jurisprudence.

Let me give you an example to explain the difference between the two tests.

A dominant supplier of a product decides to stop supplying a small firm. The small firm cannot carry-on its business since adequate supply of the product cannot be obtained from anywhere else. In light of the limited role it played in that market, the exit of the small firm will not likely have an impact on competition that would constitute a substantial lessening of competition.

Nos témoins suivants sont du Bureau de la concurrence, nommément M. Konrad von Finckenstein, Mme Suzanne Legault et M. Donald Houston.

M. Konrad von Finckenstein, commissaire à la concurrence, Bureau de la concurrence, Industrie Canada: Je vous remercie de m’avoir invité à témoigner une fois de plus devant vous au sujet du projet de loi C-23.

Comme vous le savez, nous sommes convaincus que le projet de loi C-23 est une législation vitale dans le domaine économique qui bénéficiera aux entreprises et aux consommateurs. Par exemple, l’interdiction de l’envoi de documentation trompeuse est urgente. Ces arnaques visent les membres les plus vulnérables de notre société, surtout les aînés. Les pertes peuvent atteindre des milliers de dollars et, malheureusement, le Canada se forge une réputation d’être le paradis des fraudeurs de cette sorte. Nous sommes convaincus que cette interdiction et d’autres dispositions sont des éléments clés de la réforme qui s’impose.

Nous avons suivi vos audiences et nous avons écouté attentivement les commentaires des témoins. Aujourd’hui, je vais concentrer mes remarques sur quatre points qui ont été soulevés pendant vos discussions. Premièrement, le critère des effets sur la concurrence qui est proposé à l’article 75; deuxièmement, la question de l’entraide juridique; troisièmement, l’article 104.1 de la Loi sur la concurrence; et enfin, la sanction administrative pécuniaire.

[*Français*]

L’article 75 vise principalement à protéger, dans des situations spécifiques, les petites entreprises au Canada.

A ce titre, cet article respecte en tout point un des objets de la loi énoncés à l’article 1.1 qui vise à «assurer à la petite et moyenne entreprise une chance honnête de participer à l’économie canadienne».

Afin de réduire les risques de procédure à des fins stratégiques, le projet de loi C-23 prévoit un critère «effet sur la concurrence» qui diffère de celui utilisé dans les autres affaires examinables, c’est-à-dire, «empêcher ou diminuer sensiblement la concurrence».

A cet effet, certains ont exprimé la préoccupation qu’un tel critère introduisait dans la loi une norme incompatible. Nous croyons, tout en demeurant en accord avec l’objet de l’article 75, que l’ajout du critère «effet de nuire à la concurrence» est adéquat puisqu’il codifie la jurisprudence actuelle.

Permettez-moi de vous donner un exemple qui explique la différence entre ces deux critères.

Un fournisseur dominant d’un produit prend la décision de cesser d’approvisionner une petite entreprise. Ainsi, la petite entreprise ne peut continuer ses activités, étant donné qu’elle est incapable de se procurer où que ce soit un produit de façon suffisante. Compte tenu qu’elle est un petit joueur sur un marché, sa disparition n’aura vraisemblablement pas un effet sensible sur la concurrence.

As a result, it is unlikely that an increase in price will arise from the exit. However, this exit from the market will reduce the number of competitors in that market as well as provide less product choices for consumers.

Therefore, we can observe an adverse effect on competition. For that reason, we believe that this amendment is necessary.

[English]

Second, on mutual legal assistance, you have heard much about the international dimension of our cases. We see an increasing demand, especially on mergers, to look at these cases on an international basis. This trend also brings its share of practical difficulties, specifically, those regarding sharing of information.

As a general rule, the enforcement of laws is limited to the territory of the country making them. Therefore, collecting the evidence within the territory of another jurisdiction is one of the major challenges that we must overcome in order to enforce our law. This fact has required the development of tools more suitable for dealing with an increasingly present international dimension.

The new Part III in Bill C-23 seeks to enable Canada to enter into agreements for reciprocal assistance in civil competition matters. Mr. George Addy, my predecessor, expressed concerns about the proposed mutual legal assistance scheme with respect to due process rights. Frankly, I do not share his concerns at all and I will explain why.

One should keep in mind that the new Part III prescribes minimum prerequisites to be included in any mutual legal assistance agreement.

The provisions set out in Part III do not constitute an agreement by themselves. When I appeared previously before you, I provided you with a model agreement that reflects the main elements of the cooperation provisions contained in Bill C-23 that would be implemented in the agreement authorized by this proposed section.

Before Canada enters into an agreement, the Minister of Justice — not the commissioner — must be satisfied that the competition laws of the foreign state are substantially similar to those of Canada. The minister must also be satisfied that any record or thing will be protected by laws respecting confidentiality that are substantially similar to Canadian laws. That is, we will only make treaties with countries that have the same level of protection as we have under competition laws.

The minister must then be satisfied that requirements are included in the agreement such as provisions with respect to the circumstances in which Canada may refuse a request and the confidentiality protections that will be afforded to any record or thing.

Ainsi, il est peu probable qu'une augmentation de prix résultera de cette situation. Cependant, cette disparition réduira le nombre de concurrents sur ce marché ainsi que le choix dans les produits.

Nous sommes ainsi en mesure de constater que cette situation aurait pour effet de nuire à la concurrence. Pour cette raison, nous croyons que cette modification est nécessaire.

[Traduction]

Deuxièmement, au sujet de l'entraide juridique, vous avez beaucoup entendu parler de la dimension internationale des affaires qui nous occupent. Nous constatons une demande croissante, surtout dans les cas de fusion, d'examiner ces affaires dans une optique internationale. Cette tendance implique également sa part de difficultés d'ordre pratique, surtout en ce qui a trait au partage de l'information.

En règle générale, la mise en application des lois se limite au territoire du pays qui les a adoptées. En conséquence, la cueillette des éléments de preuve au sein du territoire d'une autre juridiction est l'un des principaux défis qui doit être surmonté par les autorités pour faire respecter notre loi. Ce fait a nécessité l'élaboration d'outils plus fiables pour tenir compte de la dimension internationale qui prend de plus en plus d'importance.

La nouvelle partie III du projet de loi C-23 vise à permettre au Canada de participer à des accords d'entraide juridique dans des affaires civiles en matière de concurrence. M. George Addy, mon prédécesseur, a exprimé des préoccupations au sujet du projet d'entraide juridique proposé en ce qui concerne l'équité procédurale. Franchement, je ne partage pas du tout ses préoccupations à cet égard, et je vais vous expliquer pourquoi.

Il ne faut pas perdre de vue que la nouvelle partie III prévoit l'inclusion de prérequis minimums dans tout accord d'entraide juridique.

Les dispositions énumérées à la partie III ne constituent pas un accord en soi. Quand j'ai comparu devant vous auparavant, je vous ai remis un modèle d'accord qui reflète les principaux éléments des dispositions de coopération contenues dans le projet de loi C-23 et qui seraient mises en oeuvre dans l'accord qui est autorisé par cette disposition proposée.

Avant qu'un accord ne soit conclu par le Canada, le ministre de la Justice — et non pas le commissaire — doit être convaincu que les lois sur la concurrence de l'État étranger sont semblables à la Loi sur la concurrence du Canada. Le ministre doit aussi être convaincu que les documents ou autres choses seront protégés par des lois en matière de confidentialité qui sont semblables aux lois canadiennes. Autrement dit, nous concluons des traités seulement avec des pays qui ont le même niveau de protection que nous avons dans notre législation sur la concurrence.

Le ministre doit alors être convaincu que les exigences minimums sont comprises dans l'accord, par exemple des dispositions traitant des circonstances dans lesquelles le Canada a le droit de refuser une demande et des modalités de protection en matière de confidentialité des documents ou autres choses.

The agreement will contain undertakings by the foreign state that any record or thing provided by Canada will be used only for the purpose for which it was requested.

The agreement will contain undertakings by the foreign state that any record or thing provided by Canada will be used subject to any terms and conditions on which it was provided, including conditions respecting applicable rights and privileges under Canadian law.

Furthermore, any request made under an agreement must satisfy the Minister of Justice that it is made in accordance with the legislation and the agreement.

If he then approves the request, the commissioner makes an application to a court for either a search warrant or an evidence-gathering order.

Before issuing an order, the judge must be satisfied that there are reasonable grounds to believe that the conduct that is the subject of the request made by a foreign state is taking place or has taken place or is about to take place. The judge must be satisfied, not the commissioner. He must also be satisfied that evidence in respect of the conduct will be found in Canada.

Furthermore, a search warrant will only be issued if the judge is satisfied that a less intrusive evidence-gathering order would not be appropriate in the circumstances.

Obviously, no notice is given to the parties to be searched. Mr. Addy suggested we should give notice. I do not know why you would give notice to someone you want to search. That encourages the destruction of evidence; that sometimes happens. No notice is given, as it never is before you search anybody.

Before sending abroad any record or thing seized, or any evidence obtained as a result of the issuance of an evidence-gathering order, a judge will consider all relevant representations from the persons from whom the evidence was obtained, any person who claims to have an interest in such evidence, the Minister of Justice and the Commissioner of Competition. That is, there will be a hearing on the evidence gathered to decide whether it should be sent to a foreign country and every party involved has a chance to make their points at the hearing.

It is important to reiterate that the proposed Part III essentially duplicates the existing framework for criminal matters under the Mutual Legal Assistance and Criminal Matters Act, under which more than 27 treaties with different countries are presently in force.

The United States and Australia entered into an agreement on criminal and civil matters in 1999, and many other foreign states are considering amending their legislation to obtain the authority to negotiate such agreements. We all realize that you cannot

L'accord comportera des engagements de la part de l'État étranger que les documents ou autres choses transmis par le Canada ne seront utilisés qu'aux fins pour lesquelles ils ont été demandés.

L'accord comportera des engagements de la part de l'État étranger que les documents ou autres choses transmis par le Canada ne seront utilisés qu'aux conditions pour lesquelles ils ont été fournis, y compris celles qui portent sur les droits et privilèges applicables en droit canadien.

De plus, le ministre de la Justice devra être convaincu que toute demande présentée en vertu d'un accord est présentée en conformité avec la loi et l'accord.

Si le ministre approuve la demande, le commissaire s'adresse aux tribunaux pour obtenir un mandat de perquisition ou une ordonnance d'obtention d'éléments de preuve.

Avant d'émettre une ordonnance, le juge doit être convaincu qu'il existe des motifs raisonnables de croire qu'un comportement qui fait l'objet de la demande présentée par l'État étranger a bel et bien lieu, ou a eu lieu ou est sur le point d'avoir lieu. Le juge doit en être convaincu, pas le commissaire. Il doit aussi être convaincu que des éléments de preuve relatifs au comportement seront trouvés au Canada.

En outre, un mandat de perquisition sera émis seulement si le juge est convaincu qu'il ne serait pas opportun, dans les circonstances, de recourir à une ordonnance d'obtention d'éléments de preuve.

Bien sûr, aucun avis n'est remis aux parties devant faire l'objet de la perquisition. M. Addy a laissé entendre qu'il faudrait donner préavis. J'ignore pourquoi on devrait aviser quelqu'un qu'on veut perquisitionner chez lui. Cela encourage la destruction d'éléments de preuve; cela arrive parfois. Aucun avis n'est donné, car on n'avise jamais les gens avant de faire une perquisition.

Avant d'envoyer à l'étranger des documents ou autres choses saisies ou des éléments de preuve obtenus suite à l'émission d'une ordonnance d'obtention d'éléments de preuve, un juge prendra en considération toute représentation pertinente présentée par le ministre de la Justice, le commissaire de la concurrence, la personne de qui on a obtenu les éléments de preuve ou toute autre personne qui prétend avoir des droits sur ceux-ci. Cela veut dire qu'il y aura une audience sur les éléments de preuve recueillis afin de décider s'il y a lieu de les envoyer à un pays étranger, et toute partie intéressée aura l'occasion de faire valoir son point de vue à l'audience.

Il est important de réitérer que la nouvelle partie III proposée reprend essentiellement le cadre de travail existant pour les questions d'ordre criminel en vertu de la Loi sur l'entraide juridique en matière criminelle. En vertu de cette loi, 27 accords conclus avec divers pays sont actuellement en vigueur.

Les États-Unis et l'Australie ont conclu un accord en matière civile et criminelle en 1999 et plusieurs autres pays étrangers prévoient modifier leur législation afin d'obtenir l'autorité de négocier de tels accords. Nous sommes tous conscients qu'il est

enforce competition law unless you have the ability to exchange and gather information in countries that are closely linked to you economically.

Bilateral mutual legal assistance agreements are an important step toward improving the enforcement of competition laws in today's global economy. That is why this provision is included in Bill C-23.

I shall now turn to section 104.1 of the Competition Act. As honourable senators will be aware, this was enacted in the year 2000, under Bill C-26, and has been in force now for over two years. Section 104.1 provides that the Commissioner of Competition has the authority to issue temporary orders in respect of practices related to abuse of dominance in the airline industry.

Section 104.1, as part of Bill C-26, not Bill C-23, was adopted following extensive hearings in the House of Commons Committee on Transport and the Standing Senate Committee on Transport and Communications. Both committees heard the views of a broad range of stakeholders, including government officials, industry experts, trade associations, industry participants, consumer groups and academic and legal experts. Most notably, many small Canadian air carriers provided their views to both committees.

To date, only one temporary order has been issued under that section. That was in the case of CanJet on October 12, 2000.

Further, it is noteworthy that Air Canada has challenged section 104.1 in the courts. This provision is valid and was upheld by the Competition Tribunal, the Superior Court of Quebec and the Federal Court of Appeal. These three court judgments all uphold the section and the way it was used.

The airline industry is weathering a crisis. Therefore, now more than ever, section 104.1 is an essential administrative tool available to the commissioner to protect competition in this industry from abusive practices of dominant carriers.

An order under section 104.1 enables the commissioner to intervene quickly so as to freeze the factual situation for a limited period of time in order that he might complete the inquiry, thereby helping to avoid irreparable harm to competition.

The only matter at issue before honourable senators in Bill C-23 is a peripheral amendment to close the gap between the expiry of a temporary order and the filing of an application with the Competition Tribunal under section 79.

In the last two years, there has been movement in the market share levels of Air Canada. However, with the demise of CanJet, Royal, Roots and Canada 3000, we are back to the levels observed after the merger between Air Canada and Canadian.

impossible de faire respecter une loi sur la concurrence à moins d'avoir la capacité d'échanger des renseignements et d'en recueillir dans des pays avec lesquels il existe des liens économiques étroits.

Des accords bilatéraux d'entraide juridique sont une étape importante visant l'amélioration de la mise en application des lois sur la concurrence dans l'économie mondiale d'aujourd'hui. C'est pourquoi cette disposition est incluse dans le projet de loi C-23.

Je vais maintenant passer à l'article 104.1 de la Loi sur la concurrence. Comme les honorables sénateurs le savent, cette loi a été adoptée en l'an 2000, au moyen du projet de loi C-26, et est maintenant en vigueur depuis plus de deux ans. L'article 104.1 donne au commissaire de la concurrence le pouvoir d'émettre une ordonnance provisoire concernant des pratiques reliées à l'abus de position dominante dans l'industrie du transport aérien.

L'article 104.1, qui faisait partie du projet de loi C-25, a été adopté suite à de longues audiences devant le Comité permanent des transports de la Chambre des communes et le Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Les deux comités ont entendu le point de vue de plusieurs intervenants, dont des fonctionnaires, des experts de l'industrie, des associations professionnelles, des participants de l'industrie, des groupes de consommateurs, d'universitaires et d'experts en droit. Plus particulièrement, plusieurs petits transporteurs aériens canadiens ont exprimé leurs points de vue auprès des deux comités.

Jusqu'à maintenant, une seule ordonnance provisoire a été émise en vertu de cet article. C'était dans l'affaire CanJet le 12 octobre 2000.

En outre, il est important de mentionner qu'Air Canada a contesté l'article 104.1 devant les tribunaux. Cette disposition est valide et a été maintenue par le Tribunal de la concurrence, la Cour supérieure du Québec et la Cour d'appel fédérale.

L'industrie du transport aérien est actuellement en crise. Donc l'article 104.1 est plus que jamais un outil administratif essentiel pour que le commissaire puisse protéger la concurrence dans cette industrie contre des pratiques abusives exercées par des transporteurs dominants.

Une ordonnance émise en vertu de l'article 104.1 permet au commissaire d'intervenir rapidement afin de «geler la situation factuelle» pendant un certain temps pour pouvoir terminer son enquête, de manière à éviter de causer un préjudice irréparable à la concurrence.

La seule question dont les sénateurs sont saisis dans le projet de loi C-23 est une modification marginale visant à combler l'écart entre l'expiration d'une ordonnance provisoire et le dépôt d'une demande devant le Tribunal de la concurrence en vertu de l'article 79.

Au cours des deux dernières années, la part de marché d'Air Canada a connu des fluctuations. Toutefois, avec la disparition de CanJet, Royal, Roots et Canada 3000, nous sommes revenus aux niveaux observés après la fusion entre Air Canada et Canadian.

We heard from potential entrants and investors that they will not enter into the market without safeguards in place against anti-competitive conduct on the part of the dominant air carrier.

Watering down the current regime would seriously impair enforcement under the Competition Act. It would also send the wrong signal to potential new entrants looking to compete in Canada's airline industry.

Section 104.1 is not a unique power in Canadian legislation. Similar powers exist in other federal statutes such as the Canada Post Corporation Act, the Canadian Environmental Protection Act and the Aeronautics Act.

For all of these reasons, we feel that the amendment to section 104.1 included in Bill C-23 should be enacted and will not have the impact that previous witnesses have testified to.

[Translation]

An administrative monetary penalty can only be imposed where the Competition Tribunal finds in accordance with section 79 of the Competition Act that the dominant carrier has abused its dominant position. Currently, the tribunal may only make a prohibition order or an order dealing with remedial measures.

In the absence of a stringent deterrent, a dominant carrier may have an incentive to engage in anticompetitive conduct such as predation. An administrative monetary penalty will promote compliance by deterring future abusive practices by a dominant air carrier.

Furthermore, Bill C-23 contains additional amendments to further enhance compliance with the act such as requests made to the commissioner for a binding written opinion on the applicability of the Competition Act in respect of a specific conduct.

Therefore, a dominant airline will be able to ask the Competition Bureau for guidance and avoid conflict with the provisions of the act.

Such as the interim power, the authority to impose an administrative monetary penalty is not unique. Indeed, the European Commission can impose a penalty of 1,000 to 1,000,000 euros or a sum not exceeding 10 per cent of the turnover where it finds that an air carrier engaged in anticompetitive conduct.

Most non-criminal competition law regimes in the world comprise general administrative monetary penalty schemes to deter non-compliance with the legislation.

Nous avons entendu de la part d'entrants potentiels et d'investisseurs qu'ils n'entreront pas sur le marché sans que des mesures protectrices visant à contrer des comportements anticoncurrentiels de la part d'un transport aérien dominant ne soient en place.

Diluer le régime actuel endommagerait sérieusement la mise en application de la Loi sur la concurrence. Cela enverrait aussi un mauvais signal aux entrants potentiels qui désirent concurrencer dans l'industrie aérienne du Canada.

L'article 104.1 est un pouvoir qui n'est pas unique dans la législation canadienne. Des pouvoirs semblables existent dans d'autres lois fédérales comme la Loi sur la Société canadienne des postes, la Loi canadienne sur la protection de l'environnement et la Loi sur l'aéronautique.

Pour toutes ces raisons, nous sommes d'avis que la modification à l'article 104.1 proposée dans le projet de loi C-23 doit être adoptée et n'aura pas les conséquences que d'autres témoins ont annoncées.

[Français]

Une sanction administrative pécuniaire peut être imposée seulement lorsque le Tribunal de la concurrence conclut, en conformité avec l'article 79 de la Loi sur la concurrence, que le transporteur dominant a abusé de sa position dominante. Actuellement, le Tribunal peut seulement émettre une ordonnance d'interdiction ou une ordonnance comportant des mesures correctives.

En l'absence d'un moyen de dissuasion sévère, un transporteur dominant peut être incité à s'engager dans des comportements anticoncurrentiels comme l'éviction. Une sanction administrative pécuniaire encouragera la conformité en dissuadant un transporteur aérien dominant de s'engager dans le futur, dans des pratiques abusives.

De plus, le projet de loi C-23 contient des modifications supplémentaires visant à assurer une plus grande conformité à la loi. En effet, des demandes concernant l'applicabilité de la Loi sur la concurrence au sujet d'un comportement précis peuvent être soumises au commissaire afin qu'il donne un avis écrit liant.

Un transporteur aérien dominant pourra demander des directives au Bureau de la concurrence et éviter d'être en conflit avec les dispositions de la loi.

L'autorité d'imposer une sanction administrative pécuniaire, comme les ordonnances provisoires, n'est pas unique. En effet, la Commission européenne peut imposer une sanction administrative pécuniaire pouvant aller de mille à un million d'euros ou un montant ne dépassant pas 10 p. 100 du chiffre d'affaires lorsqu'elle conclut qu'un transporteur aérien s'est engagé dans un comportement anticoncurrentiel.

La plupart des régimes non-criminels en matière de droit de la concurrence dans le monde contiennent des dispositions générales prévoyant l'imposition de sanctions administratives pécuniaires visant à dissuader la non-conformité à la loi.

The introduction of administrative monetary penalty builds on the special regime for domestic airlines in the Competition Act that took place in 2000.

That regime intends to prevent anticompetitive behaviour and preserve competition in the airline industry, a vital sector of the Canadian economy.

On this specific point, the Federal Court of Appeal, in its recent decision of the Air Canada's appeal of the section 104.1 order issued in the *CanJet* case, stated that "...the economic health of air transportation in Canada is a matter of considerable concern to millions of Canadians."

[English]

I hope you will agree with me that Bill C-23 is a balanced package of amendments with broad support from stakeholders and from all parties in the House of Commons. It was passed with all-party consent. It will benefit consumers and businesses alike. In our view, it provides a modern tool to strengthen the enforcement of the Competition Act in today's global economy. I urge you to pass this bill in its present form, without further amendment. I am ready to answer your questions.

Senator Tkachuk: We heard earlier from the chairman of the House Industry Committee. He said something intriguing. Has the minister given you any indication that section 104.1 will be a temporary measure?

Mr. von Finckenstein: I have testified previously that I think our airline industry is in crisis. This section was put in to deal with that crisis. Clearly, if the crisis ends, there will no longer be a need for that provision. It has always been implicit that this is a temporary phenomenon. It is not there for all time.

Senator Tkachuk: Do you see this as a three-year or five-year problem?

Mr. von Finckenstein: Since becoming commissioner five years ago, I have set up an amendment section and said publicly that the Competition Act is a framework act. It must be reviewed periodically. It is my intention that under each government, we have a review of the Competition Act to ensure that it is up to date and deals with the current situation.

We have had, since I became commissioner, two bills, C-20 and now C-23. In between, Bill C-26 dealt with competition and other matters in the airline industry. In order to have a decent framework that deals with the economic issues, it must be iterative. You have to amend it to meet the situation of the day. That means you may add or take away things as situations develop.

L'introduction de sanctions administratives pécuniaires est un ajout au régime spécial de la Loi sur la concurrence, entrée en vigueur en 2000, visant les transporteurs aériens intérieurs.

Ce régime vise à empêcher des comportements anticoncurrentiels et à préserver la concurrence dans l'industrie du transport aérien, un secteur vital de l'économie canadienne.

Sur ce point précis, dans sa récente décision relative à l'appel d'Air Canada concernant l'ordonnance émise en vertu de l'article 104.1 dans l'affaire *CanJet*, la Cour fédérale d'appel a déclaré que: «[...] la santé économique du transport aérien au Canada est une question qui préoccupe grandement des millions de Canadiens.»

[Traduction]

J'espère que vous conviendrez que le projet de loi C-23 est un ensemble équilibré de modifications qui a obtenu un vaste appui des intervenants et de tous les partis à la Chambre des communes. Il a été adopté avec l'appui de tous les partis. Il profitera aux consommateurs et aux entreprises. À notre avis, il fournit des outils modernes visant à renforcer la mise en application de la Loi sur la concurrence dans l'économie mondiale d'aujourd'hui. Je vous demande instamment d'adopter ce projet de loi dans sa forme actuelle et sans plus de délai. Je suis prêt à répondre à vos questions.

Le sénateur Tkachuk: Nous avons entendu tout à l'heure le président du Comité de l'industrie de la Chambre. Il a dit quelque chose qui m'a laissé perplexe. Le ministre vous a-t-il laissé entendre que l'article 104.1 sera une mesure temporaire?

M. von Finckenstein: Comme je l'ai déjà dit, je crois que notre industrie du transport aérien est en crise. Cet article a été ajouté pour régler cette crise. Il est clair que si la crise prend fin, cette disposition ne sera plus nécessaire. Il a toujours été implicite qu'il s'agissait d'un phénomène temporaire. Ce n'est pas là à tout jamais.

Le sénateur Tkachuk: D'après vous, le problème durera-t-il trois ans ou cinq ans?

M. von Finckenstein: Depuis que je suis devenu commissaire il y a cinq ans, j'ai mis en place un service des modifications et j'ai dit publiquement que la Loi sur la concurrence est une loi cadre. Elle doit être révisée périodiquement. J'ai l'intention de faire en sorte que, sous chaque gouvernement, nous fassions un examen de la Loi sur la concurrence afin de s'assurer qu'elle est à jour et appropriée à la conjoncture.

Nous avons eu, depuis que je suis devenu commissaire, deux projets de loi, le C-20 et maintenant le C-23. Entre les deux, le projet de loi C-26 a traité de la concurrence et d'autres questions relatives au secteur aérien. Pour avoir un cadre valable qui permet d'affronter les problèmes économiques, ce cadre doit être itératif. Il faut le modifier en fonction de la conjoncture. Cela veut dire qu'on peut ajouter ou enlever des éléments selon l'évolution de la situation.

As Mr. Lastewka said, business also likes certainty. You do not make major changes in concept and approach. You add to or subtract from the existing sections to meet the contingencies of the day.

Senator Tkachuk: Besides the purpose clause in the Competition Act that sets out your duties and those of the Competition Bureau, what acts as a check on your individual authority when you use section 104.1 for an interim order against a competitor?

Mr. von Finckenstein: As you know, that action is reviewable, has been reviewed, and itself sets out specific preconditions before it can be applied. The act sets out that I have to find certain things. It is not as if I decide today, or whoever sits in my chair, "Let us have a cease and desist order." The decision must be in accordance with the preconditions set out in the act. It is reviewable by the Competition Tribunal. It can also, obviously, be challenged before the Federal Court.

In the one action that we launched, we disallowed one fare because we thought it was unnecessarily harmful and was targeted at CanJet — one fare out of all the thousands of fares that Air Canada has on five specific routes. The Competition Tribunal reviewed my action and it was held that I dealt with it exactly as the act says. I made the necessary determination and was entitled to arrive at that conclusion.

Senator Tkachuk: Do you interpret the House committee report to read that the Government of Canada should repeal provisions in the Competition Act that deal specifically with the airline industry? Do you see those provisions being placed in another act?

Mr. von Finckenstein: No, the way I read the report is the way Mr. Lastewka said. They have a blueprint for the government for the next white paper. The report was made as a result of another report that we commissioned and tabled before the House. They had several hearings and round tables and heard from all sorts of industry participants. All kinds of issues were raised in terms of the pricing section, the merger and the cartel provisions. The report sets out some of the representations that were made to the House of Commons. The House of Commons said, "These are urgent issues that should be addressed. Address them. When you do, you will, in effect, substantially change the Competition Act."

They suggested, *inter alia*, private access across the board, not only for the proposed sections in Bill C-23 but also for abuse of dominance. They suggested that the tribunal has the power to award damages. They suggested major changes to give remedies to private parties. Once you institute all of that, do you still need section 104.1? They have come to the conclusion that the combination of 103.3 and the rights of small airlines to take matters into their own hands and go to court — and not only get

Comme M. Lastewka l'a dit, le monde des affaires aime aussi la certitude. Il ne faut pas apporter des changements en profondeur sur le plan des concepts et de l'approche. Il faut ajouter ou retrancher, à partir des dispositions existantes, pour répondre aux besoins du temps présent.

Le sénateur Tkachuk: Outre l'article qui énonce l'objet de la Loi sur la concurrence et qui établit vos attributions et celles du Bureau de la concurrence, qu'est-ce qui limite votre pouvoir personnel quand vous invoquez l'article 104.1 pour obtenir une ordonnance provisoire contre un concurrent?

M. von Finckenstein: Comme vous le savez, cette disposition est sujette à révision, elle a fait l'objet d'un examen, et elle énonce d'ailleurs des prérequis qui doivent exister pour qu'elle puisse s'appliquer. La loi établit que je dois faire certaines constatations. Ce n'est pas comme si je pouvais décider n'importe quand, moi-même ou quiconque occupe mon poste, d'émettre une ordonnance d'interdiction. La décision doit être prise en conformité des prérequis qui sont établis dans la loi. C'est sujet à révision par le Tribunal de la concurrence. On peut aussi, bien sûr, contester l'ordonnance devant la Cour fédérale.

Dans le seul cas où la mesure a été invoquée, nous avons interdit un tarif parce que nous pensions qu'il était inutilement préjudiciable et qu'il ciblait CanJet. Un seul tarif, sur les milliers de tarifs d'Air Canada, sur cinq itinéraires précis. Le Tribunal de la concurrence a examiné mon intervention et a décidé que j'avais agi exactement en conformité de la loi. J'ai établi les faits nécessaires et j'étais habilité à tirer cette conclusion.

Le sénateur Tkachuk: D'après votre interprétation, le rapport du comité de la Chambre dit-il que le gouvernement du Canada devrait abroger les dispositions de la Loi sur la concurrence qui traitent expressément de l'industrie du transport aérien? Envisagez-vous que ces dispositions soient insérées dans une autre loi?

M. von Finckenstein: Non, j'interprète le rapport de la façon dont M. Lastewka l'a décrit. Dans ce rapport, on propose au gouvernement un plan directeur pour le prochain livre blanc. Le rapport a été fait à la suite d'un autre rapport qui avait été commandé et déposé à la Chambre. Ils ont tenu plusieurs audiences et tables rondes et entendu une foule de participants de l'industrie. Des questions très diverses ont été abordées: l'article sur l'établissement des prix, les fusions et les dispositions sur les cartels. Ce rapport reprend certaines instances qui ont été présentées à la Chambre des communes. La Chambre des communes a dit: «Ce sont des questions urgentes auxquelles il faut s'attaquer. Examinez-les. Quand vous le ferez, vous vous trouverez à changer en profondeur la Loi sur la concurrence».

Ils ont proposé, entre autres choses, l'accès privé sans restriction, non seulement pour les dispositions proposées dans le projet de loi C-23, mais aussi pour l'abus de position dominante. Ils ont proposé que le tribunal ait le pouvoir d'accorder des dommages-intérêts. Ils ont proposé d'importants changements pour donner des recours aux parties privées. Quand on aura institué tout cela, aura-t-on encore besoin de l'article 104.1? Ils en sont venus à la conclusion que

injunction, as we can right now, but also damages for any harm caused — plus the administrative penalty, is enough. Therefore, at that time, you would not need 104.1. They may well be right.

Will we have those amendments? Will they be passed? That is a good question. As he said, you cannot cherry pick. If you implement all of his recommendations, then the statement in recommendation No. 4 is true and it is not needed. However, are you going to do that?

Some people very violently oppose some of the ideas. There are very divided opinions on the issue of opening up the possibility of damages in Canada. Industry will tell you that this takes us down the U.S. path of litigation. They believe that the fact that we do not have that kind of litigation is a great advantage.

We have never advocated that kind of open forum. The House of Commons says we should examine it. They say that if that is the case, we do not need section 104. As the chairman said, it is all post-Bill C-23. They say that if you implement this package, you do not need 104.1. I do not think one can quarrel with that, but we are not there. We are a long way from there.

Senator Hervieux-Payette: I will go back to my telecom example, because this is another sector where we wanted to establish competition. The industry was, of course, regulated and the CRTC had powers. I recall that very often, companies complained about the conduct of the dominant player. They went to the Competition Bureau and were sent to the CRTC.

Is that correct, Mr. von Finckenstein?

Mr. von Finckenstein: In some cases, yes. As you know, the CRTC still has power over communications to a large degree. To the extent that the CRTC has regulatory power and exercises it, the Competition Bureau has no jurisdiction whatsoever.

Senator Hervieux-Payette: Have you heard some cases in which small companies wanting to enter the reselling market said that the dominant player was blocking that, and have you given remedy in such situations?

Mr. von Finckenstein: As you know, the whole area of resale is mandated by the CRTC. I personally do not know if people came forward. I know that our answer would have been that this is mandated by the CRTC. Therefore, they need to go to the CRTC, as it is not a competition issue.

Senator Hervieux-Payette: That is the point I have wanted to make for some time. When it came to a specific sector that was already regulated, the Competition Bureau was sending it to the

l'article 103.3, conjugué au droit des petites compagnies aériennes de s'adresser aux tribunaux — et non seulement d'obtenir une injonction, comme c'est possible dès maintenant, mais aussi des dommages-intérêts pour compenser d'éventuels préjudices — plus la sanction administrative, c'était suffisant. Par conséquent, à ce moment-là, on n'aurait plus besoin de l'article 104.1. Ils ont peut-être bien raison.

Aurons-nous ces modifications? Seront-elles adoptées? C'est une bonne question. Comme il l'a dit, vous ne pouvez pas choisir uniquement les recommandations qui vous plaisent. Si vous donnez suite à l'ensemble de ces recommandations, alors l'énoncé qui figure à la recommandation numéro 4 est vrai et la disposition n'est plus nécessaire. Cependant, allez-vous le faire?

Certaines personnes s'opposent féroce­ment à certaines de ces idées. Il y a de très fortes divergences d'opinion sur la possibilité d'obtenir des dommages-intérêts au Canada. Les représentants de l'industrie vous diront que cela nous entraînera vers des litiges sans fin, comme c'est le cas aux États-Unis. Ils croient que l'absence de tels litiges chez nous est un grand avantage.

Nous n'avons jamais préconisé un cadre aussi ouvert. La Chambre des communes dit que nous devrions l'envisager. Les députés disent que si c'était fait, nous n'aurions pas besoin de l'article 104. Comme le président du comité l'a dit, tout cela vise une ère postérieure à l'adoption du projet de loi C-23. Ils disent que si vous prenez toutes ces mesures, vous n'aurez plus besoin de l'article 104.1. Je ne pense pas que l'on puisse contredire cette assertion, mais nous n'en sommes pas là. Nous avons encore beaucoup de chemin à faire.

Le sénateur Hervieux-Payette: J'en reviens à mon exemple des télécommunications, parce que c'est un autre secteur où nous voulions établir la concurrence. L'industrie était bien sûr réglementée et le CRTC avait des pouvoirs. Je me rappelle que très souvent, les compagnies se plaignaient de la conduite de la compagnie dominante. Elles se sont adressées au Bureau de la concurrence, qui les a dirigées vers le CRTC.

C'est bien cela, monsieur von Finckenstein?

M. von Finckenstein: Dans certains cas, oui. Comme vous le savez, le CRTC a encore de vastes pouvoirs dans le domaine des communications. Dans la mesure où le CRTC possède le pouvoir de réglementation et l'exerce, le Bureau de la concurrence n'a absolument aucune juridiction.

Le sénateur Hervieux-Payette: Avez-vous entendu parler de certains cas de petites compagnies qui voulaient entrer sur le marché de la revente et qui se sont plaintes que la compagnie dominante les en empêchait, et avez-vous accordé des recours en pareille situation?

M. von Finckenstein: Comme vous le savez, tout le domaine de la revente est placé sous l'autorité du CRTC. Je ne sais pas personnellement si des gens se sont plaints. Je sais que nous leur aurions répondu que cela relève du CRTC. Ils doivent donc s'adresser au CRTC, car ce n'est pas une question de concurrence.

Le sénateur Hervieux-Payette: C'est le point que je voulais faire valoir depuis un certain temps. Quand il s'agissait d'un secteur précis qui était déjà réglementé, le Bureau de la concurrence

expert tribunal to deal with. I have nothing against the Competition Bureau. I am only saying that there are specialized organizations. Of course, the transportation commission cannot currently do this because they do not have the enabling legislation. We are going to review the transportation policy. The minister is assuring us that he will table his new transportation policy report in the fall. I hope that the competition issue will be dealt with then, so that an expert tribunal can deal with transportation matters.

My second question is with regard to 1 million euros versus \$15 million. There is a big difference. One million euros, which is the maximum penalty, is about Can. \$1.5 million. Therefore, why go to \$15 million in Canada? Lufthansa, Air France and Air Italia are as large players as Air Canada here. Lufthansa is probably much bigger.

Mr. von Finckenstein: I assume that your conversion rate is correct.

Senator Hervieux-Payette: I was there two weeks ago.

Mr. von Finckenstein: Under Bill C-23, the tribunal imposes the penalty, which is to a maximum of \$15 million. The act specifically spells out what must be considered. We must look at the frequency and duration of the practice, the vulnerability of the class of persons adversely affected, the injury to competition in the relevant market and the history of compliance with the act.

Senator Hervieux-Payette: I understand that. Why \$15 million maximum? Why 10 times the penalty that can be imposed in the European Union? The gap is big.

Mr. von Finckenstein: Air Canada is a multi-billion dollar company. It lost more than \$1 billion last year. This company also has roughly an 80 per cent share of the Canadian market.

No one wants to hurt Air Canada. We want to ensure that Air Canada abides by the law. We want to provide a meaningful reminder to play by the rules.

By the way, the penalty in the EU is twofold. It is 1,000 to 1 million euros or 10 per cent of turnover. I am sure that 10 per cent of the turnover of Air France is a lot more than that. Depending on which company is being dealt with, the commission can go either way.

Ms Suzanne Legault, Assistant Deputy Commissioner of Competition, Legislative Affairs Division, Competition Bureau, Industry Canada: If I may, I would like to address the first point about having a specific act to deal with a specific industry. It is important to clarify that the provisions in Bill C-23 in respect of the airline industry do not regulate the airline industry. They ensure that we have the proper tools to stop predatory behaviour

dirigeait les plaignants vers le tribunal compétent. Je n'ai rien contre le Bureau de la concurrence. Je dis seulement qu'il y a des organisations spécialisées. Bien sûr, l'Office des transports ne peut pas faire cela actuellement faute de loi habilitante. Nous allons examiner la politique des transports. Le ministre nous donne l'assurance qu'il déposera à l'automne un document sur sa nouvelle politique des transports. J'espère que la question de la concurrence y sera abordée, de manière qu'un tribunal spécialisé puisse s'occuper des questions du transport.

Ma deuxième question porte sur la somme d'un million d'euros ou de 15 millions de dollars. Il y a une grande différence. Un million d'euros, ce qui est l'amende maximale, représente environ 1,5 million de dollars canadiens. Par conséquent, pourquoi aller jusqu'à 15 millions de dollars au Canada? Lufthansa, Air France et Air Italia sont des compagnies aussi dominantes qu'Air Canada peut l'être ici. Lufthansa est probablement une compagnie beaucoup plus grande.

M. von Finckenstein: Je prends pour acquis que vous avez le bon taux de change.

Le sénateur Hervieux-Payette: J'y suis allée il y a deux semaines.

M. von Finckenstein: Aux termes du projet de loi C-23, c'est le tribunal qui impose la sanction, soit une amende maximale de 15 millions de dollars. La loi établit expressément les facteurs en prendre en compte. Nous devons examiner la fréquence et la durée de la pratique en cause, la vulnérabilité de la catégorie de personnes qui en subissent les conséquences négatives, le préjudice causé à la concurrence dans le marché en question et les antécédents en matière de respect de la loi.

Le sénateur Hervieux-Payette: Je comprends cela. Pourquoi une amende maximale de 15 millions de dollars? Pourquoi ce montant est-il dix fois plus élevé que l'amende qui peut être imposée en Union européenne? C'est un grand écart.

M. von Finckenstein: Air Canada est une compagnie qui brasse des milliards de dollars. Elle a perdu plus d'un milliard de dollars l'année dernière. Cette compagnie possède par ailleurs une part de marché d'environ 80 p. 100 du marché canadien.

Personne ne veut faire de tort à Air Canada. Nous voulons nous assurer qu'Air Canada respecte la loi. Nous voulons un puissant rappel qu'il faut respecter les règles.

Soit dit en passant, en Union européenne, la pénalité est double. Elle est de mille à un million d'euros, ou 10 p. 100 du chiffre d'affaires. Je suis certain que 10 p. 100 du chiffre d'affaires d'Air France, c'est beaucoup plus que cela. La commission peut imposer l'une ou l'autre de ces sanctions, selon la compagnie à qui on a affaire.

Mme Suzanne Legault, sous-commissaire adjointe de la concurrence, Division des affaires législatives, Bureau de la concurrence, Industrie Canada: Si je peux me permettre, je voudrais revenir sur le premier point, au sujet d'une loi traitant spécifiquement d'une industrie en particulier. Il est important de préciser clairement que les dispositions du projet de loi C-23 qui visent l'industrie du transport aérien ne réglementent pas ce

and abuse of dominance in that industry. These issues are competition matters, which is why they go to the Competition Tribunal.

Senator Hervieux-Payette: To make the parallel point, when people in telecommunications were complaining that what resellers were being charged did not make sense, you referred them to the CRTC. That is my argument. It was a competition matter and it was addressed by the CRTC.

Senator Oliver: I will go to something different. This is really for my information because I do not understand it.

On page 6 of the statement you provided today you say:

To date only one temporary order has been issued under section 104.1, that being in the CanJet case on October 12, 2000.

You have also said that the airline industry in Canada is in a state of flux and having problems. How is it that there has not been more than one?

Mr. von Finckenstein: It is a power to deal with situations where other means are not sufficient. The act sets out the preconditions before it can be invoked. We have received lots of complaints and done a lot of investigations. None of them resulted in convincing me as commissioner that the preconditions for section 104.1 existed so that the order could be used. Some companies allege that Air Canada is engaging in abuse of dominance. We look into it and find that that is not the case, that it is perfectly fair competition. They may be suffering, but that is the name of the game.

Senator Oliver: Approximately how many such complaints have you investigated since October 12, 2000?

Mr. von Finckenstein: We have received 15 separate complaints from airlines against Air Canada on various routes.

Senator Oliver: And only one temporary order was issued?

Mr. von Finckenstein: In only one of them did we find that the situation posited by section 104.1 existed and therefore invoked the order. As you know, the order was not invoked regarding all the routes. That was done so that we could investigate without CanJet suffering from prices that we thought were clearly predatory.

Senator Oliver: That was October 12, 2000. Is that matter now dealt with?

Mr. von Finckenstein: No.

secteur. Elles visent seulement à faire en sorte que nous ayons les outils voulus pour mettre fin au comportement prédateur et à l'abus de la position dominante dans ce secteur. Ces questions sont du domaine de la concurrence et c'est pourquoi elles relèvent du Tribunal de la concurrence.

Le sénateur Hervieux-Payette: Je voudrais faire un parallèle. Quand les gens du secteur des télécommunications se plaignaient que l'on imposait des prix exorbitants aux revendeurs, vous les avez renvoyés au CRTC. Voilà mon argument. C'était une question mettant en cause la concurrence et c'est le CRTC qui s'en est chargé.

Le sénateur Oliver: Je vais aborder une question différente. Je pose la question à titre d'information personnelle, car c'est un point que je ne comprends pas.

À la page 6 de la déclaration que vous avez lue aujourd'hui, vous dites:

Jusqu'à maintenant, une seule ordonnance provisoire a été émise en vertu de l'article 104.1, soit dans l'affaire CanJet le 12 octobre 2000.

Vous avez dit également que l'industrie du transport aérien au Canada est en crise. Comment se fait-il qu'il n'y en a pas eu plus qu'une?

M. von Finckenstein: C'est un pouvoir qui permet d'intervenir dans des situations lorsque les autres moyens se révèlent insuffisants. La loi établit les prérequis qui doivent exister avant que l'on puisse invoquer cet article. Nous avons reçu beaucoup de plaintes et nous avons fait beaucoup d'enquêtes. Aucune d'entre elles n'a pu me convaincre, à titre de commissaire, que les prérequis prévus à l'article 104.1 existaient, ce qui permettrait d'invoquer cette ordonnance. Certaines compagnies soutiennent qu'Air Canada abuse de sa position dominante. Après avoir examiné la question, nous avons conclu que ce n'est pas le cas, que la concurrence est absolument équitable. Il y a peut-être des compagnies qui sont en difficulté, mais les affaires sont les affaires.

Le sénateur Oliver: Sur combien de plaintes de ce genre, approximativement, avez-vous fait enquête depuis le 12 octobre 2000?

M. von Finckenstein: Nous avons reçu 15 plaintes séparées de compagnies aériennes au sujet de diverses lignes d'Air Canada.

Le sénateur Oliver: Et une seule ordonnance provisoire a été émise?

M. von Finckenstein: Dans seulement un cas, nous avons constaté que la situation prévue par l'article 104.1 existait et nous avons donc invoqué le pouvoir de prendre une ordonnance. Comme vous le savez, l'ordonnance n'a pas été invoquée à l'égard de toutes les routes. Cela a été fait pour que nous puissions faire enquête sans que CanJet souffre de ces prix dont nous trouvons qu'ils étaient clairement des prix d'éviction.

Le sénateur Oliver: C'était le 12 octobre 2000. Cette affaire est-elle maintenant réglée?

M. von Finckenstein: Non.

Senator Oliver: Tell me why, this being April of 2002.

Mr. von Finckenstein: I am just as disappointed as you that it has not been dealt with.

Senator Oliver: Do you not have enough staff? What is the problem?

Mr. von Finckenstein: That has absolutely nothing to do with it.

Senator Oliver: What is the problem?

Mr. von Finckenstein: I will tell you. We made the order, which, of course, was challenged by Air Canada. We went to two separate courts. The courts upheld the order. We then needed some further documentation, which only Air Canada had, before we could file a formal proceeding. That is one of the reasons for the amendments that you have now, which provide that, after 80 days, which is the maximum, if we still have not obtained the necessary information to proceed, then we can go to the tribunal and ask for an extension. That information is only in the hands of the dominant air carrier. It was unwilling or unable to deliver it.

To make a long story short, Air Canada did finally give us the documentation. We came to the conclusion that indeed we had grounds for making an application. We made an application in February and asked for an expedited hearing. The tribunal set the expedited hearing down for September. Notwithstanding that, we both felt it was an urgent issue.

Air Canada cooperated in saying that there were four issues that had to be clarified. They wanted the tribunal to have a hearing on those four issues. If the tribunal gives guidance, it really drives the case one way or the other.

We started the hearings in September. September 11 came along. Air Canada made an application to have it adjourned because of the complete turnover in the world of airlines and the dramatic effect of that day. They got the adjournment.

We tried to restart it in April. The tribunal set a restart date for September of this year.

Is this because the tribunal has no sense of urgency, or because they do not have the necessary staff or whatever? You will have to ask them. Obviously, we made the case to them and felt it was urgent, but we did not succeed. Unfortunately, the judge who was hearing the case is very sick right now and unavailable. We are now in something of a quandary.

Mr. Houston is counsel on the case. He can explain to you exactly where we stand right now.

Le sénateur Oliver: Dites-moi pourquoi, car nous sommes en avril 2002.

M. von Finckenstein: Je suis tout aussi déçu que vous que l'affaire ne soit pas réglée.

Le sénateur Oliver: N'avez-vous pas assez de personnel? Quel est le problème?

M. von Finckenstein: Cela n'a absolument rien à voir.

Le sénateur Oliver: Quel est le problème?

M. von Finckenstein: Je vais vous le dire. Nous avons émis l'ordonnance, qui a été, bien sûr, contestée par Air Canada. Nous nous sommes adressés à deux tribunaux séparés. Les tribunaux ont maintenu l'ordonnance. Nous avons ensuite besoin d'autres documents que seul Air Canada possédait, avant de pouvoir entamer une procédure en bonne et due forme. C'est l'une des raisons qui explique les amendements dont vous êtes maintenant saisi, qui stipulent qu'après 80 jours, ce qui est le maximum, si nous n'avons toujours pas obtenu les renseignements nécessaires pour procéder, nous pouvons nous adresser au tribunal et demander un nouveau délai. Seul le transporteur aérien dominant possède ces renseignements. Il a été incapable de les communiquer, ou a refusé de le faire.

Bref, pour abrégé, Air Canada a fini par nous remettre la documentation. Nous en sommes venus à la conclusion qu'il existait bel et bien des motifs de faire une requête. Nous avons donc fait une requête en février et nous avons demandé une procédure accélérée. Le tribunal a fixé la date de la procédure accélérée à septembre. En dépit de cela, nous estimions tous les deux que la question était urgente.

Air Canada a collaboré et a précisé qu'il y avait quatre questions à tirer au clair. La compagnie voulait que le tribunal tienne une audience sur ces quatre questions. Quand le tribunal donne des directives, cela permet vraiment d'orienter l'affaire dans un sens ou dans l'autre.

Nous avons donc commencé les audiences en septembre. Puis le 11 septembre est arrivé. Air Canada a demandé l'ajournement de la procédure parce que le monde de l'aviation était complètement bouleversé à la suite des événements de ce jour-là. La compagnie a obtenu l'ajournement.

Nous avons essayé de reprendre le tout en avril. Le tribunal a fixé la date de la reprise à septembre de cette année.

Est-ce parce que le tribunal n'a aucun sentiment d'urgence, ou bien parce qu'il manque de personnel ou pour une autre raison? Vous devrez leur poser la question. Quant à nous, nous trouvions que c'était urgent et nous leur avons demandé d'accélérer les choses, mais en vain. Malheureusement, le juge qui entendait l'affaire est très malade actuellement et il n'est pas disponible. Nous sommes dans une situation un peu embrouillée.

M. Houston est l'avocat chargé de cette affaire. Il peut vous expliquer exactement où nous en sommes.

Mr. Donald B. Houston, Counsel to the Commissioner of Competition, and Lawyer, Kelly Affleck Greene: Where the case sits now is as Mr. von Finckenstein said; it was initially supposed to be heard as we speak. We should have been proceeding now. Unfortunately, the chair of the panel hearing the case became ill.

Senator Oliver: Can no one else sit in? Is there no such provision?

Mr. Houston: We brought an application to the tribunal to reconstitute the panel so that they could start over. The view of the tribunal was that that was not the appropriate thing to do. That was at a time when it was expected that the judicial member would be returning in September. Unfortunately, that now no longer appears to be the case. We will be back before the tribunal next week, hopefully to have a new panel constituted so that the case can actually proceed in September.

Senator Oliver: It sounds like justice delayed and justice denied. It is a terrible example of injustice in Canada. It is disgraceful.

Mr. Houston: It has taken a long time. There have been some pretty extraordinary circumstances, including the September 11 situation and the tribunal's decision as a result of that to delay dealing with these issues until the situation in the airline industry had crystallized. There was also the unfortunate illness of the judge. Those things are regrettable.

You are correct, sir, that it has taken a long time to get this case heard on its merits.

Senator Oliver: If Bill C-23 were to pass and not go back to the House of Commons, is there anything in it that would prevent a two-year delay in a CanJet-type application, or will the same thing happen all over again?

Mr. von Finckenstein: I cannot tell you. It depends on the Competition Tribunal and, if there were a new case, to what extent they would deal with it and set the dates. Once you go before the tribunal, you are in their hands as to the timetable.

Mr. Houston: I think it is also worth pointing out that part of the idea in the case before the tribunal now is to treat it as a test case. The issue revolves around whether or not Air Canada is below its so-called "avoidable" costs.

Senator Oliver: It is about predatory pricing, in other words.

Mr. Houston: Yes. That is not a simple term. The idea in the case before the tribunal is, in part, to get those issues determined so there will not be this kind of delay in future cases.

Mr. von Finckenstein: Senator, I was a bit too hasty in my previous answer. The bill before you also amends the Competition Tribunal Act. The Competition Tribunal sits with

M. Donald B. Houston, conseiller du commissaire à la concurrence et avocat au cabinet Kelly Affleck Greene: M. von Finckenstein a bien décrit la situation; au départ, l'affaire était censée être entendue en ce moment même. Elle devrait avoir lieu actuellement. Malheureusement, le président du tribunal qui entend la cause est tombé malade.

Le sénateur Oliver: Personne d'autre ne peut le remplacer? Est-ce prévu?

M. Houston: Nous avons demandé au tribunal de reconstituer le tribunal pour que l'on puisse recommencer. Le tribunal s'est dit d'avis qu'il n'était pas approprié de faire cela. À ce moment-là, on s'attendait à ce que le juge soit de retour en septembre. Malheureusement, il semble maintenant que ce ne sera pas possible. Nous nous adresserons de nouveau au tribunal la semaine prochaine, et nous espérons que l'on constituera une nouvelle formation d'audience, pour que l'affaire puisse être entendue en septembre.

Le sénateur Oliver: C'est un cas de justice différée qui revient à un déni de justice. C'est un exemple épouvantable d'injustice au Canada. C'est honteux.

M. Houston: Cela a pris beaucoup de temps. Il y a eu des circonstances assez extraordinaires, notamment les événements du 11 septembre et la décision du tribunal, consécutive à ces événements, de reporter à plus tard l'examen de ces questions, jusqu'à ce que la situation se stabilise dans le secteur du transport aérien. Par ailleurs, le juge est malheureusement tombé malade. Tout cela est regrettable.

Vous avez raison, monsieur, de dire que l'audience de cette affaire a pris énormément de temps.

Le sénateur Oliver: Si le projet de loi C-23 était adopté et n'était pas renvoyé à la Chambre des communes, renferme-t-il des dispositions quelconques qui permettraient d'éviter un délai de deux ans dans une demande comme celle de CanJet, ou bien tout cela pourrait-il se reproduire?

M. von Finckenstein: Je ne peux pas vous le dire. Cela dépend du Tribunal de la concurrence et, s'il était saisi d'une nouvelle affaire, cela dépendrait des dates qui seraient fixées. Une fois qu'on s'est adressé au tribunal, on doit s'en remettre à ce dernier pour ce qui est de l'échéancier.

M. Houston: Je pense qu'il vaut aussi la peine de signaler que l'affaire dont le tribunal est actuellement saisi est en partie traitée comme une cause type. La question est de savoir si les prix exigés par Air Canada sont inférieurs à ce que l'on appelle les coûts «évitable».

Le sénateur Oliver: Autrement dit, c'est une affaire de prix d'éviction.

M. Houston: Oui. Ce n'est pas un terme simple. L'idée derrière l'affaire dont le tribunal est saisi, c'est en partie d'obtenir une décision pour tirer au clair toutes ces questions, afin qu'il n'y ait plus de délai du même genre dans de futures causes.

M. von Finckenstein: Sénateur, j'ai répondu de façon un peu trop hâtive tout à l'heure. Le projet de loi dont vous êtes saisis modifie également la Loi sur le tribunal de la concurrence. Aux

one Federal Court judge and two lay members, who are economists, accountants or businessmen. Right now, four judges of the Federal Court are designated as being members of the Competition Tribunal. The bill will increase that number to six. Thus, there will be more judges of the Federal Court available to sit on the Competition Tribunal. To that extent, it might help speed up the cases.

Senator Meighen: Mr. Commissioner, you will readily ascertain this is not an area of expertise for me. Therefore, my questions will be very simple.

In listening to what you said in response to Senator Oliver's questions, could I, and other non-experts in this area, conclude that a driving reason for permitting the commissioner to issue interim orders without notice is that our judicial system in general is unable to deal quickly and efficiently with requests for such orders?

Mr. von Finckenstein: No, I think that would be overstating it. I brought Mr. Houston along because I think he can explain to you why we need 104.1 rather than 103.3.

Senator Meighen: I do not want to interrupt, sir. I was a lawyer before I stopped practising. As such, I have forgotten whatever I once learned. It seems to me that an *ex parte* application is there because there is a question of urgency. You still have to go before a judge to obtain authority to conduct a wiretap and to obtain a search warrant. Why cannot the commissioner go before a judge and say, "Listen, this is a very serious and grave situation and I have to move quickly," and make a *prima facie* case?

Mr. Houston: It is largely a question of the time that it takes. It is important to focus on the purpose of the order, which is not to determine whether or not there has been anti-competitive conduct, which is dealt with by the tribunal, but rather to preserve the competitor in a case of extreme urgency, pending the commissioner's investigation. It contemplates a situation where urgent action is required.

The tribunal is a very able body. It is also a very cautious body. It has limited experience with interim orders and so forth. The additional time that it takes to get before the tribunal can be critical in the airline context.

Let me give you a hypothetical case to illustrate the point. As you know, the airline business is quite seasonal. Carriers are looking to get people travelling on their flights in the summer, which is a peak time. Thus, it is also quite common for there to be seat sales of limited duration but which cover a lengthy period of time. A seat sale of 10 or 14 days could be announced that applies to the whole summertime.

audiences de ce tribunal, les affaires sont entendues par un juge de la Cour fédérale et deux membres du tribunal qui ne sont pas juristes, mais qui sont plutôt économistes, comptables ou hommes d'affaires. À l'heure actuelle, quatre juges de la Cour fédérale sont désignés pour présider les audiences du Tribunal de la concurrence. Le projet de loi va porter ce nombre à six. Ainsi, il y aura plus de juges de la Cour fédérale qui pourront siéger au Tribunal de la concurrence. En ce sens, on peut dire que ce projet de loi aidera à accélérer l'audition des affaires.

Le sénateur Meighen: Monsieur le commissaire, vous comprendrez aisément que ce n'est pas un domaine dans lequel je suis expert. Mes questions seront donc très simples.

En écoutant vos réponses aux questions du sénateur Oliver, dois-je conclure, à l'instar d'autres personnes qui ne sont pas expertes en la matière, que l'une des raisons fondamentales pour lesquelles on permet au commissaire d'émettre des ordonnances provisoires sans préavis, c'est que notre système judiciaire, de façon générale, est incapable de répondre rapidement et efficacement à des requêtes visant l'obtention de telles ordonnances?

M. von Finckenstein: Non, je pense que ce serait aller trop loin. J'ai amené M. Houston parce que je pense qu'il peut vous expliquer pourquoi il nous faut le 104.1 plutôt que le 103.3.

Le sénateur Meighen: Je ne veux pas vous interrompre, monsieur. J'étais avocat avant de cesser de pratiquer le droit. J'ai donc tout oublié ce que j'avais appris. Il me semble que la raison de cette requête *ex parte*, c'est qu'il y a urgence. Vous devez quand même vous adresser à un juge pour obtenir l'autorisation de faire de l'écoute électronique et pour obtenir un mandat de perquisition. Pourquoi le commissaire ne peut-il s'adresser à un juge et lui dire: «Écoutez, c'est une situation très grave et je dois agir rapidement», et plaider qu'il y a à première vue des raisons valables d'agir?

M. Houston: C'est essentiellement parce que cela prend du temps. Il est important de ne pas perdre de vue l'objet de l'ordonnance, qui n'est pas de déterminer s'il y a eu ou non pratique anticoncurrentielle, question que le tribunal est chargé de trancher, mais plutôt de protéger le concurrent dans un cas d'extrême urgence, en attendant l'aboutissement de l'enquête du commissaire. C'est prévu pour des situations où il est urgent d'agir.

Le tribunal est un organisme très compétent. C'est aussi un organisme très prudent. Il a une expérience limitée dans le domaine des ordonnances provisoires et autres procédures. Le temps qu'il faut pour s'adresser au tribunal peut être critique dans le contexte du transport aérien.

Je vais vous présenter un cas hypothétique pour illustrer mon propos. Comme vous le savez, le secteur du transport aérien est très saisonnier. Les transporteurs cherchent à convaincre les gens de voyager sur leurs vols en été, qui est une période de pointe. Ainsi, il est très courant qu'il y ait des soldes de places d'une durée limitée, mais qui s'appliquent à une longue période. On peut annoncer un solde de places de 10 ou 14 jours, mais qui s'applique à des vols durant tout l'été.

Envision a situation where, next month, you have a new entrant that says, "I will start flying in the summertime on a limited number of routes." It is critical for that new entrant to get that summer business, because in the fall things slow down. If the entrant does not have the summer business, it is in serious trouble.

Let us say that in response, the dominant carrier puts on a seat sale of limited duration, for example, 10 to 14 days, and says, "You can get bargain basement fares on these routes, plus you get frequent flyer points," and all the other things that go along with that. In the course of that seat sale, I would argue there is a risk of the new carrier essentially being wiped out because it cannot get the summer business.

Under the current regime of 104.1, assume that the new entrant complains the day after the seat sale; you are then into the 14 days.

Senator Meighen: Excuse me. It has to be prompted by a party who is affected. It cannot be the commissioner acting alone?

Mr. Houston: It does not have to be, but the commissioner is essentially complaint-driven. One prerequisite is that the commissioner typically launch an inquiry as the result of a complaint.

We are into the seat sale. There is a complaint. The commissioner's staff investigates and determines over two, three or four days that it is important that some action be taken to preserve the existence of the new entity. With the current 104.1, an order could be issued then, say on day four or five, which would freeze the situation and allow the commissioner to complete his investigation.

Air Canada has the full right to challenge that in a tribunal quickly and to have the issue resolved. Without 104.1 and with the new 103.3, you are correct that the application could be made on an *ex parte* basis, but it still adds, I would argue, 7 to 10 days to the process. Once the commissioner has come to the judgment that a temporary order is appropriate, there then have to be affidavits; evidence must be obtained. You have to get before the tribunal. The tribunal potentially will want to hear from witnesses. The tribunal will then make its decision. Historically, the tribunal is cautious and takes time in making its decision.

There is a real risk in that scenario. The seat sale is completed. The dominant carrier has locked up those routes for the summertime and the new entrant is in a serious bind.

That is why, I would argue, you need this extraordinary power, for extraordinary circumstances.

Senator Meighen: Do not take this personally, Mr. von Finckenstein.

Imaginez une situation où, le mois prochain, vous avez un nouvel entrant qui dit: «Je vais commencer à offrir des vols en été sur un nombre limité de destinations». Il est critique pour ce nouvel entrant d'obtenir cet achalandage d'été, parce qu'à l'automne, les affaires ralentissent. S'il ne réussit pas à attirer les voyageurs d'été, il est dans le pétrin.

Disons qu'en réaction, le transporteur dominant annonce un solde de places d'une durée limitée, par exemple de 10 à 14 jours, et dit: «Vous pouvez obtenir des tarifs extrêmement bas sur ces destinations, et en plus, vous obtenez des points de grand voyageur», avec tous les avantages que cela comporte. Je soutiens qu'à cause de ce solde de places, il y a un risque que le nouveau transporteur se fasse essentiellement balayer, faute d'avoir pu attirer la clientèle d'été.

Sous l'égide du régime actuel de l'article 104.1, supposons que le nouvel arrivant se plaigne le lendemain de l'annonce du solde de places; la période de 14 jours est alors commencée.

Le sénateur Meighen: Excusez-moi. La plainte doit émaner d'une partie visée? Ce ne peut pas être le commissaire qui agit seul?

M. Houston: Ce n'est pas nécessaire, mais le commissaire agit essentiellement en réponse aux plaintes. Un prérequis est que le commissaire lance habituellement une enquête à la suite d'une plainte.

La vente de places est commencée. Il y a une plainte. Le personnel du commissaire fait enquête et établit en deux, trois ou quatre jours qu'il est important que des mesures quelconques soient prises pour préserver l'existence de la nouvelle entité. Aux termes de l'actuel article 104.1, une ordonnance pourrait alors être émise, disons le quatrième ou le cinquième jour, de manière à bloquer la situation et permettre au commissaire de mener à bien son enquête.

Air Canada a pleinement le droit de contester cela rapidement devant un tribunal et de régler la question. En l'absence du 104.1 et avec le nouveau 103.3, vous avez raison de dire que la requête pourrait être faite *ex parte*, mais je soutiens que cela ajoute quand même de sept à dix jours au processus. Une fois que le commissaire en est venu à la conclusion qu'il y a lieu d'émettre une ordonnance temporaire, alors il faut des affidavits; il faut recueillir des preuves. Il faut se présenter devant le tribunal. Celui-ci voudra présumément entendre des témoins. Le tribunal rend alors sa décision. Historiquement, le tribunal est prudent et prend du temps avant de rendre sa décision.

Il y a un risque dans ce scénario. La vente de places est terminée. Le transporteur dominant a attiré toute la clientèle sur ses destinations pendant l'été, et le nouvel entrant en est pour ses frais.

C'est pourquoi je soutiens que l'on a besoin de ce pouvoir extraordinaire, en cas de circonstances extraordinaires.

Le sénateur Meighen: Ne prenez pas ça personnellement, monsieur von Finckenstein.

You said the tribunal is cautious. The commissioner issues an order. That is why we are giving him this power. He could be incautious; he could be wrong. The dominant carrier — I think we can say “Air Canada” out loud — has not been found to be in breach, let us say. What does it do? It cannot seek any damages, as I understand it. That is the other side of the coin.

Mr. von Finckenstein: We are using “dominant carrier” very deliberately. We are dealing with specific markets. It could be that tomorrow I get a complaint against WestJet, which is dominant on some western routes.

Second, you are right that commissioners could be reckless. Hopefully, they never will be. I wrote to the chairman and senators about how we have used section 104.1, what steps we go through internally in analyzing the circumstances over and above the requirements that are set out in the act.

The court reviews our actions afterwards. Any commissioner, whether it is myself or anyone who follows me, is aware that this only works as long as there is integrity in the system. It is understood that the actions of the commissioner are to protect the competitive system and not to take sides between competitors. That is absolutely integral to the administration of the act. Whatever powers you have must be exercised cautiously, always keeping in mind that your job involves a public duty to ensure a competitive system. It is not to take sides, to choose winners and losers.

Senator Meighen: I appreciate that. I prefaced my remarks with the words, “in a theoretical situation.” If a complaint, whether initiated by the commissioner or by a competitor, is found to be unfounded, is there any recourse?

Mr. von Finckenstein: It is the same as if you get an order under proposed section 103.3. If a court gives you a temporary injunction and it later turns out there was no conflict, then you do not have any recourse. There is no difference. That is why we have various checks and balances in the preconditions when there is an intervention such as this.

Yes, there could be some harm. You have to weigh that harm against the harm that is being done to the competitor who may be driven out of business.

Senator Meighen: That is helpful. Obviously, there is a wide body of concern about this power, and understandably so. The other concern is about aiming this provision at one particular industry.

Let me ask another overly simplistic question. We seek to do two basic things. We are trying to prevent a dominant player from undercutting and driving out of the market a less-dominant player. We are trying to prevent a dominant company from gouging the public.

Mr. von Finckenstein: No.

Vous avez dit que le tribunal est prudent. Le commissaire émet une ordonnance. C’est pourquoi nous lui donnons ce pouvoir. Il se peut qu’il soit imprudent. Il est possible qu’il se trompe. Disons que le transporteur dominant — je pense que nous pouvons dire carrément «Air Canada» — n’a pas été convaincu de violation. Que fait-il alors? Il ne peut pas demander de dommages-intérêts, si je comprends bien. C’est le revers de la médaille.

M. von Finckenstein: Nous utilisons très délibérément l’expression «transporteur dominant». Nous avons affaire à des marchés précis. Il se peut que demain je reçoive une plainte contre WestJet, qui est dominant sur certaines destinations dans l’Ouest.

Deuxièmement, vous avez raison de dire que les commissaires pourraient agir de façon imprudente. Il faut espérer que cela n’arrivera jamais. J’ai écrit au président du comité et aux sénateurs pour leur expliquer comment nous avons utilisé l’article 104.1, quelles mesures nous prenons à l’interne pour analyser les circonstances, en allant plus loin que les exigences qui sont énoncées dans la loi.

Après coup, les tribunaux contrôlent nos faits et gestes. Tout commissaire, que ce soit moi-même ou celui qui me suivra, sait que le système fonctionne seulement tant et aussi longtemps qu’il y a intégrité dans le système. Il est bien entendu que les interventions du commissaire visent à protéger le système concurrentiel et qu’il ne doit pas prendre parti entre des concurrents. C’est absolument intégral à l’administration de la loi. Tout pouvoir conféré doit être exercé avec prudence, toujours en gardant à l’esprit que ce poste comprend un devoir envers le public, soit de garantir un système concurrentiel. Il ne faut pas prendre parti, choisir des gagnants et des perdants.

Le sénateur Meighen: Je m’en rends compte. J’ai dit au début que j’évoquais une situation hypothétique. Si une plainte, qu’elle soit logée par le commissaire ou par un concurrent, est déclarée non fondée, y a-t-il un recours quelconque?

M. von Finckenstein: C’est la même chose que si l’on obtient une ordonnance aux termes de l’article 103.3 proposé. Si un tribunal vous accorde une injonction temporaire et que l’on constate par la suite qu’il n’y a pas de conflit, alors on n’a aucun recours. Il n’y a aucune différence. C’est pourquoi nous avons prévu des conditions préalables qui doivent exister pour déclencher une telle intervention.

Oui, il pourrait y avoir un préjudice. Il faut mettre dans la balance ce tort potentiel et le tort qui est causé au concurrent qui pourrait être acculé à la faillite.

Le sénateur Meighen: Voilà qui est utile. Il est évident que ce pouvoir suscite beaucoup de préoccupations, et c’est compréhensible. L’autre préoccupation tient au fait que cette disposition vise une industrie en particulier.

Je vais vous poser une autre question simpliste. Au fond, nous cherchons à faire deux choses. Nous essayons d’empêcher un transporteur dominant de chasser du marché une compagnie moins importante en cassant les prix. Et nous essayons d’empêcher une compagnie dominante d’exploiter le public.

M. von Finckenstein: Non.

Senator Meighen: Are not those the two essential things we are trying to achieve?

Mr. von Finckenstein: Gouging is implicit, but there is nothing in the act against it. We are trying to ensure that there are competitors in a competitive system. If there are competitors, there is no opportunity to gouge. However, there is nothing in the act that says, "Thou shalt not gouge," or that if you gouge you will be taken before the court.

Senator Meighen: There is nothing in the act that would permit you to go out and encourage a competitor to enter a market controlled by one entity?

Mr. von Finckenstein: True.

Senator Meighen: The market has to be cracked open somehow.

Mr. von Finckenstein: The job is to preserve the status quo of the market, not to improve it. It is not my job to crack the market open. My job is to look at situations and, let us say, with regard to a merger, ensure that it does not result in a substantial lessening of competition.

In the present situation, where a company has dominant market power, they must use it legitimately. They do not use it to drive people out. It is perfectly all right to use it to maximize their profit and to prosper. At the bottom of this is that if you have a dominant position, you cannot price below avoidable costs. That is the price of dominance, so to speak. If you do that, we will take you before the Competition Tribunal. If you drive the price above avoidable costs and you prosper, that is fine. So be it.

Senator Meighen: If I am trying to break into a market, obviously the best way to do it is to price my product below yours. As I understand it, there is nothing wrong with that as long as I am not engaging in predatory pricing. The only way to determine predatory pricing is after the fact.

Mr. von Finckenstein: No, there is one ingredient you missed. You have to be dominant. If you want to break into a new market by undercutting the existing player, that is fine. You are not going to drive them out of the market by undercutting them. If you do it at below avoidable costs, you have to justify that to your shareholders, but not to me. That is your commercial decision.

However, if you already have dominance, you already are in control of this market, then undercutting and going below your avoidable costs has absolutely no business rationale. Your only rationale has to be to drive your competitor out of the market.

Le sénateur Meighen: Ne sont-ce pas là les deux buts essentiels que nous essayons d'atteindre?

M. von Finckenstein: Pour l'exploitation du public, c'est implicite, mais il n'y a rien dans la loi contre une telle pratique. Nous essayons de faire en sorte qu'il y ait des concurrents dans un régime concurrentiel. S'il y a des concurrents, il est impossible d'exploiter le public. Mais il n'y a rien dans la loi qui stipule expressément «il est interdit d'exploiter le public», ou que quiconque exploite le public sera traîné devant les tribunaux.

Le sénateur Meighen: Il n'y a rien dans la loi qui vous permettrait de prendre l'initiative et d'encourager un concurrent à entrer dans un marché qui est contrôlé par une seule entité?

M. von Finckenstein: C'est bien cela.

Le sénateur Meighen: Il faut bien amorcer la concurrence sur le marché d'une façon ou d'une autre.

M. von Finckenstein: Ma tâche consiste à préserver le statu quo, non pas à améliorer le marché. Ce n'est pas à moi d'amorcer la concurrence sur le marché. Mon travail consiste à examiner des cas qui se présentent et, disons dans le cas d'une fusion, à m'assurer qu'elle n'entraînera pas un amoindrissement marqué de la concurrence.

Dans le cas qui nous occupe, nous avons une compagnie qui domine un marché, et elle doit exploiter cette situation de façon légitime. Elle ne doit pas utiliser son pouvoir pour chasser des concurrents. Elle a tout à fait le droit de l'utiliser pour maximiser ses profits et prospérer. En dernière analyse, si vous êtes dans une position dominante, vous ne pouvez pas offrir des prix inférieurs aux coûts évitables. C'est le prix de la dominance, pour ainsi dire. Si vous faites cela, nous allons vous poursuivre devant le Tribunal de la concurrence. Si vous offrez des prix supérieurs aux coûts évitables et que vous prospérez, c'est très bien, tant mieux pour vous.

Le sénateur Meighen: Si j'essaie de prendre pied sur un marché, il est évident que le meilleur moyen d'y parvenir, c'est d'offrir mon produit à un prix inférieur au vôtre. Si je comprends bien, il n'y a rien de mal là-dedans, tant et aussi longtemps que mes prix ne sont pas des prix d'éviction. Le seul moyen de déterminer que ce sont des prix d'éviction, c'est après le fait.

M. von Finckenstein: Non, vous avez oublié un ingrédient. Vous devez être dominant. Si vous prenez pied sur un nouveau marché en offrant des prix inférieurs à ceux de la compagnie dominante, c'est très bien. Vous n'allez pas la chasser du marché en cassant les prix. Si, pour ce faire, vous offrez des prix inférieurs aux coûts évitables, vous devrez justifier cette pratique devant vos actionnaires, mais pas devant moi. C'est une décision purement commerciale.

Par contre, si vous avez déjà une position dominante, vous contrôlez déjà le marché, alors il n'y a absolument aucune raison, du point de vue commercial, de casser les prix et d'offrir des prix inférieurs à vos coûts évitables. Votre seule raison serait de vouloir chasser votre concurrent du marché.

Senator Meighen: In the European Union, my understanding is that administrative monetary penalties, or whatever it calls them, apply to all industries and not to just the airline industry. I think the minister told us there is a provision in Europe covering the airline industry. He might have been a bit ingenuous; maybe he did not know. My understanding is that it covers all industries. Is that so?

Ms Legault: Yes. In fact they have both. They have administrative monetary penalties for all industries, but they also have a specific airline regime.

Senator Meighen: Is the airline one the only specific regime they have within the general framework of AMPs?

Ms Legault: Transport generally.

Senator Meighen: That is the only specific regime?

Ms Legault: As far as I know.

Senator Meighen: I have been told — I do not know whether it is true; I am asking you — that the threshold test before these penalties are imposed is more stringent in Europe than it is supposed to be in Canada. Can you assess that?

Ms Legault: I am definitely not an expert on the European Union regime. However, I know that every competition regime around the world has different tests and different frameworks. In the European Union, you are dealing with a commission that is both judge and jury. They may have a different threshold. That is as far as I can go.

Senator Meighen: What is your conclusion, Mr. Commissioner, from the fact that under section 104.1, there have been 15 applications, requests or investigations and only one order issued. Does that mean that section 104.1 is acting as a good deterrent or that there are many frivolous or unfounded applications?

Mr. von Finckenstein: Both. There are some unfounded applications. It may be part of a business strategy to complain to the Competition Bureau and get us to investigate in order to put one's competitor on notice. Some of the applications were poorly formulated and based on a misunderstanding of the act and what we can do. There is a fairly common misconception that it is our job to protect competitors rather than the competitive system. I am sure there is a deterrent effect, in that the section does have an influence on the way the dominant air carrier prices its products and competes with others.

Senator Meighen: Thank you, Mr. von Finckenstein. I appreciate your answers. Some of my colleagues and I are left with an ongoing unease about the fact that we have section 104.1 now and are being asked to insert proposed section 103.3. You have said, I think, that if the recommendations of the Commons committee were all adopted, we probably would not need both. It seems like we are throwing everything in the soup and hoping that

Le sénateur Meighen: Dans l'Union européenne, je crois que les sanctions administratives pécuniaires, ou quel que soit le nom qu'on leur donne là-bas, s'appliquent à toutes les industries, pas seulement au secteur aérien. Je pense que le ministre nous a dit qu'il y a en Europe une disposition visant le secteur aérien. Il a peut-être étiré les faits quelque peu; peut-être qu'il l'ignorait. Je crois savoir que cela s'applique à tous les secteurs. Est-ce que le cas?

Mme Legault: Oui. En fait, ils ont les deux. Ils ont des sanctions administratives pécuniaires pour tous les secteurs, mais ils ont aussi un régime particulier pour le transport aérien.

Le sénateur Meighen: Est-ce que le secteur aérien est le seul régime particulier qu'ils ont dans le cadre général des sanctions administratives pécuniaires?

Mme Legault: Les transports en général.

Le sénateur Meighen: C'est le seul régime particulier?

Mme Legault: Pour autant que je sache.

Le sénateur Meighen: On m'a dit — j'ignore si c'est vrai; je vous pose la question — que les conditions requises pour imposer les sanctions sont plus rigoureuses en Europe qu'au Canada. Pouvez-vous faire la comparaison?

Mme Legault: Je ne suis pas une spécialiste du régime de l'Union européenne. Je sais toutefois que tous les régimes de la concurrence dans le monde comportent des critères différents et des cadres différents. Dans l'Union européenne, on a une commission qui est à la fois juge et jury. Les Européens ont peut-être des conditions différentes des nôtres. C'est tout ce que je peux dire.

Le sénateur Meighen: Que concluez-vous, monsieur le commissaire, du fait qu'aux termes de l'article 104.1, il y a eu 15 demandes ou enquêtes et seulement une ordonnance. Cela veut-il dire que l'article 104.1 a un bon effet dissuasif, ou bien qu'il y a beaucoup de demandes frivoles ou non fondées?

M. von Finckenstein: Les deux. Il y a des demandes non fondées. C'est peut-être un élément de la stratégie commerciale de se plaindre au Bureau de la concurrence, de nous demander de faire enquête, pour lancer un avertissement à un concurrent. Certaines demandes étaient formulées de façon boiteuse et fondées sur une mauvaise compréhension de la loi et de ce que nous pouvons faire. Il y a une idée fautive qui est assez répandue, selon laquelle notre tâche est de protéger les concurrents plutôt que le régime concurrentiel. Je suis certain qu'il y a un effet dissuasif, en ce sens que l'article en question influence la politique de la compagnie dominante en matière de prix et la façon dont elle fait concurrence aux autres.

Le sénateur Meighen: Je vous remercie pour vos réponses, monsieur von Finckenstein. Certains de mes collègues et moi-même sommes encore mal à l'aise devant le fait que nous avons déjà l'article 104.1 et que l'on nous demande d'ajouter l'article 103.3 proposé. Vous avez dit, je crois, que si les recommandations du comité des communes étaient toutes adoptées, nous n'aurions probablement pas besoin des deux. On

we come up with the right formulation. Then we have two previous commissioners expressing grave concern about the route we are taking. However, I know that you have the best interests of consumers and producers at heart.

Mr. von Finckenstein: I wanted to allay the senator's fear. There has been much talk here about a review. You asked the two witnesses before about a two-year review. On the assumption that you recommend that such a review should take place and the government accepts that, we have outlined proposed terms of reference for such a review.

This is very similar to what we did in the House of Commons, where we had an independent person, Professor VanDuzer from the University of Ottawa, review certain sections that were in dispute. We had draft terms of reference, which I tabled with the House of Commons committee. They looked at it and made changes. Then pursuant to those terms, we engaged Professor VanDuzer to carry out the review and I tabled the report. If you recommend a review in two years and the government accepts that, this is how I would propose to proceed. It would address precisely the points that you have mentioned. With your permission, Mr. Chairman, I would like to table these terms of reference.

The Chairman: Senator Tkachuk and I have signed a letter to the minister requesting the review after two years and we await his response. He would only get the letter today. When we receive his response, we will try to wrap up the bill. We will make copies of what you have just tabled available to the members of the committee.

Mr. von Finckenstein: I would like to address one other point, because I understand through your staff that there is some concern about proposed section 106.1. There is a mistake there, with one extra word inserted. Has the committee given some thought to amending the bill for that purpose? There is a very simple answer to this issue. In 106.1(4), there is an extra word in the English version that is not in the French.

The Chairman: You are catching me by surprise. There is a difference between the French and the English?

Mr. von Finckenstein: Yes. If you look at the English in proposed subsection 106.1(4), there is an extra word, "within," when it should say, "shall be registered 30 days after its publication." That is what the French says. The word "within" in the English portion was left there through some computer glitch. These things are drafted on the computer.

There is a simple way to deal with this. Once every two years, a miscellaneous statute law amendment act is passed by Parliament. That is where you deal with those things. I would suggest that this proposed section not be proclaimed in force until such time as this error is picked up by the miscellaneous statute law, which I guess would be next year. The impact is zero. This deals with a consent judgment under the private access. If you pass Bill C-23 as is,

dirait que nous mettons tous les ingrédients possibles dans la soupe, dans l'espoir d'aboutir à une recette potable. Et puis, il y a deux ex-commissaires qui ont exprimé de graves préoccupations sur ce que nous faisons. Je sais toutefois que vous avez à coeur de défendre les intérêts des consommateurs et des producteurs.

M. von Finckenstein: Je voulais dissiper les craintes du sénateur. On a beaucoup parlé d'un examen. Vous avez interrogé les deux témoins précédents au sujet d'un examen après deux ans. Dans l'hypothèse que vous recommanderez qu'un tel examen ait lieu et que le gouvernement l'accepte, nous avons proposé une ébauche de mandat en vue d'un tel examen.

C'est très semblable à ce que nous avons fait à la Chambre des communes, lorsque nous avons demandé à un expert indépendant, le professeur VanDuzer de l'Université d'Ottawa, d'examiner certaines dispositions qui étaient litigieuses. Nous avons rédigé une ébauche de mandat que j'ai déposée au comité de la Chambre des communes. Ils l'ont examinée et ont apporté des changements. Ensuite, en fonction de ce mandat proposé, nous avons engagé le professeur VanDuzer pour effectuer l'examen proposé, et j'ai déposé le rapport. Si vous recommandez qu'un examen ait lieu dans deux ans et si le gouvernement l'accepte, c'est de cette façon que je propose de procéder. Cela répondrait précisément aux préoccupations que vous avez formulées. Avec votre permission, monsieur le président, je voudrais déposer cet énoncé de mandat.

Le président: Le sénateur Tkachuk et moi-même avons signé une lettre au ministre dans laquelle nous lui demandons que l'examen ait lieu après deux ans, et nous attendons sa réponse. Il aura reçu la lettre seulement aujourd'hui. Quand nous recevrons sa réponse, nous essaierons d'en terminer avec le projet de loi. Nous allons distribuer le document que vous venez de déposer à tous les membres du comité.

M. von Finckenstein: Je voudrais aborder une autre question. Votre personnel m'a signalé qu'il y a des préoccupations au sujet de l'article 106.1 proposé. Il y a là une erreur, un mot supplémentaire a été inséré. Le comité a-t-il envisagé d'amender le projet de loi à cette fin? Il y a une solution très simple à ce problème. Au paragraphe 106.1(4), il y a un mot de trop dans la version anglaise, qui ne figure pas dans la version française.

Le président: Vous me prenez par surprise. Il y a une différence entre l'anglais et le français?

M. von Finckenstein: Oui. Si vous jetez un coup d'oeil au paragraphe proposé 106.1(4), vous verrez qu'il y a un mot de trop, le mot «within» là où il faudrait lire «shall be registered 30 days after its publication». C'est ce que dit la version française. Le mot «within» dans la version anglaise a été laissé là par inadvertance, en modifiant le texte à l'ordinateur. Ces textes sont rédigés sur support informatique.

Il y a un moyen très simple de régler le problème. Tous les deux ans, le Parlement adopte une loi corrective modifiant diverses lois. C'est à cette occasion que l'on règle des problèmes de ce genre. Je propose que cet article ne soit pas proclamé tant et aussi longtemps que cette erreur n'aura pas été corrigée par la loi corrective, ce qui devrait se faire l'année prochaine. Il n'y a aucune conséquence. Cette disposition traite d'un jugement

private access will be available if there is a case under sections 75 or 77 where two parties want a consent judgment. Rather than registering it, section 106.1 now provides that they would go before the judge and say, "We have come to an agreement. Could you please pronounce judgment along those lines," and that is what would happen. In the meantime, you can pass this bill unamended and this proposed section would not come into place until such time as the Miscellaneous Statute Law Amendment Act takes out the word "within."

The Chairman: How do we make this happen? Do we do nothing?

Mr. von Finckenstein: I undertake that I will recommend to the government that proposed subsection 106.1(4) not be proclaimed until it is corrected.

The Chairman: Can you send us a letter for the record?

Mr. von Finckenstein: Yes, I will do that.

The Chairman: Thank you very much for appearing before us today.

The committee adjourned.

convenu dans le cas de l'accès des particuliers. Si vous adoptez le projet de loi C-23 tel quel, l'accès des particuliers sera possible s'il y a une affaire au titre des articles 75 ou 77, lorsque deux parties veulent un jugement convenu. L'article 106.1 stipule que les parties peuvent s'adresser au juge et dire: «Nous en sommes venus à un accord. Pourriez-vous prononcer le jugement en reprenant cet accord», et c'est ce qui arriverait. Dans l'intervalle, vous pouvez adopter ce projet de loi sans amendement et cet article proposé n'entrera pas en vigueur tant et aussi longtemps que l'on n'aura pas supprimé le mot «within» au moyen de la Loi corrective.

Le président: Que devons-nous faire pour qu'il en soit ainsi? Nous ne faisons rien du tout?

M. von Finckenstein: Je prends l'engagement que je vais recommander au gouvernement de ne pas proclamer le paragraphe proposé 106.1(4) tant qu'il n'aura pas été corrigé.

Le président: Pouvez-vous nous envoyer une lettre en ce sens?

M. von Finckenstein: Oui, je vais le faire.

Le président: Je vous remercie beaucoup d'avoir témoigné devant nous aujourd'hui.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:

Public Works and Government Services Canada – Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada – Édition
45 Boulevard Sacré-Coeur
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

WITNESSES

As individuals:

Mr. Walt Lastewka, M.P., Chair, Standing Committee of the House of Commons on Industry, Science and Technology.

Mr. Dan McTeague, M.P., Vice-Chair, Standing Committee of the House of Commons on Industry, Science and Technology.

From Industry Canada:

Mr. Konrad von Finckenstein, Commissioner of Competition, Competition Bureau;

Ms Suzanne Legault, Assistant Deputy Commissioner of Competition, Competition Bureau, Legislative Affairs Division;

Mr. Donald B. Houston, Counsel to the Commissioner of Competition, Lawyer, Kelly Affleck Greene.

TÉMOINS

À titre personnel:

M. Walt Lastewka, député, président du Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie de la Chambre des communes;

M. Dan McTeague, député, vice-président du Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie de la Chambre des communes.

D'Industrie Canada:

M. Konrad von Finckenstein, Commissaire à la concurrence, Bureau de la concurrence;

Mme Suzanne Legault, sous-commissaire adjointe de la concurrence, Bureau de la concurrence, Division des affaires législatives;

M. Donald B. Houston, conseiller du commissaire à la concurrence et avocat au cabinet Kelly Affleck Greene.