



Third Session  
Fortieth Parliament, 2010

Troisième session de la  
quarantième législature, 2010

SENATE OF CANADA

---

SÉNAT DU CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

**Legal and  
Constitutional Affairs**

**Affaires juridiques et  
constitutionnelles**

*Chair:*

The Honourable JOAN FRASER

---

*Présidente :*

L'honorable JOAN FRASER

---

Wednesday, May 12, 2010 (in camera)  
Thursday, May 13, 2010 (in camera)  
Wednesday, May 26, 2010  
Thursday, May 27, 2010

---

Le mercredi 12 mai 2010 (à huis clos)  
Le jeudi 13 mai 2010 (à huis clos)  
Le mercredi 26 mai 2010  
Le jeudi 27 mai 2010

---

**Issue No. 7**

**Fascicule n° 7**

**Sixth and seventh meetings on:**

The study of the  
DNA Identification Act

**Sixième et septième réunions concernant :**

L'examen de la Loi sur l'identification  
par les empreintes génétiques

**First and second meetings on:**

Bill S-9, An Act to amend  
the Criminal Code  
(auto theft and trafficking  
in property obtained by crime)

**Première et deuxième réunions concernant :**

Le projet de loi S-9, Loi modifiant  
le Code criminel et d'autres lois  
(vol d'automobile et trafic  
de biens criminellement obtenus)

**APPEARING:**

The Honourable Robert Nicholson, P.C., M.P.  
Minister of Justice and Attorney General of Canada

---

**COMPARAÎT :**

L'honorable Robert Nicholson, C.P., député  
ministre de la Justice et procureur général du Canada

---

**WITNESSES:**

*(See back cover)*

**TÉMOINS :**

*(Voir à l'endos)*

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
LEGAL AND CONSTITUTIONAL AFFAIRS

The Honourable Joan Fraser, *Chair*

The Honourable John D. Wallace, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Angus Baker, P.C. Boisvenu Carstairs, P.C. * Cowan (or Tardif) Housakos	Joyal, P.C. Lang * LeBreton, P.C. (or Comeau) Rivest Runciman Watt
---	--

\* Ex officio members

(Quorum 4)

*Changes in membership of the committee:*

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

The Honourable Senator Housakos replaced the Honourable Senator Carignan (*May 27, 2010*).

The Honourable Senator Carignan replaced the Honourable Senator Nolin (*May 13, 2010*).

The Honourable Senator Nolin replaced the Honourable Senator Carignan (*May 13, 2010*).

The Honourable Senator Watt replaced the Honourable Senator Poulin (*May 10, 2010*).

The Honourable Senator Rivest replaced the Honourable Senator Patterson (*May 7, 2010*).

The Honourable Senator Joyal, P.C., replaced the Honourable Senator Peterson (*May 6, 2010*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
AFFAIRES JURIDIQUES ET CONSTITUTIONNELLES

*Présidente* : L'honorable Joan Fraser

*Vice-président* : L'honorable John D. Wallace

et

Les honorables sénateurs :

Joyal, C.P. Angus Baker, C.P. Boisvenu Carstairs, C.P. * Cowan (ou Tardif) Housakos	Lang * LeBreton, C.P. (ou Comeau) Rivest Runciman Watt
--	---

\* Membres d'office

(Quorum 4)

*Modifications de la composition du comité :*

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

L'honorable sénateur Housakos a remplacé l'honorable sénateur Carignan (*le 27 mai 2010*).

L'honorable sénateur Carignan a remplacé l'honorable sénateur Nolin (*le 13 mai 2010*).

L'honorable sénateur Nolin a remplacé l'honorable sénateur Carignan (*le 13 mai 2010*).

L'honorable sénateur Watt a remplacé l'honorable sénateur Poulin (*le 10 mai 2010*).

L'honorable sénateur Rivest a remplacé l'honorable sénateur Patterson (*le 7 mai 2010*).

L'honorable sénateur Joyal, C.P., a remplacé l'honorable sénateur Peterson (*le 6 mai 2010*).

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the *Journals of the Senate*, Wednesday, May 26, 2010:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Wallace, seconded by the Honourable Senator Duffy, for the second reading of Bill S-9, An Act to amend the Criminal Code (auto theft and trafficking in property obtained by crime).

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The bill was then read the second time.

The Honourable Senator Wallace moved, seconded by the Honourable Senator Frum, that Bill S-9, An Act to amend the Criminal Code (auto theft and trafficking in property obtained by crime), be referred to the Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs.

The question being put on the motion, it was adopted.

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 26 mai 2010:

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Wallace, appuyée par l'honorable sénateur Duffy, tendant à la deuxième lecture du projet de loi S-9, Loi modifiant le Code criminel (vol d'automobile et trafic de biens criminellement obtenus).

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Wallace propose, appuyé par l'honorable sénateur Frum, que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Le greffier du Sénat,*

Gary W. O'Brien

*Clerk of the Senate*

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Wednesday, May 12, 2010  
(15)

[English]

The Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs met in camera this day, at 4:26 p.m., in room 257, East Block, the chair, the Honourable Joan Fraser, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Angus, Baker, P.C., Boisvenu, Carignan, Fraser, Joyal, P.C., Lang, Rivest, Runciman, Wallace and Watt (11).

*In attendance:* Jennifer Bird and Cynthia Kirkby, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, March 16, 2010, the committee continued its study of the provisions and operation of the DNA Identification Act (S.C. 1998, c. 37). (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

Pursuant to rule 92 (2)(f), the committee commenced its consideration of a draft report.

It was agreed that senators' staff be permitted to remain in the room during the in camera portion of today's meeting.

It was agreed that the following material be filed as exhibits with the clerk of the committee:

- Response from Amarjit Chahal to a question taken on notice at the March 24, 2010 meeting relating to the DNA study. (Exhibit 5900-3.40/L1-SS-1, 7, 2, "5")
- Response from Yves (Bob) Dufour of the *Laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale* to a question taken on notice at the March 18, 2010 meeting relating to the DNA Study. (Exhibit 5900-3.40/L1-SS-1, 1, "6")

It was agreed that the following material be filed as exhibits with the clerk of the committee and that the letter be published as an appendix to the committee's proceedings:

- Response from the Honourable Vic Toews, Minister of Public Safety, to a question taken on notice at the April 14, 2010 meeting relating to Bill S-2. (Exhibit 5900-3.40/L1-S-2, 7, 3, "10")

At 6:26 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

\_\_\_\_\_

**PROCÈS-VERBAUX**

OTTAWA, le mercredi 12 mai 2010  
(15)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles se réunit aujourd'hui à huis clos, à 16 h 26, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Joan Fraser (*présidente*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Angus, Baker, C.P., Boisvenu, Carignan, Fraser, Joyal, C.P., Lang, Rivest, Runciman, Wallace et Watt (11).

*Également présentes :* Jennifer Bird et Cynthia Kirkby, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 16 mars 2010, le comité poursuit son étude sur les dispositions et l'application de la Loi sur l'identification par les empreintes génétiques (L.C. 1998, ch. 37). (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

Conformément à l'article 92(2)f du Règlement, le comité entreprend l'étude d'un projet de rapport.

Il est convenu que le personnel des sénateurs soit autorisé à demeurer dans la pièce durant la séance à huis clos.

Il est convenu que les documents suivants soient déposés auprès de la greffière du comité pour être versés au dossier :

- Réponse d'Amarjit Chahal à une question prise en note lors de la réunion du 24 mars 2010 concernant l'étude sur les empreintes génétiques. (Pièce 5900-3.40/L1-SS-1, 7, 2, « 5 »)
- Réponse d'Yves (Bob) Dufour, du Laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale, à une question prise en note lors de la réunion du 18 mars 2010 concernant l'étude sur les empreintes génétiques. (Pièce 5900-3.40/L1-SS-1, 1, « 6 »)

Il est convenu que le document suivant soit déposé auprès de la greffière du comité et que la lettre soit publiée en annexe aux délibérations du comité :

- Réponse de l'honorable Vic Toews, ministre de la Sécurité publique, à une question prise en note lors de la réunion du 14 avril 2010 concernant le projet de loi S-2. (Pièce 5900-3.40/L1-S-2, 7, 3, « 10 »)

À 18 h 26, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

\_\_\_\_\_

OTTAWA, Thursday, May 13, 2010  
(16)

[English]

The Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs met in camera this day, at 10:35 a.m., in room 257, East Block, the chair, the Honourable Joan Fraser, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Angus, Baker, P.C., Boisvenu, Fraser, Joyal, P.C., Lang, Nolin, Rivest, Runciman, Wallace and Watt (11).

*In attendance:* Jennifer Bird and Cynthia Kirkby, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; and Mona Ishack, Communications Officer, Communications Directorate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, March 16, 2010, the committee continued its study of the provisions and operation of the DNA Identification Act (S.C. 1998, c. 37). (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

Pursuant to rule 92 (2)(f), the committee considered a draft report.

It was agreed that senators' staff be permitted to remain in the room during the in camera portion of today's meeting.

At 12:54 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, May 26, 2010  
(17)

[English]

The Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs met this day, at 4:14 p.m., in room 257, East Block, the chair, the Honourable Joan Fraser, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Angus, Baker, P.C., Boisvenu, Carignan, Carstairs, P.C., Fraser, Joyal, P.C., Lang, Rivest, Runciman, Wallace and Watt (12).

*In attendance:* Jennifer Bird and Cynthia Kirkby, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; and Mona Ishack, Communications Officer, Communications Directorate.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, May 26, 2010, the committee began its study of Bill S-9, An Act to amend the Criminal Code (auto theft and trafficking in property obtained by crime).

APPEARING:

The Honourable Robert Nicholson, P.C., M.P., Minister of Justice and Attorney General of Canada.

OTTAWA, le jeudi 13 mai 2010  
(16)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles se réunit aujourd'hui à huis clos, à 10 h 35, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Joan Fraser (*présidente*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Angus, Baker, C.P., Boisvenu, Fraser, Joyal, C.P., Lang, Nolin, Rivest, Runciman, Wallace et Watt (11).

*Également présentes :* Jennifer Bird et Cynthia Kirkby, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Mona Ishack, agente de communications, Direction des communications.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 16 mars 2010, le comité poursuit son étude sur les dispositions et l'application de la Loi sur l'identification par les empreintes génétiques (L.C. 1998, ch. 37). (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

Conformément à l'article 92(2)f) du Règlement, le comité examine un projet de rapport.

Il est convenu que le personnel des sénateurs soit autorisé à demeurer dans la pièce durant la séance à huis clos.

À 12 h 54, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 26 mai 2010  
(17)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles se réunit aujourd'hui, à 16 h 14, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Joan Fraser (*présidente*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Angus, Baker, C.P., Boisvenu, Carignan, Carstairs, C.P., Fraser, Joyal, C.P., Lang, Rivest, Runciman, Wallace et Watt (12).

*Également présentes :* Jennifer Bird et Cynthia Kirkby, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Mona Ishack, agente de communications, Direction des communications.

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 26 mai 2010, le comité entreprend son étude du projet de loi S-9, Loi modifiant le Code criminel et d'autres lois (vol d'automobile et trafic de biens criminellement obtenus).

COMPARAÎT :

L'honorable Robert Nicholson, C.P., député, ministre de la Justice et procureur général du Canada.

*WITNESSES:**Department of Justice Canada:*

William Bartlett, Senior Counsel, Criminal Law Policy Section;

Paula Clarke, Counsel, Criminal Law Policy Section.

The chair made an opening statement.

The Honourable Robert Nicholson, P.C., made a statement and, together with Mr. Bartlett, answered questions.

At 5:24 p.m., the committee suspended.

At 5:30 p.m., the committee resumed.

Mr. Bartlett and Ms. Clarke answered questions.

At 5:55 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

## ATTEST:

OTTAWA, Thursday, May 27, 2010

(18)

[English]

The Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs met this day at 10:32 a.m., in room 257, East Block, the chair, the Honourable Joan Fraser, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Angus, Baker, P.C., Boisvenu, Carstairs, P.C., Fraser, Housakos, Joyal, P.C., Lang, Rivest, Runciman, Wallace and Watt (12).

*In attendance:* Jennifer Bird and Cynthia Kirkby, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; and Mona Ishack, Communications Officer, Communications Directorate.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, May 26, 2010, the committee continued its study of Bill S-9, An Act to amend the Criminal Code (auto theft and trafficking in property obtained by crime).

*WITNESSES:**Canada Border Services Agency:*

Caroline Xavier, Director General, Corporate Secretariat Directorate;

Robert Borland, Counsel.

*Canada Revenue Agency:*

Terrance I. McAuley, Assistant Commissioner;

Johanne Charbonneau, Director, Criminal Investigations Division.

*Insurance Bureau of Canada:*

Richard Dubin, Vice-President, Investigative Services;

*TÉMOINS :**Ministère de la Justice Canada :*

William Bartlett, avocat-conseil, Section de la politique en matière de droit pénal;

Paula Clarke, avocate, Section de la politique en matière de droit pénal.

La présidente ouvre la séance.

L'honorable Robert Nicholson, C.P., fait une déclaration puis, avec M. Bartlett, répond aux questions.

À 17 h 24, la séance est suspendue.

À 17 h 30, la séance reprend.

M. Bartlett et Mme Clarke répondent aux questions.

À 17 h 55, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

## ATTESTÉ :

OTTAWA, le jeudi 27 mai 2010

(18)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles se réunit aujourd'hui, à 10 h 32, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Joan Fraser (*présidente*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Angus, Baker, C.P., Boisvenu, Carstairs, C.P., Fraser, Housakos, Joyal, C.P., Lang, Rivest, Runciman, Wallace et Watt (12).

*Également présentes :* Jennifer Bird et Cynthia Kirkby, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Mona Ishack, agente de communications, Direction des communications.

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 26 mai 2010, le comité poursuit son étude du projet de loi S-9, Loi modifiant le Code criminel et d'autres lois (vol d'automobile et trafic de biens criminellement obtenus).

*TÉMOINS :**Agence des services frontaliers du Canada :*

Caroline Xavier, directrice générale, Direction du secrétariat général;

Robert Borland, avocat.

*Agence du revenu du Canada :*

Terrance I. McAuley, sous-commissaire;

Johanne Charbonneau, directrice, Division des enquêtes criminelles.

*Bureau d'assurance du Canada :*

Richard Dubin, vice-président, Services d'enquête;

Dennis Prouse, Director, Government Relations.

The chair made an opening statement.

Ms. Xavier made a statement and, together with Mr. McAuley, Ms. Charbonneau and Mr. Borland, answered questions.

At 12:05 p.m., the committee suspended.

At 12:08 p.m., the committee resumed.

Mr. Dubin made a statement and, together with Mr. Prouse, answered questions.

At 1:03 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:*

Dennis Prouse, directeur, Relations gouvernementales.

La présidente ouvre la séance.

Mme Xavier fait une déclaration puis, avec M. McAuley, Mme Charbonneau et M. Borland, répond aux questions.

À 12 h 5, la séance est suspendue.

À 12 h 8, la séance reprend.

M. Dubin fait une déclaration puis, avec M. Prouse, répond aux questions.

À 13 h 3, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ :*

*La greffière du comité,*

Shaila Anwar

*Clerk of the Committee*

**EVIDENCE**

OTTAWA, Wednesday, May 26, 2010

The Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs, to which was referred Bill S-9, An Act to amend the Criminal Code (auto theft and trafficking in property obtained by crime) met this day at 4:14 p.m. to give consideration to the bill.

**Senator Joan Fraser** (*Chair*) in the chair.

[*English*]

**The Chair:** Honourable senators, I see a quorum. Welcome to this meeting of the Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs.

[*Translation*]

Today, we begin our study of Bill S-9, An Act to amend the Criminal Code (auto theft and trafficking in property obtained by crime). It is a privilege and a pleasure for us to welcome our first witness on this bill, the Honourable Rob Nicholson, Minister of Justice and Attorney General of Canada.

[*English*]

Minister, you are such an experienced witness before this committee that I do not have to tell you any of the ritual. I believe you have a statement.

**Hon. Robert Nicholson, P.C., M.P., Minister of Justice and Attorney General of Canada:** Thank you very much.

Honourable senators, I am pleased to be here with two representatives from the Department of Justice Canada; Paula Clarke and William Bartlett. I am very pleased to have them join me and I am pleased to have the opportunity to begin the debate on Bill S-9, an act to amend the Criminal Code, (auto theft and trafficking in property obtained by crime.)

When Bill C-26, an earlier version of this bill, was debated in the House of Commons, it received extremely strong support. It went through very well. I would like to review the major components of this bill and I will be happy to respond to any questions that you might have.

With this legislation, the government will update the Criminal Code to address the problems created by complex auto theft rings and other forms of property crime undertaken by organized criminals in Canada today. The bill proposes to create a separate offence of theft of a motor vehicle, which would carry a mandatory prison sentence of six months for conviction of a third or subsequent offence when it is prosecuted by indictment. It will establish a new offence of altering, destroying or removing a vehicle identification number, VIN, and it will make it an offence to traffic in property obtained by crime and make the possession of such property for the purpose of trafficking an offence.

**TÉMOIGNAGES**

OTTAWA, le mercredi 26 mai 2010

Le Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles, auquel a été renvoyé le projet de loi S-9, Loi modifiant le Code criminel (vol d'automobile et trafic de biens criminellement obtenus), se réunit aujourd'hui, à 16 h 14, pour examiner le projet de loi.

**Le sénateur Joan Fraser** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**La présidente :** Mesdames et messieurs les sénateurs, je constate que nous avons le quorum. Je vous souhaite la bienvenue à cette séance du Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles.

[*Français*]

Nous entamons aujourd'hui notre étude du projet de loi S-9, Loi modifiant le Code criminel (vol d'automobile et trafic de biens criminellement obtenus). Nous avons le plaisir et le privilège d'accueillir comme premier témoin sur ce projet de loi l'honorable Rob Nicholson, ministre de la Justice et procureur général du Canada.

[*Traduction*]

Monsieur le ministre, puisque vous êtes un témoin expérimenté du comité, je n'ai pas besoin de vous expliquer la marche à suivre. Je crois que vous désirez faire une déclaration.

**L'honorable Robert Nicholson, C.P., député, ministre de la Justice et procureur général du Canada :** Merci beaucoup.

Mesdames et messieurs les sénateurs, je suis heureux d'être ici en compagnie de deux représentants du ministère de la Justice, Paula Clarke et William Bartlett. Je saisis avec joie cette chance d'ouvrir le débat sur le projet de loi S-9, Loi modifiant le Code criminel (vol d'automobile et trafic de biens criminellement obtenus).

Le projet de loi C-26, une version antérieure du projet de loi S-9, a reçu un ferme appui lorsqu'il a fait l'objet d'un débat à la Chambre des communes. Il a été très bien reçu. J'aimerais passer en revue les principaux éléments du présent projet de loi, puis je répondrai à toutes vos questions avec plaisir.

La mesure législative permettra au gouvernement de modifier le Code criminel en vue de s'attaquer aux problèmes engendrés par les réseaux complexes de vol d'automobiles et par d'autres types de crimes contre les biens qui sont aujourd'hui commis par des criminels organisés au Canada. Le projet de loi prévoit une infraction distincte pour le vol de véhicules à moteur, qui entraînerait une peine obligatoire de six mois d'emprisonnement dans le cas d'un individu poursuivi par mise en accusation pour une troisième infraction ou une infraction ultérieure. Il crée également une nouvelle infraction consistant à modifier, à enlever ou à oblitérer le numéro d'identification d'un véhicule, de même qu'une infraction de trafic de biens criminellement obtenus et de possession en vue du trafic de biens criminellement obtenus.



Property crime, and in particular auto theft, creates victims. There is sometimes a mistaken impression that property crime is a victimless crime but this is not the case. Canadians who have had their family car stolen or their home broken into are left feeling violated and out of pocket for, among other things, the insurance deductible, and insurance companies have to cover these financial losses. Some Canadians do not have insurance to cover the loss of a vehicle from theft or to cover the contents of their homes and are left uncompensated.

Auto theft also victimizes Canadians by making our roads unsafe. A study carried out by the National Committee to Reduce Auto Theft reported that in the period of 1999 to 2001, 81 people were killed as a result of auto theft and another 127 people were seriously injured.

When an auto thief is behind the wheel of a stolen car and takes off, seeking to escape detection, the risk of collision and injury increases. Stakeholders, such as law enforcement and our provincial counterparts who are deeply concerned about the impact of auto theft on their communities, have called on the federal government to do something about this serious crime.

This bill is part of our government's efforts to crack down on those criminals who choose to participate in auto theft and in other aspects of serious property crime. It is painfully clear that organized crime is significantly involved with auto theft in this country.

In recent years, our auto theft rates have remained at unacceptably high levels, while the number of recovered stolen vehicles has declined. This indicates an increased involvement of organized crime in auto theft. Law enforcement experts tell us that when a car is not recovered, organized auto theft rings have likely exported it to a foreign country. It used to be that over 90 per cent of stolen cars were recovered. Today that has fallen to 70 per cent, nationwide, with recovery rates varying by cities.

In large cities in Ontario, Quebec, and Nova Scotia, organized crime groups are believed to be more active in thefts, thanks in part to readily accessible ports, which allow cars to be shipped out of the country quickly and with relative ease. Out of the approximately 147,000 automobiles stolen every year, police and insurance experts estimate that about 20,000 of these cars are shipped abroad.

To this end, the creation of a distinct offence of motor vehicle theft sends a strong message to potential thieves that the criminal justice system is serious about fighting theft in Canada. The government's proposed offence would be a hybrid offence with a maximum of 10 years imprisonment on indictment and 18 years imprisonment on summary conviction.

I believe that the creation of a distinct offence of motor vehicle theft will be extremely helpful in assisting the criminal justice system identify repeat auto thieves and target these repeat offenders by imposing a mandatory minimum penalty for those

Le crime contre les biens, et en particulier le vol d'automobiles, fait des victimes, alors qu'on a parfois l'impression, à tort, que ce n'est pas le cas. Les Canadiens qui se sont fait voler leur voiture familiale ou dont le domicile a été la proie de voleurs se sentent violés et devront payer, entre autres, la franchise exigée par leur compagnie d'assurances, qui elle doit compenser ces pertes financières. Certains Canadiens n'ont pas d'assurances pour couvrir les pertes occasionnées par le vol de leur véhicule ou des biens qui étaient dans leur maison.

De plus, le vol d'automobiles fait des victimes en troublant la sécurité sur les routes au Canada. Une étude menée par le Comité national pour réduire le vol automobile a révélé qu'entre 1999 et 2001, 81 personnes ont perdu la vie lors de vol d'automobiles et 127 autres ont été grièvement blessées.

Un voleur qui prend la fuite au volant d'une voiture volée pour tenter d'échapper aux recherches de la police court un risque accru d'entrer en collision avec d'autres véhicules et de blesser des gens. Les parties intéressées, comme les forces fédérales et provinciales d'application de la loi qui sont profondément préoccupées par les répercussions du vol d'automobiles dans leurs communautés, ont fait appel au gouvernement fédéral afin qu'il s'occupe de ce crime grave.

Le projet de loi S-9 s'inscrit dans le cadre des efforts déployés par le gouvernement pour sévir contre les criminels qui choisissent de commettre des vols d'automobiles et d'autres types de crimes graves contre les biens. Il n'est que trop évident que le crime organisé est fortement impliqué dans le vol d'automobiles au pays.

Ces dernières années, les taux de vol d'automobiles au Canada sont demeurés inacceptablement élevés, tandis que le nombre de véhicules retrouvés a diminué. Cela indique que le crime organisé est de plus en plus mêlé au vol d'automobiles. Les spécialistes de l'application de la loi nous disent que les voitures non retrouvées sont probablement exportées dans d'autres pays par l'entremise de réseaux organisés de vol d'automobiles. Auparavant, on retrouvait plus de 90 p. 100 des voitures volées. Aujourd'hui, cette proportion est descendue à 70 p. 100 dans l'ensemble du pays, un taux qui varie d'une ville à l'autre.

On croit que les groupes du crime organisé commettent davantage de vols dans les grandes villes de l'Ontario, du Québec et de la Nouvelle-Écosse, ce qui s'explique en partie par la facilité d'accès aux ports, grâce auxquels ils peuvent expédier rapidement et assez aisément les voitures hors du pays. Parmi les quelque 147 000 voitures volées chaque année, la police et les compagnies d'assurances estiment qu'environ 20 000 sont expédiées à l'étranger.

Pour cette raison, la création d'une infraction distincte pour le vol de véhicules à moteur indique clairement aux éventuels voleurs que notre système de justice pénale veut sérieusement combattre le vol. Cette infraction proposée par le gouvernement est une infraction mixte punissable d'une peine maximale de 10 ans d'emprisonnement par mise en accusation ou de 18 ans par procédure sommaire.

Je crois que la création d'une infraction distincte pour le vol de véhicules à moteur aidera grandement le système de justice pénale à identifier les voleurs d'automobiles récidivistes et à leur infliger une peine minimale obligatoire dans le cas d'une troisième

convicted of a third or subsequent offence when the prosecutor proceeds by indictment. It will not matter whether the previous two convictions were indictable or summary conviction offences.

I believe that a mandatory minimum penalty for a third conviction of motor vehicle theft is a step in the right direction for restoring public confidence in our criminal justice system. The problem currently facing the courts is that very often a prosecutor is unaware that the offender is a career car thief. Normally, the offender is simply charged with theft over \$5,000 or possession of properties over \$5,000 and there is no indication on the available record of the type of stolen property.

A distinct offence of motor vehicle theft will help give the courts a better idea of the background of the offender for bail hearings and sentencing purposes. Indeed, this reasoning holds true for the proposed VIN, vehicle identification number, tampering offence that I will discuss in a moment.

Conviction for either of these offences would more clearly and accurately document a person's involvement in an organized vehicle theft ring as part their criminal record. This in turn would help the police and Crown prosecutors to deal appropriately with those people in subsequent investigations and prosecutions.

The theft of a motor vehicle for profit usually involves an elaborate cycle of theft, disguising the vehicle, and resale or export. One of the ways in which vehicles are disguised and resold is through the tampering of the vehicle identification number, the VIN. There is currently no offence in the Criminal Code directly prohibiting the alteration, obliteration or removal of a VIN. Currently under the Criminal Code, those who tamper with VINs are often charged under section 354, the offence of "possession of property obtained by crime." This offence includes a provision stating that proof of possession of a vehicle with a removed or obliterated VIN is, in the absence of evidence to the contrary, proof that the vehicle was obtained by crime.

However, to address this gap in the Criminal Code, the proposed amendment would make it an offence to wholly or partially alter, obliterate or remove a vehicle identification number on a motor vehicle. The penalty for the proposed VIN tampering offence would be a maximum of five years on indictment, or to a fine of up to \$2,000 or imprisonment for six months or both on summary conviction.

There is, however, a range of lawful activity that would include the alteration of a VIN, such as collision repairs. To this end, the provision would also contain an express exception stating that no person shall be convicted of the proposed offence if the act that is alleged to constitute the offence is for the purpose of legitimate motor vehicle repair or maintenance or any other legitimate purpose.

infraction ou d'une infraction ultérieure poursuivie par mise en accusation, peu importe si les deux infractions précédentes ont été poursuivies par mise en accusation ou par procédure sommaire.

À mon avis, l'imposition d'une peine minimale obligatoire pour un troisième vol de véhicules à moteur est un pas dans la bonne direction pour rétablir la confiance du public dans notre système de justice pénale. En ce moment, il arrive bien souvent qu'un procureur ne sache pas si un délinquant est un voleur de voitures professionnel. Normalement, le délinquant est simplement accusé du vol d'un bien d'une valeur de plus de 5 000 \$, ou de la possession de biens d'une valeur de plus de 5 000 \$, et le genre de bien qu'il a volé n'est pas précisé.

La création d'une infraction distincte pour le vol de véhicules à moteur aidera les tribunaux à avoir une meilleure idée des antécédents des délinquants lors des enquêtes sur le cautionnement et de la détermination de la peine. En fait, ce raisonnement tiendra également en ce qui concerne l'infraction proposée consistant à modifier le numéro d'identification d'un véhicule, dont je parlerai dans un instant.

Lorsqu'un individu est reconnu coupable de l'une ou l'autre de ces infractions, son casier judiciaire précisera clairement s'il est mêlé à un réseau organisé de vol d'automobiles. En retour, cela aidera les policiers et les procureurs de la Couronne à agir de la façon qui convient avec ces individus lors des enquêtes et des poursuites subséquentes.

Le vol lucratif de véhicules à moteur s'inscrit habituellement dans le cadre d'un cycle complet, qui comprend le vol et le camouflage de l'identité du véhicule ainsi que sa revente ou son exportation. L'une des façons de camoufler l'identité des véhicules et de les revendre est de modifier leur numéro d'identification. Pour l'instant, le Code criminel n'interdit pas directement de modifier, d'enlever ou d'oblitérer ce numéro. Ceux qui le font sont souvent accusés, en vertu de l'article 354 du Code criminel, d'infraction de « possession de biens criminellement obtenus ». Cet article comporte une disposition qui dit que la preuve qu'une personne a en sa possession un véhicule dont le numéro d'identification a été enlevé ou oblitéré fait preuve, en l'absence de toute preuve contraire, du fait qu'il a été obtenu par la perpétration d'un crime.

Toutefois, la modification du Code criminel proposée pour pallier cette lacune vise à créer une infraction consistant à modifier, à enlever ou à oblitérer, en tout ou en partie, le numéro d'identification d'un véhicule à moteur. On propose que toute personne qui commet l'infraction de modifier le numéro d'identification d'un véhicule soit passible, par mise en accusation, d'une peine d'emprisonnement maximale de cinq ans. Par procédure sommaire, cette personne serait passible d'une amende pouvant aller jusqu'à 2 000 \$ ou d'une peine d'emprisonnement de six mois, ou bien des deux.

Il existe cependant un certain nombre d'activités légitimes qui justifient de modifier le numéro d'identification d'un véhicule, comme les réparations à la suite d'une collision. À cette fin, la disposition comprendrait également une exception expresse stipulant que le geste en question ne constitue pas une infraction s'il est effectué sur un véhicule à moteur dans le cadre de toute réparation, de son entretien normal ou dans tout autre but légitime.

Organized crime is also involved in auto theft and property theft in general, through the trafficking of property obtained by crime in chop shops or other theft rings that deal with a wide variety of stolen property.

The proposed trafficking offences in Bill S-9 would begin to address these problems. Trafficking in property obtained by crime, along with other criminal activity such as drug trafficking, prostitution and fraud, is one of the many activities that makes organized crime profitable in this country. The bill would make it a crime to traffic in, or possess for the purpose of, trafficking property obtained by crime, including importing or exporting.

Currently, section 354 of the Criminal Code, the general offence of possession of property obtained by crime, which carries a maximum of 10 years for property valued over \$5,000, is the principal Criminal Code offence that is used to address trafficking in property obtained by crime. However, this possession offence does not adequately capture the full range of activities involved in trafficking.

The proposed offences would provide a wide definition of trafficking that would include the selling, giving, transferring, transporting, importing, exporting, sending or delivering of goods or offering to do any of the above, of property obtained by crime. This new law would target all the middlemen who move stolen property, from the initial criminal act through to the consumer.

Both proposed trafficking offences have higher penalties than the existing offence of possession of property obtained by crime. If the value of the item trafficked exceeds \$5,000, anyone convicted of this offence could face up to 14 years in prison. If the value does not exceed \$5,000, it would be a hybrid offence and subject to imprisonment up to five years on indictment or six years on summary conviction. This penalty would be consistent with the existing penalty scheme already in the Criminal Code.

It is also worth noting that if any indictable offence is found to have been committed for the benefit or at the direction of or in association with a criminal organization, an additional offence would apply. It would be open to the Crown to prove the additional element of a link to organized crime and obtain a separate conviction under section 467.12 of the Criminal Code. The maximum penalty for this offence is 14 years, which, as you I am sure are aware, must be served consecutively to any other offence for crime.

The proposed trafficking offences would also respond to the concerns of stakeholders such as the Insurance Bureau of Canada that has long advocated for stronger enforcement to prevent the export of stolen vehicles. Under the Customs Act, in order for the Canada Border Services Agency to apply the administrative powers of the Customs Act to the cross-border movement of

Le crime organisé est également mêlé au vol d'automobiles et de biens en général, et ce, par l'intermédiaire du trafic de biens criminellement obtenus auprès d'ateliers de démontage ou d'autres réseaux de vol de biens de nature variée.

Les infractions de trafic proposées dans le projet de loi S-9 permettraient de s'attaquer à ces problèmes. Le trafic de biens criminellement obtenus, tout comme d'autres activités criminelles telles que le trafic de stupéfiants, la prostitution et la fraude, est l'une des nombreuses activités qui permettent au crime organisé d'être rentable au pays. Le projet de loi rendrait illégal le trafic de biens criminellement obtenus, ou la possession en vue du trafic de biens criminellement obtenus, y compris leur importation ou exportation.

L'article 354 du Code criminel, l'infraction générale concernant la possession de biens criminellement obtenus, qui entraîne un emprisonnement maximal de 10 ans pour des biens d'une valeur supérieure à 5 000 \$, est la principale infraction du Code criminel utilisée à l'heure actuelle pour contrer le trafic de biens criminellement obtenus. Toutefois, cette infraction de possession ne couvre pas adéquatement l'ensemble des activités associées au trafic.

Les infractions proposées fourniraient une définition large du trafic qui inclurait la vente, la cession, le transfert, le transport, l'importation, l'exportation, l'envoi et la livraison de biens criminellement obtenus, de même que le fait d'offrir d'accomplir l'une ou l'autre de ces activités. Ainsi, les nouvelles dispositions législatives viseraient tous les intermédiaires qui participent au transfert du bien volé, à partir du moment où le crime a été perpétré et jusqu'au transfert du bien au destinataire final.

Les deux nouvelles infractions proposées entraînent des peines plus lourdes que l'infraction existante visant la possession de biens criminellement obtenus. Si la valeur du bien ayant fait l'objet du trafic dépasse 5 000 \$, la peine maximale d'emprisonnement en cas de déclaration de culpabilité pourrait atteindre 14 ans. Si la valeur ne dépasse pas 5 000 \$, il s'agit d'une infraction mixte, c'est-à-dire qu'elle entraînerait une peine d'emprisonnement maximale de cinq ans dans le cas d'une poursuite par mise en accusation, ou d'une peine maximale de six ans dans le cas d'une déclaration de culpabilité par procédure sommaire. Cette peine serait compatible avec le régime actuel de peines prévu dans le Code criminel.

Il vaut également la peine de signaler que si l'on constate qu'un acte criminel a été commis au profit ou sous la direction d'une organisation criminelle, ou en association avec elle, une infraction supplémentaire s'appliquerait aussi. Il appartiendrait à la Couronne de prouver l'élément additionnel démontrant l'existence d'un lien avec le crime organisé et d'obtenir une condamnation distincte aux termes de l'article 467.12 du Code criminel. La peine maximale pour cette infraction est de 14 ans, à purger, comme vous le savez certainement, consécutivement à toute autre peine pour le crime en cause.

Les infractions proposées visant le trafic répondraient également aux préoccupations des intervenants, tels que le Bureau d'assurance du Canada, qui préconise depuis longtemps un régime d'application plus sévère pour prévenir l'exportation de voitures volées. En vertu de la Loi sur les douanes, pour que l'Agence des services frontaliers du Canada puisse appliquer les

property obtained by crime, such goods must first be expressly classified somewhere in federal law as prohibited goods for the purpose of importation or exportation. This bill would supply that classification provision.

Today, Canada Border Services Agency officers are only authorized to examine and detain goods entering or exiting Canada in order to determine whether or not the importation or exportation complies with federal legislation controlling the movement of goods across our borders.

The mandate of the CBSA does not include a broad law enforcement role, and its officers therefore have limited authority to deal with the movement of stolen property. The express prohibition provision in this bill would allow CBSA officers to examine and detain stolen goods, which could ultimately result in the police laying criminal charges. With this proposed amendment, the CBSA officers could identify targets, conduct examinations and detain these goods. They would then search law enforcement databases to determine whether the goods had been reported stolen, and refer the case to the police in appropriate cases.

This government has been hard at work introducing legislation that will help keep Canadians safe from organized crime. In 2009, Bill C-14 came into force. It now provides the police and justice with crucial new tools in our fight against organized crime. Our Tackling Crime agenda is broad and we remain committed to moving forward to ensure safe streets and communities.

Honourable senators, with Bill S-9, this government has continued to show its commitment to make Canada safer by taking necessary steps to help combat property crime, including auto theft. This legislation will be a strong measure to help law enforcement and prosecutors deal with criminals who commit auto theft and traffic in property obtained by crime. It is widely supported by Canadians and we owe it to them to bring this legislation into law as soon as possible.

**The Chair:** Thank you, minister. We will begin questions.

**Senator Wallace:** Thank you, Mr. Minister. It was a very good presentation and we certainly appreciate you being here today.

As you mentioned, this bill very much responds to the opinion of law enforcement officials across the country and the shortcomings they have recognized in the Criminal Code in dealing with auto theft offences.

Could you give the committee a bit more detail on the types of discussions that have taken place across the country with law enforcement? It strikes me this is not a made-in-Ottawa solution but rather it is responding to a problem across the country.

**Mr. Nicholson:** Senator, first let me thank you for all you do in terms of moving this country's criminal justice agenda forward.

pouvoirs administratifs de la loi aux mouvements transfrontaliers de biens criminellement obtenus, ces marchandises doivent être classifiées quelque part dans les lois fédérales comme étant interdites à l'importation et à l'exportation. Le projet de loi fournirait cette disposition de classification.

À l'heure actuelle, les agents de l'ASFC ne sont autorisés qu'à examiner et à confisquer les marchandises qui entrent au Canada ou qui en sortent pour déterminer si l'importation ou l'exportation sont conformes à la législation fédérale qui vise le transport des marchandises de part et d'autre de nos frontières.

Dans le cadre de son mandat, l'ASFC n'a pas un vaste rôle d'application de la loi, et ses agents ont ainsi des pouvoirs limités pour gérer les cas de transport de biens volés. La disposition de prohibition expresse dans ce projet de loi permettrait aux agents de l'ASFC d'examiner et de confisquer les biens volés, ce qui se traduirait au bout du compte par le dépôt d'accusations criminelles par la police. La modification proposée permettrait aux agents de l'ASFC de cibler des individus, de procéder à des interrogatoires et de confisquer ces biens. Ils pourraient ensuite faire des recherches dans les bases de données des forces de l'ordre pour déterminer si le vol de ces biens a été signalé et déférer le cas à la police, au besoin.

Le gouvernement travaille très fort pour présenter des mesures législatives qui aideront à protéger les Canadiens du crime organisé. En 2009, le projet de loi C-14 est entré en vigueur. La police et le système judiciaire disposent maintenant de nouveaux outils essentiels pour lutter contre le crime organisé. Notre programme S'attaquer au crime est vaste, et nous restons déterminés à préserver la sécurité dans nos rues et au sein de nos communautés.

Honorables sénateurs, le projet de loi S-9 permet au gouvernement de montrer qu'il tient toujours à améliorer la sécurité au Canada et qu'il prend les mesures qui s'imposent pour aider à prévenir le crime contre les biens, y compris le vol d'automobiles. La mesure législative aidera grandement les agents d'application de la loi et les poursuivants à s'occuper des délinquants qui volent des automobiles et s'adonnent au trafic de biens criminellement obtenus. Elle reçoit l'appui majoritaire des Canadiens, et nous leur devons de la faire adopter dès que possible.

**La présidente :** Merci beaucoup, monsieur le ministre. Nous allons passer aux questions.

**Le sénateur Wallace :** Merci, monsieur le ministre. Vous avez présenté un très bon exposé. Nous sommes ravis que vous soyez ici aujourd'hui.

Comme vous l'avez dit, le projet de loi correspond énormément à l'opinion que partagent les agents d'application de la loi partout au pays, et il comble les lacunes qu'ils ont relevées dans le Code criminel en matière d'infractions liées au vol d'automobiles.

Pourriez-vous préciser la teneur des discussions qui ont eu lieu partout au pays avec les forces d'application de la loi? Je suis étonné que la solution ne provienne pas uniquement d'Ottawa et qu'elle réponde plutôt à un problème qui existe partout au pays.

**M. Nicholson :** Sénateur, permettez-moi tout d'abord de vous remercier pour tout le travail que vous accomplissez en vue de faire avancer les choses en matière de justice pénale au Canada.

I can tell you, when I get together with law enforcement agencies, it is the exception when they do not mention auto theft. They are very clear that the laws are outdated and do not respond to the challenges they face.

Depending on where I am in the country, I hear about organized crime chop shops and export schemes that move automobiles and automobile parts out of this country. I hear about the deficiencies in the current law. Law enforcement officials wonder how many people possess the stolen goods. They talk about the chop shops and remark that they may arrest the people at the chop shop but miss many others involved in the crime.

Making auto theft a separate offence has been very well received. I can point out the comment made by a former Attorney General of Manitoba who said there is a separate section in the Criminal Code that provides for the theft of a cow, but there is no separate section for the theft of an automobile.

I will give credit to my provincial counterparts in both Manitoba and Saskatchewan in terms of what they are doing concerning intervention. They have also implemented different procedures to try to intercept, stop and reduce auto theft in a number of their communities. However, they were very clear that they want to see something like the bill we have before us here today.

The bill was very well received. Again, when I get together with law enforcement, not mentioning auto theft is the exception. That is another very good reason to pass this bill.

**Senator Wallace:** As you point out, minister, with this and other bills initiated through your department, there seems to be a focus on organized crime. There are serious issues in the country and we have to adjust the Criminal Code and other laws to adapt to those issues.

I wonder if there is anything more you would like to add in relation to the impact you see this bill having on organized crime. I have recently heard that, on average, 400 auto thefts occur in this country each day. Obviously, many of those thefts relate to criminal organizations. Therefore, I wonder about the impact you hope this bill would have on criminal activity.

**Mr. Nicholson:** That is part of that message. The face of crime in this country has changed over the last 20 or 30 years. The operations law enforcement agencies are going up against are becoming more sophisticated. I hear this all the time. Crime is becoming borderless, and this is why you have the provisions with respect to Canada Border Services Agency.

Je peux vous dire que les représentants des organismes d'application de la loi que je rencontre mentionnent quasiment toujours le vol d'automobiles. À leurs yeux, les lois sont clairement désuètes et ne tiennent pas compte des difficultés auxquels ils font face.

Selon l'endroit où je me trouve au pays, j'entends parler d'ateliers de démontage appartenant au crime organisé et de stratagèmes utilisés pour expédier des automobiles entières ou en pièces détachées hors du pays. J'entends aussi parler des lacunes de la loi actuelle. Les agents d'application de la loi se demandent combien de personnes possèdent des biens volés. Ils observent que, même s'ils procèdent à l'arrestation des personnes qui travaillent dans les ateliers de démontage, beaucoup d'autres individus impliqués dans le crime leur filent entre les doigts.

La proposition de créer une infraction distincte pour le vol d'automobiles a été très bien accueillie. Permettez-moi de reprendre les propos d'un ancien procureur général du Manitoba, qui a souligné que le Code criminel comporte un article distinct pour le vol d'une vache, mais pas pour le vol d'une automobile.

Je félicite mes homologues provinciaux du Manitoba et de la Saskatchewan pour le travail qu'ils accomplissent en matière d'intervention. Ils ont également mis en place différents mécanismes pour essayer d'intercepter les voleurs d'automobiles ainsi que de mettre un frein à leurs activités ou d'en réduire la fréquence dans plusieurs de leurs communautés. Toutefois, ils ont très clairement laissé savoir qu'ils voulaient qu'une mesure comme le projet de loi dont nous sommes saisis aujourd'hui soit mise en place.

Le projet de loi a été très bien accueilli. Je le répète, les agents d'application de la loi que je rencontre parlent quasiment toujours du vol d'automobiles. C'est une autre excellente raison d'adopter le projet de loi.

**Le sénateur Wallace :** Comme vous l'avez souligné, monsieur le ministre, votre ministère semble vouloir concentrer ses efforts sur le crime organisé, comme en témoignent ce projet de loi ainsi que d'autres mesures législatives qu'il a élaborées. Il y a de graves problèmes au pays; nous devons adapter le Code criminel et d'autres lois en conséquence.

Je me demande si vous aimeriez ajouter autre chose à propos des répercussions que vous croyez que ce projet de loi aura sur le crime organisé. Dernièrement, j'ai entendu dire que, en moyenne, 400 voitures sont volées chaque jour au pays. Évidemment, un grand nombre de ces vols sont liés aux organisations criminelles. Par conséquent, je me demande quelles répercussions vous espérez que ce projet de loi aura sur la criminalité.

**M. Nicholson :** Cela fait partie du message. Au cours des 20 ou 30 dernières années, la nature de la criminalité a changé au pays. Les opérations que les organismes d'application de la loi tentent de contrer sont de plus en plus sophistiquées; j'en entends continuellement parler. Le crime a de moins en moins de frontières, et c'est pourquoi les dispositions concernant l'Agence des services frontaliers du Canada ont été proposées.

It is not just a question of someone stealing a car and trying to sell it to someone in the next town. I pointed out that 20 per cent of these cars are being shipped out of the country; they are gone. This is why they cannot be located.

They all tell me the same thing. They say that even though crime is becoming more sophisticated, the Criminal Code has not been updated in over 100 years. You have to update the laws to respond to the current challenges. That is what they were telling me. If you have any witnesses from the law enforcement side, I am sure they will confirm what I am telling you.

**Senator Baker:** I would like to get to some law enforcement testimony that has been critical to this bill. Minister, I would also like to have Mr. Bartlett answer some of the questions, with your permission, because he gave testimony before the House of Commons committee and Justice when it dealt with this bill just a short time ago. Mr. Bartlett is well known; he has been quoted by superior court judges recently in testimony before this committee, and he is held in great esteem.

First, the Canadian Construction Association and an organization which has the abbreviation OSWCA are quoted on page 9 of the June 8, 2009, House of Commons Standing Committee on Justice and Human Rights. A gentleman of 32 years of law enforcement experience with the OPP said:

I've spoken to investigators with the Insurance Bureau of Canada, to the officer in charge of the provincial auto theft team in Ontario, and to auto theft investigators with the Peel Regional Police and York Regional Police, who all share my concerns about the new and unwarranted defences that criminals will have if proposed subsection 353.1(3) becomes law.

... the addition of proposed subsection 351.1(3) will create a series of new defences for criminals engaged in automotive and construction equipment theft. We urge the committee to delete proposed subsection 351.1(3).

I would like a response to this statement.

**Mr. Nicholson:** Again, the honourable senator is referring to the defence of someone who is changing the vehicle identification number for legitimate purposes. It seems to me, senator, it is only reasonable that you do not want to be capturing people who are not part of organized crime and people who are not running a chop shop.

I think I am getting the drift. You would like us to be toughening up these things even more, having fewer exceptions. Is that the trend now? I would be very happy to hear that trend from you, senator. Again, I think you will see it is worded very carefully. Mr. Bartlett or Ms. Clarke may want to comment.

Il ne s'agit pas seulement de voler des voitures et de les vendre dans la ville voisine. J'ai mentionné que 20 p. 100 de ces voitures sont expédiées à l'étranger; elles ne sont plus ici. C'est pourquoi elles sont introuvables.

Ils me disent tous la même chose. Ils disent que même si les crimes deviennent de plus en plus complexes, on n'a pas mis à jour le Code criminel au cours des 100 dernières années. Il faut mettre les lois à jour pour qu'elles tiennent compte des problèmes actuels. C'est ce qu'ils me disaient. Si des agents d'application de la loi comparaissent devant vous, je suis certain qu'ils vous confirmeront ce que je vous dis.

**Le sénateur Baker :** J'aimerais obtenir des témoignages d'agents d'application de la loi qui ont été importants pour ce projet de loi. Monsieur le ministre, avec votre permission, j'aimerais également que M. Bartlett réponde à certaines questions puisqu'il a témoigné devant le comité de la Chambre des communes sur la justice lorsqu'il était question de ce projet de loi tout récemment. M. Bartlett est bien connu; des juges de la Cour supérieure l'ont cité il n'y a pas longtemps devant notre comité et il jouit d'une haute estime.

Tout d'abord, on cite les propos de l'Association canadienne de la construction et d'un organisme dont le sigle est OSWCA à la page 9 de la séance du 8 juin 2009 du Comité permanent de la justice et des droits de la personne. Un homme de 32 ans qui a de l'expérience en matière d'application de la loi à la Police provinciale de l'Ontario a dit ce qui suit :

J'ai parlé à des enquêteurs du Bureau d'assurance du Canada, à l'agent responsable de l'équipe de lutte contre les vols d'automobiles en Ontario, ainsi qu'à des enquêteurs des corps policiers régionaux de Peel et de York, et tous partagent mes inquiétudes au sujet des défenses nouvelles et injustifiées que fournira aux criminels le paragraphe 353.1(3) s'il est adopté.

[...] l'ajout du paragraphe 351.1(3) proposé créera une série de nouvelles défenses pour les criminels impliqués dans le vol d'automobiles et d'engins de chantier. Nous pressons le comité de supprimer le paragraphe 351.1(3) proposé.

J'aimerais avoir vos commentaires sur cette intervention.

**M. Nicholson :** Encore une fois, l'honorable sénateur fait référence à la défense d'une personne qui modifie le numéro d'identification d'un véhicule pour des raisons légitimes. Il me semble, monsieur le sénateur, qu'il n'est que raisonnable qu'on ne veuille pas arrêter des gens qui ne sont pas membres du crime organisé et qui n'ont pas d'atelier de cannibalisation.

Je crois comprendre votre position. Vous aimeriez que nous durcissions ces dispositions encore davantage et qu'il y ait un moins grand nombre d'exceptions. S'agit-il de la tendance actuelle? Je serais très heureux de vous entendre parler de cette tendance, monsieur le sénateur. Encore une fois, je crois que vous constaterez que c'est très soigneusement rédigé. M. Bartlett ou Mme Clarke veulent peut-être intervenir.

However, we would not want to have people who are legitimately part of a law enforcement agency or assisting law enforcement agencies to be caught under the new offence of altering a vehicle identification number.

**Senator Baker:** This is someone who has been with the OPP for 32 years, quoting the York Regional Police and the Peel Regional Police.

Let me get to our committee meeting recently on this very bill. We had before us Detective Sergeant Stephen Boyd of the Organized Crime Enforcement Bureau, Ontario Provincial Police. On December 10, 2009, before this committee, he said on page 13 and 14:

In my view, the bill inadvertently creates obstacles to the enforcement of criminal behaviour through exemptions. . . the legislation creates legal exemptions to a prohibited act.

We believe that this clause will reduce the reasonable expectation of conviction.

That is testimony from the Organized Crime Enforcement Bureau of the Ontario Provincial Police. That organization takes strong exception to this subsection in the bill, which they claim is providing a defence. What would be the response to that kind of criticism, Mr. Bartlett?

**William Bartlett, Senior Counsel, Criminal Law Policy Section, Department of Justice Canada:** Senator, there is not one vehicle identification number on a vehicle, to start with. There are up to 18 VINs on various parts of the vehicle.

**The Chair:** Are they the same numbers?

**Mr. Bartlett:** The numbers are the same. We think of the identification number that you see on the dash of your car, but that same number is stamped on the engine block and various other places. It will be commonplace, in the normal activities involving repairs, particularly after collisions, or being modified that one or the other of the VINs on the vehicle will be removed or obliterated. In order to create a viable offence, we have to describe very carefully in a very targeted fashion, exactly what an unlawful removal would be or, as this proposed section would do, simply make it an offence to remove or alter or obliterate the VIN and then provide appropriate exemptions for the legitimate activity.

With respect to the police witnesses you have heard from, their concern is that the defence might be misused. I do not think they would have any quarrel with whether or not regular maintenance or legitimate modification of a vehicle for the owner of the vehicle would be an appropriate exemption in the sense that you do not want to capture that activity. You want to capture only the removal for the purposes of auto theft, but you cannot simply describe it that way. They are concerned that the defence might be misused, but we have not heard Crown attorneys say that they feel they would not be able to effectively separate it out. In the ordinary course, these exemptions will not apply, and they do not seem to feel that it would make it too difficult to prosecute if the

Toutefois, nous ne voudrions pas que la nouvelle infraction liée à la modification du numéro d'identification d'un véhicule s'applique à des personnes qui font légitimement partie d'un organisme d'application de la loi ou qui aident de tels organismes.

**Le sénateur Baker :** Il s'agit d'une personne qui a été membre de la Police provinciale de l'Ontario pendant 32 ans, qui cite les corps policiers régionaux de Peel et de York.

Permettez-moi de me référer à une séance récente de notre comité qui portait sur ce projet de loi. Le sergent-détective Stephen Boyd du Bureau de la lutte contre le crime organisé de la Police provinciale de l'Ontario y a comparu. Le 10 décembre 2009, il a dit devant ce comité, et je cite ce qui apparaît aux pages 13 et 14 du compte-rendu :

À mon avis, le projet de loi crée sans vouloir des obstacles à la répression de ces crimes en prévoyant des exceptions [...] le projet de loi crée des exceptions légales à un acte prohibé.

Nous croyons que cette disposition rendra plus difficile l'obtention d'une condamnation.

Il s'agit du témoignage du Bureau de la lutte contre le crime organisé de la Police provinciale de l'Ontario. L'organisme s'oppose vivement à ce paragraphe du projet de loi, qui, selon lui, fournit une défense. Que répondriez-vous à ce type de critique, monsieur Bartlett?

**William Bartlett, avocat-conseil, Section de la politique en matière de droit pénal, ministère de la Justice Canada :** Sénateur, pour commencer, il n'y a pas qu'un seul numéro d'identification d'un véhicule. Un véhicule peut avoir jusqu'à 18 NIV sur différentes parties.

**La présidente :** S'agit-il des mêmes numéros?

**M. Bartlett :** Ce sont les mêmes numéros. Nous pensons au numéro d'identification que nous voyons sur le tableau de bord, mais ce même numéro apparaît sur le bloc-moteur et à d'autres endroits. Il est commun, dans les activités normales entourant la réparation, en particulier après des collisions, ou au cours de modifications, que l'un ou l'autre des NIV apparaissant sur le véhicule soit enlevé ou oblitéré. Pour constituer une infraction solide, nous devons expliquer très soigneusement et de façon ciblée ce qui constituerait un enlèvement illégal, ou, comme dans le cas du paragraphe proposé, ériger en infraction le fait d'enlever, de modifier ou d'oblitérer le NIV, et ensuite décrire les exceptions qui conviennent pour les activités légitimes.

En ce qui concerne les témoignages des membres des corps policiers que vous avez entendus, ils craignent un mauvais usage de la défense. Je ne crois pas qu'ils soient contre l'idée d'inscrire l'entretien régulier ou les modifications légitimes d'un véhicule par le propriétaire comme exception valable, dans le sens qu'on ne veut pas viser cette activité. On veut viser uniquement les gens qui enlèvent les numéros lorsqu'ils volent une automobile, mais on ne peut pas le dire simplement de cette façon. Ils craignent un mauvais usage de la défense, mais les procureurs de la Couronne n'ont pas dit qu'ils ne seraient pas capables de faire la distinction. En temps normal, ces exceptions ne s'appliqueront pas, et ils ne semblent pas penser qu'il serait trop difficile de poursuivre en

defence suggests that they had some legitimate purpose. They feel the circumstances will make it clear whether it is a legitimate or illegitimate activity.

**Senator Baker:** Mr. Bartlett, I am sure that both you and the minister would agree that the owner search of the VIN number on the vehicle used in the recent bombing attempt in New York at Times Square, led to the arrest of the criminal. The secondary VIN number on the mount to the engine was intact, although the original VIN on the top of the dash had been scratched out. A search of that VIN led to the subsequent arrest.

I am concerned that the police are making this claim before this committee and the house committee. Further, I was surprised to see the same crime division saying this, after describing the theft of Eric Lindros's Corvette and all of the VIN numbers removed from it. Mr. Boyd said:

I have spoken to several Crowns in the province, and they all advised me that that was their opinion as well.

That concerns me just as much, because neither you nor the minister lays the charge. The police lay the charge. As you say, the Crown proceeds with the prosecution. If they are all saying that this clause bends over backwards to defence attorneys, why is it there? You already have "without lawful excuse" in the same section, which was not in the original Bill C-64 in the Thirty-eighth Parliament when this was introduced.

**Mr. Bartlett:** In an earlier version, the VIN tampering offence was constructed differently so that it created a sort of reverse onus, and that was of concern in terms of possible Charter litigation and Charter challenges. This construction, as I said, simply starts with a very broad prohibition that cannot stand on its own. If you simply left subsection 1 here and said it is an offence to ever remove, alter or obliterate a VIN, you would have a completely unusable provision, because that happens commonly, regularly, every day, in normal lawful activity. Subsection 3 carves out, in very express terms, and makes it clear to everyone, both those who enforce and those who might see themselves being subject to this offence. It makes clear that it simply does not cover the everyday legitimate work that occurs in a garage that deals with a car that has been involved in a collision or where major parts have to be replaced. It simply supplies the exemption that makes the original prohibition one that can be justified as valid criminal law and is compliant with the Charter requirements.

**Senator Angus:** Minister, I share your gratification at the fact that Senator Baker is so anxious to make these laws as tough as possible. If there is a way to make them tougher by either amending or changing the burden of proof on the subsection in question, I am sure you would not object too much, I certainly would not.

justice si la défense affirme que le but était légitime. Ils pensent que les circonstances permettront de juger si les activités sont légitimes ou non.

**Le sénateur Baker :** Monsieur Bartlett, je suis certain que le ministre et vous serez d'accord pour dire que la recherche du NIV du véhicule qui a été utilisé dans les récents attentats à la bombe dans le quartier de Times Square à New York a mené à l'arrestation du criminel. Le NIV secondaire inscrit sur le support du moteur était intact, même si le NIV original sur le dessus du tableau de bord avait été oblitéré. Une recherche sur ce NIV a mené à l'arrestation subséquente.

Ces déclarations faites par des corps policiers devant notre comité et le comité de la Chambre me préoccupent. De plus, j'ai été surpris d'entendre un représentant de la même section des crimes tenir ces propos après avoir parlé du vol de la corvette d'Eric Lindros et de tous les NIV qui y ont été enlevés. M. Boyd a dit :

J'ai parlé à plusieurs procureurs de la Couronne de la province et ils m'ont également fait savoir que c'était ce qu'ils pensaient.

Cela me préoccupe d'autant plus que ce n'est ni vous ni le ministre qui portez les accusations. C'est la police qui porte les accusations. Comme vous le dites, le procureur de la Couronne est chargé des poursuites. S'ils disent tous que cette disposition fait la part belle aux avocats de la défense, pourquoi est-elle là? On a déjà l'expression « sans excuse légitime » dans la même disposition, qui ne faisait pas partie du projet de loi C-64 original lorsqu'il a été présenté au cours de la 38<sup>e</sup> législature.

**M. Bartlett :** Dans une version antérieure, comme l'infraction liée à la modification du NIV avait été élaborée de façon différente, elle créait en quelque sorte une inversion de la charge de la preuve, ce qui soulevait des préoccupations en ce qui a trait aux contentieux et aux contestations fondés sur la Charte. Comme je l'ai dit, elle débute simplement par une interdiction très large qui ne peut pas suffire. Si l'on avait simplement le paragraphe 1 et qu'on disait qu'enlever, modifier ou oblitérer un NIV constitue une infraction, on aurait une disposition totalement inutilisable, car ces actes se produisent couramment, chaque jour, dans les activités légitimes normales. Le paragraphe 3 est précis et clair pour tout le monde, tant pour ceux qui exécutent la loi que pour ceux qui pourraient commettre cette infraction. On précise clairement qu'il ne s'applique pas au travail légitime effectué tous les jours dans un garage sur une voiture qui a été impliquée dans une collision ou dont des parties importantes doivent être remplacées. Ce paragraphe précise l'exception qui rend l'interdiction originale valable en vertu du droit pénal et conforme aux exigences de la Charte.

**Le sénateur Angus :** Monsieur le ministre, tout comme vous, je me félicite que le sénateur Baker souhaite vivement durcir ces lois le plus possible. S'il existe une façon de les durcir en modifiant la charge de la preuve au paragraphe en question, je suis sûr que vous ne vous y opposerez pas vraiment, et je ne m'y opposerai certainement pas non plus.



In your opening remarks, you said the reason behind this legislation is to stop or minimize the theft of vehicles because the laws are not tough enough. Is the prime reason for the great volume of auto thefts the weakness of the present legal regime, or are there other more sinister reasons?

**Mr. Nicholson:** I think it is a little more complicated than that, senator. Two types of activity are going on in this country, and this bill addresses both of them. On one occasion, we wanted to address one part of it, and then I asked why we are not doing the other, so now we have everything.

We are talking about two types of crime. One is the organized crime that steals a car for the purposes of chop shops, exporting the car or parts, or somehow recycling the stolen car. That is part of it. I have heard loud and clear from law enforcement agencies in a number of major Canadian cities that this is a big problem. As well, I hear from other individuals that there are people who are unsophisticated, not part of organized crime necessarily, that will steal the car and abandon it, steal the car again, that sort of thing. The bill addresses both aspects of that crime.

We have talked at some length about the organized crime part of it, but, again, making it a separate offence allows the Crown attorney to know what they are talking about. I have had Crown attorneys tell me they are not sure what the individual has been found guilty of, and guess what? It is actually more dangerous to steal a car than many times stealing other types of property in this country. Why? Because many times, you are putting people at danger. People get killed when people drive recklessly or are trying to escape detection. Having this as a separate offence allows everyone to know what he or she is dealing with. If this individual has taken the wrong path into the career of serial car thief, the Crown and everyone should know about that involvement.

Even the provision of making it mandatory jail time of six months for a third conviction — and this is three separate convictions for auto theft — is for someone with a serious problem. We have to address this problem and send out the right message that this is completely unacceptable behaviour. Therefore, we give the discretion to the Crown attorney to proceed by indictment in appropriate circumstances and that there will be appropriate penalties. We have to address both parts.

One of my colleagues, Andrew Scheer, introduced a private member's bill with respect to auto theft, for the first time making it a separate offence within the Criminal Code and I have congratulated and thanked him for that effort. He, among my other colleagues, is very pleased to see it is all now part of this bill.

Dans votre déclaration préliminaire, vous avez dit que la raison d'être de ce projet de loi, c'est de contrer ou de réduire les vols de véhicules parce que les lois ne sont pas assez sévères. La faiblesse du régime juridique actuel constitue-t-elle la principale raison du grand nombre de vols d'automobiles, ou bien existe-t-il d'autres raisons plus graves?

**M. Nicholson :** Je crois que la question est un peu plus compliquée que cela, monsieur le sénateur. Deux types d'activités sévissent au pays, et ce projet de loi porte sur les deux. À un certain moment, nous avons voulu nous pencher sur un type d'activité, et ensuite je me suis demandé pourquoi nous n'inclurions pas l'autre; nous avons donc tout maintenant.

Nous parlons de deux types d'activités criminelles. L'une d'elles, c'est le crime organisé qui vole une voiture pour l'amener dans un atelier de cannibalisation, exporter la voiture ou ses pièces, ou la recycler en quelque sorte. Il s'agit d'un aspect. Les organismes d'application de la loi de diverses grandes villes canadiennes m'ont dit haut et fort que c'est un grave problème. D'autres personnes m'ont également dit que des gens inexpérimentés, qui ne font pas partie nécessairement du crime organisé, volent une voiture et l'abandonnent, la volent de nouveau, et font d'autres choses du genre. Le projet de loi porte sur les deux aspects.

Nous avons abondamment discuté de l'aspect qui concerne le crime organisé, mais, encore une fois, en faire une infraction distincte permet au procureur de la Couronne de savoir de quoi il parle. Des procureurs de la Couronne m'ont dit, en effet, qu'ils n'étaient pas certains de savoir de quoi la personne a été reconnue coupable, et vous savez quoi? Il est en fait souvent plus dangereux de voler une voiture que de voler d'autres types de biens dans notre pays. Pourquoi? Parce que souvent, on met la vie des gens en danger. Des gens se font tuer lorsque des personnes conduisent de façon dangereuse ou tentent d'échapper aux forces de l'ordre. Faire de cette infraction une infraction distincte permet à tous de savoir à quoi ils font face. Si quelqu'un s'est engagé sur la mauvaise voie en devenant un voleur de voitures en série, le procureur et tout le monde devraient le savoir.

Même la disposition qui impose une peine d'emprisonnement de six mois pour une troisième condamnation — et on parle ici de trois condamnations pour vol de voiture — vise les personnes qui ont un problème grave. Nous devons nous pencher sur ce problème et envoyer le bon message, c'est-à-dire que ce comportement est totalement inacceptable. Ainsi, nous laissons à la discrétion du procureur de la Couronne de procéder par voie de mise en accusation lorsque les circonstances le justifient et d'établir les peines qui conviennent. Il faut nous pencher sur les deux aspects.

Un de mes collègues, Andrew Scheer, a présenté un projet de loi d'initiative parlementaire portant sur le vol de voiture, qui pour la première fois, rendait cette infraction distincte dans le Code criminel, et je l'ai félicité et remercié de ses efforts. Lui et bien d'autres de mes collègues sont très heureux de voir que tout cela fait maintenant partie de ce projet de loi.

I can say that whether it is law enforcement agents or Crown attorneys, they are very pleased to see a separate offence against vehicle identification number tampering. They are very pleased to have that as a separate offence and I can say that it will be very well received to have this as a separate offence with separate penalties for auto theft. All these are steps in the right direction, senator. We have to move on these items.

**Senator Angus:** My second element had to do with that extra for the third offence, with which I have a problem. Why not the second offence and why not 12 months or two years, but you have addressed that issue.

**Mr. Nicholson:** I will address that if you want.

**Mr. Nicholson:** I know what Senator Baker will say: Next round he wants a mandatory jail sentence for people convicted for the first or second time for auto theft, and I am going to resist him on that point. I am going to say no, the Crown attorney is in the best position to determine these on a case-by-case basis.

**Senator Angus:** I come from one of those cities mentioned in the literature as being the two main hot beds of auto theft: Toronto and Montreal. I will not tell you which city I come from. Is Winnipeg mentioned in there too?

I have actually, just by chance in the last year, been involved in three situations either as a witness or through a family member because there are gangs on the street everywhere. A family member would drive up, leave the key in the ignition, take a bag of groceries off the back seat and go into his or her home to drop them, and literally, 10 yards away someone zips into the car and drives away.

The reason for my first question is I think it is because the penalties, as you have described, are so weak. It is not because autos are better to steal than television sets or stamps or jewellery.

Is this in accord with your knowledge? There is no doubt it is rampant today and in broad daylight they jump into the car. Organized people obviously hire this network of people who are willing to perform that type of crime.

**Mr. Nicholson:** I have spoken to people involved in law enforcement in both Manitoba and Saskatchewan. They were good enough to talk to me about some of the efforts that they are making to try to cut down auto theft in their communities. I have been very impressed by what they are doing and I think they are making a difference, if you go back three or four years in terms of the number and the volumes.

I am not discounting or downplaying the problem, it is a major problem, and I have indicated to my colleagues, provincial attorneys general, that yes, we will move on our end of it.

Je peux dire que tant les agents d'application de la loi que les procureurs de la Couronne sont très heureux que l'on prévoit une infraction distincte pour la modification du numéro d'identification du véhicule. Ils sont très heureux que ce soit une infraction distincte, et je peux dire que l'idée d'une infraction distincte et de peines séparées pour le vol de voiture sera très bien reçue. Ce sont là des pas dans la bonne direction, monsieur le sénateur. Il nous faut agir sur ces points.

**Le sénateur Angus :** Mon deuxième point portait sur cet ajout pour la troisième infraction, qui me pose problème. Pourquoi ce n'est pas la deuxième infraction et pourquoi pas 12 mois ou 2 ans? Mais, vous en avez parlé.

**M. Nicholson :** Je vais aborder cette question si vous le voulez.

**M. Nicholson :** Je sais que, la prochaine fois, le sénateur Baker voudra que les personnes qui sont reconnues coupables de vol d'automobile pour la première ou la deuxième fois soient condamnées à une peine d'emprisonnement obligatoire, et je vais m'opposer à cet argument. Je dirai que la personne qui est la mieux placée pour déterminer au cas par cas si une telle peine est requise est l'avocat de la Couronne.

**Le sénateur Angus :** Je viens d'une des deux villes que la documentation qualifie de principaux sièges du vol d'automobile, c'est-à-dire Toronto et Montréal. Je ne vous dirai pas laquelle. La ville de Winnipeg est-elle également mentionnée dans la documentation?

En fait, au cours de la dernière année, le hasard a voulu que je vive trois situations de ce genre, soit en tant que témoin, soit par l'entremise d'un membre de ma famille, parce que les gangs de rue exercent leurs activités partout. Un membre de ma famille a conduit jusqu'à son domicile, a laissé sa clé dans le contact, a ramassé un sac à provisions qui se trouvait sur le siège arrière et est entré dans sa maison pour l'y déposer. Pendant ce temps, littéralement à dix mètres de là, quelqu'un s'est glissé dans la voiture et s'est enfui avec elle.

Le motif derrière ma première question est qu'à mon avis, on s'attaque aux automobiles parce que, comme vous l'avez indiqué, les peines sont légères. Ce n'est pas parce qu'il vaut mieux voler des automobiles que des téléviseurs, des collections de timbres ou des bijoux.

Cela cadre-t-il avec ce que vous savez? Il ne fait aucun doute que le problème est endémique à l'heure actuelle et que les gens se saisissent de voitures en plein jour. Il est évident que les gens organisés embauchent des groupes de personnes qui sont prêts à commettre ce genre de crimes.

**M. Nicholson :** J'ai parlé à des gens chargés du maintien de l'ordre tant au Manitoba qu'en Saskatchewan. Ils ont eu l'obligeance de me décrire certains des efforts qu'ils déploient pour réduire le nombre de vols d'automobile dans leur collectivité. J'ai été très impressionné par leurs initiatives, et je pense que, si l'on compare le nombre actuel de vols à celui d'il y a trois ou quatre ans, on constate qu'elles ont un effet bénéfique.

Je ne fais pas abstraction du problème, ni ne minimise son importance. Il s'agit d'un problème majeur, et j'ai indiqué à mes collègues, les procureurs généraux provinciaux, que nous ferons ce

However, in my discussions over the years, I have not encountered unanimity that first time offenders should receive mandatory penalties. A number of them said there are other ways of dealing with an individual who has made this type of mistake, but for the most part, they said at some point in time you have to deliver the message that this cannot go on — and they all make the point — that stealing a car is not just like stealing \$10,000. You are actually placing people in danger when people are manoeuvring through your community in a stolen car.

I hear that quite a bit with respect to the individual who steals a car, who may or may not be part of a gang or organized crime, but in some other communities, and you mentioned in your opening comments, I do hear about the very sophisticated operations that the chop shops and the import-export business involved. There are a number of different aspects to auto theft and I am pleased that this bill captures all of them.

**Senator Angus:** Thank you. I agree with you.

**Senator Lang:** I am a victim of car theft. I have had the experienced the procedure of having to get restitution and all the various other things such as dealing with the vandalized vehicle. The time that you put into it from a personal point of view in itself is a sacrifice. I can sympathize with your comments about Canadians being victims.

I would like you to elaborate on the fact that 90 per cent of the vehicles were recovered a number of years ago and now we are down to 70 per cent, which is significantly different from the point of view of numbers being recovered. We are at 20,000 vehicles being exported from this country at present, in part because of the laws that are in place.

Have the law enforcement agencies that you have spoken to, and the provincial authorities, given any indication to you that with the passage of this bill — and maybe even a tougher bill once Senator Baker gets finished with it — that they will be able to negate the 20,000 vehicles shipped out of this country? Will passage of this bill put a number of the crime rings out of business?

**Mr. Nicholson:** In my opening comments, I touched on the increased sophistication in this business and that it knows no borders. I commented that there are large-scale operations and the present provisions in the Criminal Code are not adequate to stop these operations. One provision that is very well received concerns the changes with respect to the duties and the ability of agents of the Canada Border Services Agency to intercept property that is being shipped in and out of this country. Senator Angus mentioned containerization. I have heard it again and again that the present laws are inadequate in giving the borders services agencies the ability to look and find out what is going on in relation to what is coming in and going out of the borders of this country. A car in and of itself is not a prohibited good. It is not like an illegal drug or an illegal gun. The laws have

qui est en notre pouvoir. Toutefois, au cours des discussions que j'ai eues à ce sujet au fil des années, les gens ne sont pas tombés d'accord pour dire à l'unanimité que les contrevenants qui en sont à leur première infraction devraient être condamnés à des peines d'emprisonnement obligatoires. Un certain nombre d'entre eux ont affirmé qu'il y avait d'autres façons de gérer les personnes qui commettent ce genre d'erreurs, mais la plupart d'entre eux conviennent qu'à un moment donné ou à un autre, on doit leur indiquer que les choses ne peuvent pas continuer ainsi et — ils sont tous d'accord pour dire — que voler une automobile est très différent de voler 10 000 \$. Lorsqu'on zigzague dans une collectivité au volant d'une voiture volée, on met sa population en danger.

J'entends souvent parler de gens qui volent des voitures et qui sont peut-être membres d'un gang ou du crime organisé mais, dans d'autres collectivités, j'entends effectivement parler d'activités très élaborées qu'exercent les ateliers de cannibalisation et l'import-export, comme vous l'avez mentionné dans votre déclaration. Le vol d'automobile comporte de nombreuses facettes, et je suis heureux de constater que ce projet de loi les cerne toutes.

**Le sénateur Angus :** Merci. Je suis d'accord avec vous.

**Le sénateur Lang :** J'ai été la victime d'un vol d'automobile. Je connais par expérience les démarches qu'il faut entreprendre pour récupérer son bien et toutes les autres mesures qu'il faut prendre, comme faire réparer le véhicule vandalisé. Le temps que cela exige est un sacrifice en soi. Je peux comprendre ce que vous dites lorsque vous qualifiez de victimes les Canadiens qui ont vécu ce genre d'expériences.

J'aimerais que vous nous donniez des éclaircissements à propos du fait qu'il y a quelques années, nous retrouvions 90 p. 100 des véhicules, alors qu'aujourd'hui nous n'en récupérons plus que 70 p. 100, ce qui fait une énorme différence du point de vue du nombre de véhicules récupérés. Cela signifie qu'à l'heure actuelle, 20 000 véhicules sont exportés du Canada et que cela est en partie imputable aux lois en vigueur.

Les organismes d'application de la loi et les instances provinciales auxquels vous avez parlé ont-ils indiqué que l'adoption de ce projet de loi — et d'un projet de loi peut-être encore plus musclé quand le sénateur Baker en aura terminé avec lui — leur permettra d'empêcher l'expédition de 20 000 véhicules hors du pays? L'adoption du projet de loi forcera-t-elle un certain nombre de réseaux organisés à interrompre leurs activités?

**M. Nicholson :** Dans ma déclaration liminaire, j'ai indiqué que ces activités étaient de plus en plus astucieuses et qu'elles ne connaissaient aucune frontière. J'ai mentionné qu'elles étaient à grande échelle et que les dispositions actuelles du Code criminel ne permettaient pas d'y mettre un terme. L'une des dispositions qui est accueillie avec beaucoup de satisfaction concerne les changements qui seront apportés aux fonctions et aux pouvoirs des agents des services frontaliers du Canada. Ceux-ci seront en mesure d'intercepter les biens expédiés au Canada ou hors du Canada. Le sénateur Angus a parlé de la conteneurisation. J'ai entendu dire maintes et maintes fois que les lois actuelles n'autorisent pas l'Agence des services frontaliers du Canada à enquêter sur ce qui entre et ce qui sort du pays. Une voiture n'est pas en tant que telle une marchandise prohibée; contrairement à une drogue ou à un

to be changed; they have to be updated. I have said to those who work with me putting this together that it is one of my favourite parts of this proposed legislation. I am very interested in the new provisions of the Criminal Code and I am pleased to have this bill. Changing the provisions with respect to Canada Border Services agents — and my colleague the Minister of Public Safety has direct responsibility — is one of my favourite parts of this bill because I have heard it again and again that these cars are being shipped out of this country and the present laws are completely inadequate to deal with this activity.

Again, when you have these witnesses — and I hope you do not have too many — I do not know if you will be able to get the message that this bill is well received and well supported, but I am quite confident that they will tell you the same thing. I am certain that they will tell the committee that this is exactly what we have to have because we have to capture all of the activity. You cannot just zero in on part of it.

Even going back to what I was saying to Senator Angus about the individual who steals a car, you need a complete package to deal with that criminal act. Again, I was impressed with my colleagues, particularly in Manitoba and Saskatchewan. I was very impressed by what they are doing to intervene because, again, that is part of the solution. This is one part of it — it is an important part but more has to be done. This bill is complete and it will do the job.

**Senator Lang:** Does the Canadian Border Services Agency have the manpower to enforce this legislation?

**Mr. Nicholson:** The minister has assured me that they do.

**Senator Runciman:** I am not surprised that Senator Baker is a “hang ‘em high” kind of guy. I think he has raised a legitimate point, if indeed police agencies and people engaged in stopping and curtailing this kind of activity have concerns with the proposed legislation.

You suggest there might be Charter concerns when the legislation was drafted originally. How do you propose to address those concerns?

**Mr. Bartlett:** My colleague has reminded me of an earlier version. We have looked at several different ways to capture this activity. We dealt with the issue of the very broad scope of removal and alteration of VINs, which, as I said, is an everyday activity in every legitimate body shop and garage in Canada.

An earlier version put in a provision requiring them to prove that the purpose of the removal was to disguise the vehicle. That we heard about from Crown attorneys. They said that would create a real difficulty for them because they would have to prove

fusil illégal. Les lois doivent être modifiées; elles doivent être actualisées. J’ai dit aux gens qui m’ont aidé à élaborer cette mesure législative que c’était l’une de mes parties préférées du projet de loi. Les nouvelles dispositions du Code criminel m’intéressent énormément, et je suis heureux d’avoir présenté ce projet de loi. Mais modifier les dispositions relatives aux agents des services frontaliers du Canada — qui relèvent directement de mon collègue, le ministre de la Sécurité publique — est l’un des aspects de ce projet de loi que je préfère, car j’ai entendu dire à maintes reprises que les voitures étaient expédiées hors du pays et que les lois actuelles étaient complètement inefficaces quand on souhaitait s’attaquer à ce problème.

Encore une fois, quand vous entendrez ces témoins — j’espère qu’ils ne seront pas trop nombreux —, j’ignore si vous serez en mesure de discerner que le projet de loi est bien accueilli et soutenu, mais je suis pas mal certain qu’ils vous diront la même chose. Je suis sûr qu’ils expliqueront au comité que c’est exactement ce dont nous avons besoin, car il nous faut cerner toutes les facettes de ces activités. Nous ne pouvons pas cibler seulement quelques-unes d’entre elles.

Même si je reprends ce que je disais au sénateur Angus à propos de la personne qui vole une automobile, nous avons besoin de l’ensemble complet des dispositions pour combattre cet acte criminel. Encore une fois, j’ai été très impressionné par les mesures que mes collègues, en particulier ceux du Manitoba et de la Saskatchewan, prennent pour intervenir, car ces mesures font partie de la solution. Elles en représentent une partie — une partie importante, mais insuffisante. Ce projet de loi est complet et accomplira le travail.

**Le sénateur Lang :** L’Agence des services frontaliers du Canada dispose-t-elle du personnel nécessaire pour contrôler l’application de cette mesure législative?

**M. Nicholson :** Le ministre m’assure que oui.

**Le sénateur Runciman :** Je ne suis pas surpris que le sénateur Baker soit du genre à ne pas faire de quartier. Toutefois, je pense qu’il a soulevé un point valable, s’il est vrai que les services de police et les gens qui s’emploient à réduire ou à stopper ce genre d’activités sont préoccupés par la mesure législative proposée.

Vous avez laissé entendre que, dans sa version originale, la mesure législative avait soulevé des inquiétudes par rapport à la Charte. Comment proposez-vous de les dissiper?

**M. Bartlett :** Mon collègue m’a rappelé une version plus ancienne du projet de loi. Nous avons envisagé plusieurs façons de cerner cette activité. Nous avons réglé la question très vaste de la suppression et de la modification des numéros d’identification des véhicules qui, comme je l’ai dit, sont des activités légitimes que tous les ateliers de carrosserie et les garages du Canada exercent quotidiennement.

Dans une version plus ancienne du projet de loi, une disposition exigeait que les avocats de la Couronne prouvent que le numéro d’identification avait été supprimé en vue de maquiller le véhicule. Cela les a fait réagir. Ils nous ont dit que

the specific purpose of the removal. Proving a specific intent is always, as you know, a difficult issue in a criminal prosecution.

The words, “without lawful excuse,” are a traditional, time-tested way of dealing with cases where there are rare circumstances that you cannot necessarily even envisage, much less capture in your offence provision, where there will be some lawful excuse the defence can put forward. However, as it is captured in subsection 3 it is not a rare event, but a regular event.

With respect to the police witnesses, I do not think any of them would suggest that it should not be quite acceptable for someone to remove a VIN in the course of regular maintenance, repair and modification of a vehicle. As I said, it is something that happens every day.

I presume they are concerned that such a defence could be abused. However, Senator Baker has heard from Crowns that they are concerned about this. That is not what we have heard. In practice, in terms of the circumstances in which they will be applying this offence, they feel that they can deal quite adequately with suggestions.

If we are talking about a VIN removed from a stolen vehicle, you are starting off with a set of circumstances where it will be awfully difficult to suggest the removal of the VIN was perfectly normal, although there may be circumstances where a garage does it and does not know it is a stolen vehicle. Those are the sorts of circumstances you have to exempt from a very broad prohibition which covers a whole lot of activity that you clearly do not want to criminalize.

**Senator Runciman:** I have not seen in any of the documentation any reference to auto theft being utilized for the support of terrorist activities. I wonder if there are links. I have read about American so-called care agencies putting stolen vehicles in with relief packages to fund terrorist activities. Is that a concern in this country?

**Mr. Nicholson:** Law enforcement agencies in most of the major cities I have visited to speak, talk about gangs, organized crime and criminal activity. I am not ruling it out but, to be fair, I cannot think of an instance at this point in time where they raised a terrorist connection.

**Senator Runciman:** Will this legislation affect young offenders? There has always been a concern that young offenders are used by organized crime to carry out a range of offences.

If the person is convicted a couple of times as a young offender and, subsequently, convicted as an adult, do the mandatory minimums apply?

cette disposition leur occasionnerait de véritables difficultés parce qu'ils seraient forcés de prouver le but précis de la suppression. Comme vous le savez, prouver l'intention exacte d'un acte est ardu dans le cadre d'une poursuite criminelle.

La mention « sans excuse légitime » est un moyen traditionnel et éprouvé de gérer les situations dans lesquelles on ne peut pas nécessairement prévoir toutes les circonstances et encore moins les décrire adéquatement dans la disposition relative à l'infraction, et que les avocats de la défense pourraient invoquer comme excuse légitime. Cependant, ce qui est prévu au paragraphe 3 n'est pas un cas rare. C'est un événement régulier.

En ce qui concerne les témoins de la police, je doute qu'aucun d'entre eux ne prétende qu'il est inacceptable de retirer le numéro d'identification d'un véhicule pendant son entretien régulier, sa réparation ou sa modification. Comme je l'ai dit, cela se produit tous les jours.

Je présume qu'ils craignent qu'on recoure trop souvent à cette défense. Cependant, les avocats de la Couronne ont dit au sénateur Baker que cela les préoccupait. Ce n'est pas ce que j'ai entendu. En pratique, compte tenu des circonstances dans lesquelles ils appliqueront cette infraction, ils ont le sentiment qu'ils seront en mesure de contrer adéquatement les insinuations de ce genre.

S'il s'agit d'un numéro d'identification retiré d'un véhicule volé, nous partons d'un ensemble de circonstances dans lesquelles il sera extrêmement difficile de prétendre que le retrait du numéro d'identification était parfaitement justifié, bien qu'il puisse arriver qu'un garage le fasse sans savoir qu'il s'agit d'un véhicule volé. Voilà le genre de situations qui doivent être exemptées d'une interdiction très généralisée englobant toute une gamme d'activités que, manifestement, on ne souhaite pas criminaliser.

**Le sénateur Runciman :** Dans la documentation, je n'ai remarqué aucune indication que les vols d'automobile servaient à appuyer des activités terroristes. Je me demande s'il y a un lien entre les deux. J'ai lu que des organismes américains soi-disant caritatifs mêlaient des véhicules volés à leurs envois de secours afin de financer des activités terroristes. Est-ce une préoccupation au Canada?

**M. Nicholson :** Les organismes d'application de la loi de la plupart des grandes villes que j'ai visitées m'ont parlé de gangs, de crime organisé et d'activités criminelles. Je n'exclus pas la possibilité qu'un tel lien existe mais, en toute justice, je ne me souviens pas en ce moment d'une seule occasion où ils ont évoqué un lien avec le terrorisme.

**Le sénateur Runciman :** Cette mesure législative aura-t-elle une incidence sur les délinquants juvéniles? Les gens craignent toujours que le crime organisé se serve des délinquants juvéniles pour commettre un éventail d'infractions.

Si quelqu'un est reconnu coupable deux ou trois fois en tant que délinquant juvénile, puis en tant qu'adulte, les peines minimales obligatoires s'appliquent-elles?

**Mr. Nicholson:** The provisions of the Youth Criminal Justice Act would apply. You will be getting changes to that soon enough. I am guessing you will want me back on that one, as well.

**Senator Carstairs:** Between 2007 and 2008, the rate of car theft, which Senator Wallace identified as 400 a day, actually decreased by 14 per cent. As of 2008, it was 343 a day. What is the rate for 2009?

**Mr. Nicholson:** It is 147,000, they tell me, for 2009.

**Senator Carstairs:** Therefore, it went back up and did not continue to decline.

**Mr. Nicholson:** They tell me it fluctuates.

**Senator Carstairs:** I am particularly concerned with the theft-to-order concept, which we have not talked about at all. Yes, there are vehicles that are exported, but there are also rings in this country that are stealing on an “order” basis; someone would like a particular SUV, so a car is stolen in Ontario and sold in British Columbia.

Has there been any attempt to look at the people who purchase those cars? I think they know what they are doing. As far as I am concerned, that is criminal activity. Do we have anything to address that particular situation?

**Mr. Nicholson:** I will refer to proposed section 355.1, possession and trafficking, that there are extensive provisions in this bill with respect to trafficking. It gets everyone and therefore, you will get the individuals who are encouraging someone to steal to order.

**Senator Carstairs:** I do not think they are necessarily encouraging people. I think that they are approached and told there a really good vehicle and asked if that the kind of thing they are interested in. That person then says, “No, I am interested in such and such a vehicle.” Then, magically, two or three weeks later that vehicle is now for sale.

**Mr. Nicholson:** Those kinds of individuals will not like this bill, senator, I can assure you. This is bad news for them.

**The Chair:** Would it be worth examining the possibility of making it an explicit offence in that section to solicit someone to do those things? You talk about sell, give, transfer, transport, export, import, send, deliver, deal or offer to do any of those acts, but you do not talk about Senator Carstairs’ point.

**Mr. Nicholson:** “Or deal in any other way or to offer to do” any of those acts.

**Mr. Bartlett:** I think the trafficking offence could well cover these people, but they might well also be guilty of the original theft in the sense of being part of a conspiracy. When they receive

**M. Nicholson :** Ce sont les dispositions de la Loi sur le système de justice pénale pour les adolescents qui s’appliqueront. Celles-ci seront modifiées bien assez vite. J’imagine que vous allez vouloir que je revienne parler d’elles également.

**Le sénateur Carstairs :** De 2007 à 2008, le taux de vols d’automobile qui, selon le sénateur Wallace, correspondait à 400 par jour a en fait diminué de 14 p. 100. En 2008, il s’élevait à 343 par jour. Quel est le taux pour 2009?

**M. Nicholson :** On me dit qu’il se chiffrait à 147 000 en 2009.

**Le sénateur Carstairs :** Par conséquent, il est remonté. Il n’a pas continué de régresser.

**M. Nicholson :** On me dit qu’il fluctue.

**Le sénateur Carstairs :** Ce qui m’inquiète surtout c’est le concept du vol sur demande dont nous n’avons pas parlé du tout. Oui, certains véhicules sont exportés, mais il y a aussi des réseaux organisés qui volent des voitures sur demande. Si quelqu’un souhaite se procurer un VUS particulier, on vole le véhicule désiré en Ontario, et on le vend en Colombie-Britannique.

A-t-on tenté d’enquêter sur les gens qui achètent ces voitures? Je pense qu’ils savent ce qu’ils font. En ce qui me concerne, il s’agit d’une activité criminelle. Disposons-nous de moyens pour remédier à cette situation?

**M. Nicholson :** Je vais me reporter à l’article 355.1 proposé, possession et trafic, pour dire qu’il y a, dans ce projet de loi, de nombreuses dispositions concernant le trafic. Elles concernent tout le monde et, par conséquent, elles concernent les personnes qui encouragent quelqu’un d’autre à voler sur commande.

**Le sénateur Carstairs :** Je ne pense pas qu’ils encouragent nécessairement d’autres personnes. Je pense qu’on les approche et qu’on leur dit qu’il y a un très bon véhicule à vendre et on leur demande si c’est quelque chose qui les intéresse. Alors, cette personne dit : « Non, je m’intéresse à tel ou tel véhicule ». Ensuite, comme par magie, deux ou trois semaines plus tard ce véhicule est maintenant à vendre.

**M. Nicholson :** Sénateur, ces personnes n’aimeraient pas ce projet de loi, je peux vous l’assurer. Pour eux, c’est une mauvaise nouvelle.

**Le président :** Ne vaudrait-il pas la peine d’examiner la possibilité de faire, dans cet article, une infraction particulière du fait de solliciter quelqu’un pour faire ce genre de choses? Vous parlez de la vente, de la cession, du transfert, du transport, de l’exportation, de l’importation, de l’emploi, de la livraison et de tout autre mode de disposition, et de toute offre d’accomplir l’un de ces actes, mais vous ne parlez pas du point soulevé par le sénateur Carstairs.

**M. Nicholson :** « Ou de tout autre mode de disposition ou de toute offre d’accomplir l’un de ces actes. »

**Mr. Bartlett :** Je pense que l’infraction de trafic pourrait très bien couvrir ces personnes, mais ces dernières pourraient très bien être coupables du vol initial en ce sens qu’elles peuvent avoir participé à

the vehicle, they are in possession of stolen goods, which is section 354 and is punishable by a maximum of 10 years.

If you can actually prove that they solicited the theft of the vehicle, it is likely that more than one offence would apply, including potentially the trafficking offence, as it stands.

**Senator Joyal:** To come back to the impact of the interpretation of proposed section 333.12(2) of Bill S-9, on subsequent offences, it says:

(2) For the purpose of determining whether a convicted person has committed a third or subsequent offence, an offence for which the person was previously convicted is considered to be an earlier offence whether it was prosecuted by indictment or by way of summary conviction proceedings.

We know that young people steal three out of 10 stolen vehicles. When that happens, we know it is for a joy ride, and sometimes it ends up in a crash. We know that too, unfortunately. However, basically, one third of cars stolen are stolen by youth. If they are found guilty of the offence and they commit such a crime later on in their lives, would the one that would have been committed before the age of 18 be included in the three offences? In other words, when it is a first offence, when you are a youth, you might expect it to be summary conviction, but if that is calculated in the overall three offences, would that be part of the evaluation that the judge would have to make?

**Mr. Nicholson:** The answer is no, senator. They would be convicted under the Youth Criminal Justice Act, which is completely separate. We are talking about convictions under the Criminal Code. The quick answer is no. I have been told by the chair to keep the answers brief.

**Senator Joyal:** My next question is about the evaluation of the effect that this bill would have on the prison population. Did you figure out how many more people will have to spend more time in prison if this bill comes into place?

**Mr. Nicholson:** If you are talking about the third conviction and the six-month mandatory prison, it is at the discretion of the Crown, and they work within provincial resources. Again, senator, it would up to the Crown to determine it on a case-by-case basis.

**Senator Joyal:** You do not have any statistics?

**Mr. Nicholson:** No, I do not.

**Senator Joyal:** Do you have statistics on the nature of the sentences that have been ordered under previous convictions for car theft?

un complot. Lorsqu'elles reçoivent le véhicule, elles ont en leur possession des biens criminellement obtenus, ce qui est prévu dans l'article 354 et ce qui est passible d'un emprisonnement maximal de 10 ans.

Si vous pouvez prouver qu'elles ont sollicité le vol d'un véhicule à moteur, il est vraisemblable que plus d'une infraction peuvent s'appliquer, y compris, potentiellement, l'infraction de trafic, telle qu'elle existe actuellement.

**Le sénateur Joyal :** Pour en revenir aux répercussions de l'interprétation du paragraphe 333.12(2) proposé du projet de loi S-9, sur des infractions ultérieures, on peut lire :

(2) Afin qu'il soit décidé s'il s'agit d'une troisième infraction ou de toute autre récidive subséquente, il est tenu compte de toute condamnation antérieure, que l'infraction en cause ait été poursuivie par mise en accusation ou par procédure sommaire.

Nous savons que les jeunes sont responsables du vol de trois véhicules volés sur 10. Lorsque cela arrive, nous savons que c'est pour faire une balade dans une voiture volée, et parfois cela se termine par un accident. Nous savons cela également, malheureusement. Cependant, essentiellement, le tiers des véhicules volés le sont par des jeunes. S'ils sont trouvés coupables de l'infraction et qu'ils commettent une infraction semblable plus tard dans leur vie, est-ce que celles qui ont été commises avant l'âge de 18 ans feraient partie de ces trois infractions? En d'autres mots, lorsqu'il s'agit d'une première infraction, lorsque vous êtes jeune, vous pourriez vous attendre que ce soit par procédure sommaire, mais si elle est calculée dans le total des trois infractions, est-ce que cela ferait partie de l'évaluation que le juge devra faire?

**M. Nicholson :** Sénateur, la réponse est non. Les jeunes seraient accusés en vertu de la Loi sur le système de justice pénale pour les adolescents, loi qui est entièrement séparée. Nous parlons de condamnations en vertu du Code criminel. La réponse rapide est non. Le président m'a dit de garder les réponses brèves.

**Le sénateur Joyal :** Ma prochaine question concerne l'évaluation des effets de ce projet de loi sur la population carcérale. Avez-vous déterminé combien de personnes additionnelles devront passer du temps en prison si ce projet de loi était adopté?

**M. Nicholson :** Si vous parlez de la troisième condamnation et de la période d'emprisonnement obligatoire de six mois, c'est à la discrétion de la Couronne, et ces gens travaillent avec les ressources provinciales. Encore une fois, sénateur, il appartient à la Couronne de déterminer cela au cas par cas.

**Le sénateur Joyal :** Avez-vous des données statistiques?

**M. Nicholson :** Non, je n'en ai pas.

**Le sénateur Joyal :** Avez-vous des données statistiques sur la nature des peines qui ont été imposées en vertu des condamnations antérieures pour vol d'un véhicule?

**Mr. Nicholson:** This is part of the complaint that is constantly given to me. They say that courts do not know whether it is auto theft or not. It is captured under the existing provisions of theft over \$5,000, so they are not quite sure what they are dealing with. One of the principal reasons for having it as a separate offence is so future courts will know what they are dealing with. It is not just someone who stole \$6,000 cash; it is someone who stole a vehicle and placed the public in danger. We will have a better idea of what we are dealing with, and certainly the courts and Crown attorneys will have a better idea what they are dealing with under the new provision.

**Senator Joyal:** You contend it is impossible to know, what the sentences for such crimes have been in the past for vehicle theft.

**Mr. Nicholson:** I did not say it was impossible, senator. I am saying that the complaint I am hearing from law enforcement agencies and Crown attorneys is that they want more information as to who and what they are dealing with. If an individual gets convicted five times for theft over \$5,000, they do not know what they are dealing with, so by having a separate offence for auto theft, they will now what they are up against, and so this will be a big improvement.

**Senator Joyal:** We do not know the impact on the prison population, we do not know about the sentences in the past and we are not sure about the statistics.

**Mr. Nicholson:** I will give you some good news. My colleague the Minister of Public Safety has assured me that the capacity is there. We will meet these challenges. I can tell you that the provincial attorneys general have indicated to me that they are interested in seeing this bill passed. They say their streets will be safer.

**Senator Joyal:** I am concerned about that, Mr. Minister, because in the past week we had the provincial ministers of justice and governments being very concerned about the impact of the increase in the prison population in their system, because most of those criminals will end up in the provincial prisons, and the budgetary impact of those bills is real.

**Mr. Nicholson:** That is right.

**Senator Joyal:** I am asking a reasonable question.

**Mr. Nicholson:** I think it is a reasonable question, and I can tell you that when I have met with them and indicated what we are doing in terms of these things, I have been very well received. When I was here getting rid of the two for one, provincial attorneys general were encouraging us to do this. They said it would reduce the strain on provincial resources if would could get rid of the two-for-one credit. I have been very open with provincial attorneys general, and I can tell you they are supportive of us moving forward in areas like auto theft.

**M. Nicholson :** Cela fait partie de la plainte qu'on me formule constamment. On me dit que les tribunaux ne savent pas si la condamnation est liée à un vol de véhicule ou non. Actuellement, cela tombe sous les dispositions actuelles de vol de plus de 5 000 \$, alors, ils ne sont pas certains de savoir à quoi ils ont affaire. L'une des principales raisons pour avoir une infraction distincte, c'est pour que les tribunaux sachent à l'avenir à quoi ils ont affaire. Ce n'est pas seulement quelqu'un qui a volé 6 000 \$ en espèces; c'est quelqu'un qui a volé un véhicule et mis le public en danger. Nous aurons une meilleure idée de ce à quoi nous avons affaire, et, certainement, les tribunaux et les procureurs de la Couronne auront une meilleure idée de ce à quoi ils ont affaire en vertu de cette nouvelle disposition.

**Le sénateur Joyal :** Vous prétendez qu'il est impossible de savoir quelles ont été les peines imposées dans le passé pour le vol de véhicule.

**M. Nicholson :** Je n'ai pas dit que c'était impossible, sénateur. Je dis que la plainte que j'entends des organismes d'application de la loi et des procureurs de la Couronne, c'est qu'ils veulent avoir plus d'information pour savoir à qui et à quoi ils ont affaire. Si une personne est condamnée cinq fois pour vol de plus de 5 000 \$, ils ne savent pas à quoi ils ont affaire, alors, en ayant une infraction distincte pour le vol d'un véhicule à moteur, ils sauront ce qu'il en est, alors, ce sera une grande amélioration.

**Le sénateur Joyal :** Nous ne savons pas quelles seront les répercussions sur la population carcérale; nous ne savons pas quelles ont été les peines imposées dans le passé et nous ne sommes pas certains des données statistiques.

**M. Nicholson :** Je vais vous donner de bonnes nouvelles. Mon collègue, le ministre de la Sécurité publique, m'a donné l'assurance que la capacité est là. Nous allons répondre à ces défis. Je peux vous dire que les procureurs généraux des provinces m'ont laissé savoir qu'ils voulaient que ce projet de loi soit adopté. Ils disent que leurs rues seront plus sûres.

**Le sénateur Joyal :** Cela m'inquiète, monsieur le ministre, parce qu'au cours de la dernière semaine, le ministre de la Justice et les gouvernements provinciaux se sont dits très préoccupés au sujet des répercussions de l'augmentation de la population carcérale dans leur système, parce que la plupart de ces criminels se retrouveront dans les prisons provinciales, et ils ont dit que les répercussions budgétaires de ces projets de loi sont réelles.

**M. Nicholson :** C'est exact.

**Le sénateur Joyal :** Je pose une question raisonnable.

**M. Nicholson :** Je pense que c'est une question raisonnable et je peux vous dire que lorsque je les ai rencontrés pour leur dire ce que nous avons l'intention de faire à propos de ces choses, j'ai été très bien reçu. Lorsque je suis venu ici pour me débarrasser du deux pour un, les procureurs généraux provinciaux nous ont encouragés à le faire. Ils ont dit que si nous nous débarrassions du crédit de deux pour un, cela réduirait la pression sur les ressources provinciales. J'ai parlé très ouvertement avec les procureurs généraux provinciaux et je peux vous dire qu'ils nous appuient dans des domaines comme le vol d'un véhicule à moteur.



**Senator Joyal:** Last week, the Attorney General of Ontario was on record as saying that the impact the bill will have on the provincial prison population in Ontario is far beyond the means of the province.

**Mr. Nicholson:** Are you talking about this auto theft bill?

**Senator Joyal:** I am talking about the other bill that you just mentioned, the two-for-one credit.

**Mr. Nicholson:** The Province of Ontario and the Province of Quebec supported this. I had all provincial attorneys general encourage me over several meetings to move forward to reform the process of giving two-for-one credit in this country. Every single province has raised that matter with me on more than one occasion. I am only too happy to respond to those provincial concerns. The concern that has been raised with me over several years is that by clogging up the courts, the provinces are picking up the tab for those people who continuously get adjournments. These are steps in the right direction. Nothing is perfect. I said publicly how appreciative I was of provincial attorneys general stepping forward to support us in getting rid of that double credit for time.

[Translation]

**Senator Carignan:** If I may, I would like to come back to the bill we are currently studying. What is the cost of auto theft to Canadians? How much extra do taxpayers pay for their insurance policies because of auto theft?

[English]

**Mr. Nicholson:** The Insurance Bureau of Canada indicates that it costs the insurance industry about \$1.2 billion a year. Of course, the individual has to pay the deductible. When it was broken down, they indicated to me about \$47 dollars on every car insurance policy in this country is just to cover the cost of stolen vehicles.

[Translation]

**Senator Carignan:** My second question goes to Mr. Bartlett and follows on from the question that Senator Baker asked. Clause 353 reads:

Every person commits an offence who, without lawful excuse. . .

Does the fact that “without lawful excuse” is already written into the way the offence is created address the concern that you expressed about people who might have a legitimate reason for altering a vehicle? Meaning that you are not specifically obliged to add to the wording that creates the offence, which seems to me to be quite clear. Have you considered the implications of those words, “without lawful excuse”?

**Le sénateur Joyal :** La semaine dernière, le procureur général de l'Ontario a dit que les répercussions du projet de loi sur la population carcérale provinciale de l'Ontario vont bien au-delà des moyens de la province.

**M. Nicholson :** Parlez-vous de ce projet de loi sur le vol d'un véhicule à moteur?

**Le sénateur Joyal :** Je parle de l'autre projet de loi que vous avez mentionné, le crédit de deux pour un.

**M. Nicholson :** La province de l'Ontario et la province de Québec ont appuyé cette mesure. Tous les procureurs généraux provinciaux m'ont encouragé, pendant plusieurs réunions, à aller de l'avant avec la réforme du crédit de deux pour un dans ce pays. Toutes les provinces ont soulevé cette question auprès de moi à plus d'une occasion. Je ne suis que trop heureux de répondre à ces préoccupations provinciales. La préoccupation qui a été soulevée devant moi pendant plusieurs années, c'est qu'en paralysant les tribunaux, ce sont les provinces qui paient la facture pour ces personnes qui obtiennent constamment des reports. Ce sont des pas dans la bonne direction. Rien n'est parfait. J'ai dit publiquement à quel point j'étais reconnaissant aux procureurs généraux provinciaux de nous avoir appuyés pour éliminer ce crédit de temps.

[Français]

**Le sénateur Carignan :** Si vous me permettez, j'aimerais revenir au projet de loi présentement sous étude. Quels coûts représentent les vols de véhicules pour la population canadienne? Combien le contribuable paie-t-il de plus sur sa police d'assurance pour le vol de véhicules?

[Traduction]

**M. Nicholson :** Le Bureau d'assurance du Canada a indiqué que cela coûtait environ 1,2 milliard de dollars par année à l'industrie des assurances. Évidemment, les particuliers doivent payer la franchise. Une fois que tout cela est réparti, il m'a laissé savoir que sur chaque police d'assurance automobile au pays, environ 47 \$ servent uniquement à couvrir le coût des véhicules volés.

[Français]

**Le sénateur Carignan :** Ma seconde question s'adresse à M. Bartlett et découle de la question posée par le sénateur Baker. L'article 353 mentionne :

Commet une infraction quiconque sans excuse légitime [...]

Est-ce que le fait que « sans excuse légitime » soit déjà inscrit à l'intérieur de la création de l'infraction répond à la préoccupation que vous avez exprimée pour les gens qui auraient un objectif légitime de modifier un véhicule sans nécessairement être obligés d'ajouter à ce qui m'apparaît assez clair au niveau de la création de l'infraction? Avez-vous étudié cette ouverture du « sans excuse légitime »?

[English]

**Mr. Bartlett:** Yes, we have, senator, and lawful excuse might cover it, but it is a rather vague phrase. As I said, it is most commonly used in offence provisions where the lawful excuse will be a rare occasion.

There are other precedents in the Criminal Code for applying a “without lawful excuse” exception to a broadly phrased prohibition. However, it is commonly used only to cover the rare occasion when something that will almost always be part of the prohibition is something that should not be captured by it.

What subsection 3 covers is not rare. It truly is something that happens every day. With respect, I really do not believe that any of the police or Crown attorneys would suggest this offence should in any way capture removal or obliteration of a VIN during regular maintenance or repair work done for a legitimate purpose. This will be very common.

What creates the offence is the general prohibition and then clearly carving out the legitimate activity where this will happen on a regular basis. “Without lawful excuse” is there to capture rare cases we cannot capture clearly in subsection 3. Maybe we do not even think of it or it will be a rare event. However, it arises in a particular case and someone can advance something that a court, using the jurisprudence used over the years in terms of what lawful excuse would be in various situations, can apply and say, yes, in this case, we see a lawful excuse that is not part of the clear description of legitimate activity in subsection 3.

[Translation]

**Senator Carignan:** You talked about the possibility of including the theft of automobile parts. Senator Lang described how he had had his vehicle stolen. I had parts stolen: the tires, the wings and the bumpers. The vehicle was practically stripped.

The police officer told me that the parts would be used to repair other stolen vehicles and that it was a way of getting hold of spare parts. I do not see that as an offence here; I suppose that is because no vehicle is being stolen and no vehicle identification number is being altered.

Even if the vehicle identification number may be on the wings of the vehicle, the number is not being altered. But it serves as camouflage and it creates confusion in identifying the vehicle. Is that something that your legal affairs people have studied?

[Traduction]

**M. Bartlett :** Oui, nous l’avons fait, sénateur, et l’expression « excuse légitime » pourrait couvrir cette situation, mais il s’agit d’un bout de phrase plutôt vague. Comme je l’ai dit, cette expression est le plus couramment utilisée dans les dispositions relatives aux infractions où l’excuse légitime constituera une situation rare.

Il existe d’autres précédents dans le Code criminel en ce qui concerne l’application de l’exception « sans excuse légitime » à une interdiction libellée de manière très générale. Cependant, on l’utilise couramment uniquement pour couvrir les rares occasions où quelque chose qui fera presque toujours partie de l’interdiction est quelque chose qui ne devrait pas être touché par cette dernière.

Ce qui est couvert par le paragraphe 3 n’est pas quelque chose de rare. En fait, c’est quelque chose qui arrive tous les jours. Sauf votre respect, je ne crois absolument pas que les policiers ou les avocats de la Couronne laisseraient entendre que cette infraction devrait, de quelque façon que ce soit, comprendre l’enlèvement ou l’oblitération du numéro d’identification d’un véhicule dans le cadre de son entretien normal ou de tout travail effectué sur celui-ci dans un but légitime. Cela sera très courant.

Ce qui crée l’infraction, c’est l’interdiction générale et ensuite, on définit clairement l’activité légitime là où cela se fera sur une base régulière. L’expression « sans excuse légitime » est là pour tenir compte de rares cas que nous ne pouvons pas définir de manière claire dans le paragraphe 3. Peut-être que nous n’y pensons même pas ou qu’il s’agira d’un événement rare. Cependant, cela survient dans un cas particulier et quelqu’un peut dire qu’un tribunal, en recourant à la jurisprudence utilisée au cours des années en ce qui a trait à ce que pourrait signifier une excuse légitime dans diverses situations, peut appliquer et dire : « Oui, dans ce cas, nous voyons une excuse légitime qui ne fait pas partie de la description claire d’une activité légitime présentée dans le paragraphe 3.

[Français]

**Le sénateur Carignan :** Vous avez parlé de la possibilité de couvrir le vol de pièces d’automobile. Le sénateur Lang a expliqué qu’il a été victime d’un vol de véhicule et moi j’ai été victime d’un vol de pièces, soit les pneus, les ailes et le pare-chocs. Le véhicule était presque déshabillé.

Le policier m’a expliqué que c’était des pièces qui servaient pour réparer d’autres véhicules volés et que c’était une façon de se procurer des pièces de rechange. Je ne vois pas cela comme une infraction parce que ce n’est pas un vol de véhicule. Ce n’est pas non plus une modification du numéro d’identification.

Même si le numéro d’identification peut se trouver sur les ailes du véhicule, ce n’est pas une modification du numéro du véhicule. Par contre, il sert à camoufler et à créer davantage de confusion au niveau de l’identification du véhicule. Est-ce que c’est quelque chose qui a été étudié par votre direction des affaires juridiques?

[English]

**Mr. Bartlett:** Senator, the possession and traffic offences would certainly cover those cases where the vehicle is simply stripped of parts. However, if you are talking about a vehicle that is first stolen and then stripped of parts, then you have a combination of the auto theft —

[Translation]

**Senator Carignan:** The vehicle was not stolen; it was left in the parking lot. In my case, the vehicle stayed in my parking spot and the parts were taken.

[English]

**Senator Angus:** It must have been a Rolls-Royce.

**Mr. Bartlett:** The ordinary theft offences, plus the trafficking offence, would apply in those cases.

[Translation]

**Senator Carignan:** So that would be under the general offence and the new offences would not apply?

[English]

**Mr. Bartlett:** The general offence would be theft over or theft under, depending on the value of the parts. These new trafficking provisions would also apply.

**Senator Rivest:** So long as Senator Baker is becoming impatient, I have a “Liberal question” relating to youth.

[Translation]

Kids who are neither street gang members nor involved with organized crime often steal a vehicle just for kicks or so they can go joyriding. Are they going to be subject to the same minimum penalty after three offences even if the offences were committed when they were teenagers or young adults?

[English]

**Mr. Nicholson:** They will be subject to the provisions of the Youth Criminal Justice Act. You will see some of the changes I am bringing in that respond to the non-commissioned report that you talked about, specifically with respect to a repeat offender whose actions result in a fatality. There are specific provisions for the detention of an out-of-control individuals or youth who pose a danger, not only to the public, but also to themselves. That is one of the things we cannot forget.

However, the Youth Criminal Justice Act will continue as modified by the law we have introduced into Parliament. Again, this is something separate in the Criminal Code.

**The Chair:** This strikes me as the natural point, Minister, to thank you. We wish you Godspeed back to the House of Commons.

[Traduction]

**M. Bartlett :** Sénateur, les infractions de possession et de trafic couvriraient certainement les cas où le véhicule est simplement dépouillé de ses pièces. Cependant, si vous parlez d'un véhicule qui a d'abord été volé et ensuite, dépouillé de ses pièces, alors, vous avez une combinaison de vol d'un véhicule...

[Français]

**Le sénateur Carignan :** On n'a pas volé le véhicule, on l'a laissé dans le stationnement. Dans mon cas, le véhicule est demeuré dans mon stationnement et ce sont les pièces qui ont été volées.

[Traduction]

**Le sénateur Angus :** Cela devait être une Rolls-Royce.

**M. Bartlett :** Dans ces cas, les infractions de vol ordinaire, plus l'infraction de trafic s'appliqueraient.

[Français]

**Le sénateur Carignan :** Ce serait donc l'infraction générale et on ne l'appliquerait pas avec les nouvelles infractions?

[Traduction]

**M. Bartlett :** L'infraction générale serait « vol de plus de... » ou « vol de moins de... » selon la valeur des pièces. Ces nouvelles dispositions de trafic s'appliquaient également.

**Le sénateur Rivest :** Dans la mesure où le sénateur Baker commence à s'impatienter, j'ai une « question libérale » concernant la jeunesse.

[Français]

Souvent, les jeunes qui ne font pas partie d'un gang de rue ou d'une organisation criminelle commettent un vol de véhicule simplement pour le trip ou pour faire un tour d'auto. Est-ce que ces jeunes vont encourir la peine minimale après trois offenses même si le vol a été commis au moment où ils étaient des adolescents ou de jeunes adultes?

[Traduction]

**M. Nicholson :** Ils seront assujettis aux dispositions de la Loi sur le système de justice pénale pour les adolescents. Vous verrez certains des changements que j'apporte qui répondent au rapport non commandé dont vous avez parlé, expressément en ce qui a trait aux récidivistes dont les actions ont entraîné la mort. Il y a des dispositions précises pour la détention d'individus ou de jeunes qui sont hors de contrôle et qui posent un danger non seulement pour le public, mais pour eux-mêmes également. C'est une des choses que nous ne pouvons pas oublier.

Cependant, la Loi sur le système de justice pénale pour les adolescents continuera de s'appliquer telle que modifiée par la loi que nous avons déposée au Parlement. Encore une fois, c'est quelque chose qui est distinct du Code criminel.

**Le président :** Il m'apparaît, monsieur le ministre, que c'est un endroit naturel pour vous remercier. Nous vous souhaitons bon vent jusqu'à la Chambre des communes.

**Mr. Nicholson:** I thought you meant Godspeed with respect to this bill.

**The Chair:** I would not want to prejudge the committee's deliberations.

We will ask the officials to stay on, if we may.

We are delighted that Mr. Bartlett and Ms. Clarke have been able to stay with us as we go to the second round of questions.

**Senator Wallace:** I want to come back to the issue that Senator Baker raised. Proposed section 353.1(1) deals with tampering or the removal of the VIN. The discussion earlier was about some concerns, according to Senator Baker, that were expressed by law enforcement or Crown prosecutors about not making that offence an absolute or strict offence. The mere fact that the VIN is removed and there is a need to prove any intent on the part of the person who removed it will create more difficulty in the prosecution. I suppose that would be true. However, is that not entirely consistent with the Criminal Code in that *mens rea*, criminal intent, is needed to be proven by the Crown in respect of nearly all offences in the Criminal Code, with the rarest of exceptions where there is either strict or absolute liability? The pattern is that the criminal intent, the *mens rea*, has to be proven by the Crown, and that is the pattern throughout the Criminal Code. Is this section not entirely consistent with that?

**Mr. Bartlett:** Yes, senator. *Mens rea* is always a requirement in any truly criminal offence. It is not possible to create a strict liability offence in the Criminal Code, but if you defined in the Criminal Code that it is always an offence to remove a VIN, then you cannot take your car in when it is damaged if, in repairing it, they will have to remove a VIN. It is as simple as that. It is a question of how you define it. In some instances, the removal of the VIN will be purely legitimate, but in other instances, it will be removed for the purpose of disguising the vehicle.

As I said, an earlier version proposed that it be an offence to remove the VIN for the purpose of disguising the identity of the vehicle. The Crown attorneys were concerned with that version because proving the intent of the accused is always a difficult task.

With respect to those Crown attorneys who have spoken to Senator Baker about their concerns, we have not heard from Crowns about how this rather obvious, I would suggest, exception would play out in court. There is always a concern that the defence will attempt to prevent a conviction from being registered. Well, that is their job. That is what the defence does. However, if you look at the exception, the exception says we are not trying to capture activity where VINs are altered, removed or defaced in the course of normal, regular vehicle maintenance, repair or modification. Those activities occur every day. We simply cannot capture this and then justify the offence. This says that we are not

**M. Nicholson :** Je croyais que vous disiez bon vent en ce qui concerne ce projet de loi.

**Le président :** Je ne voudrais pas préjuger des délibérations du comité.

Nous allons demander aux fonctionnaires de rester, si c'est possible.

Nous sommes enchantés que M. Bartlett et Mme Clarke puissent rester avec nous au moment où nous débutons le deuxième tour de questions.

**Le sénateur Wallace :** Je veux revenir sur la question que le sénateur Baker a soulevée. Le paragraphe 353.1(1) proposé traite de la modification ou de l'enlèvement du NIV. La discussion plus tôt portait sur certaines préoccupations, selon le sénateur Baker, qui ont été exprimées par les organismes d'application de la loi et les procureurs de la Couronne concernant le fait que cette infraction n'était pas érigée en infraction absolue ou stricte. Le simple fait que le NIV est enlevé et qu'il est nécessaire de prouver une intention de la part de la personne qui l'a enlevé rendra la poursuite plus difficile. Je suppose que ce serait vrai. Toutefois, cela n'est-il pas entièrement conforme au Code criminel du fait que l'intention criminelle doit être prouvée par la Couronne en ce qui a trait à presque toutes les infractions contenues dans ce dernier, sauf dans quelques rares exceptions où il y a responsabilité stricte ou absolue? Le modèle, c'est que l'intention criminelle doit être prouvée par la Couronne et c'est le modèle que l'on retrouve partout dans le Code criminel. Cette disposition n'est-elle pas entièrement conforme à cela?

**M. Bartlett :** Oui, sénateur. L'intention criminelle est toujours une exigence dans toute infraction véritablement criminelle. Il n'est pas possible de créer une infraction de responsabilité stricte dans le Code criminel, mais si vous définissez dans le Code criminel que c'est toujours une infraction que d'enlever un NIV, alors, vous ne pouvez pas faire réparer votre véhicule lorsqu'il était endommagé si, en le réparant, on doit enlever le NIV. C'est aussi simple que cela. Il s'agit de savoir comment vous définissez cela. Dans certains cas, l'enlèvement du NIV sera parfaitement légitime, mais dans d'autres cas, il sera enlevé dans le but de dissimuler l'identité du véhicule.

Comme je l'ai dit, une version antérieure proposait que ce soit une infraction que d'enlever le NIV dans le but de dissimuler l'identité d'un véhicule. Les procureurs de la Couronne étaient inquiets au sujet de cette version parce que c'est toujours une tâche difficile que de prouver l'intention de l'accusé.

En ce qui concerne ces procureurs de la Couronne qui ont parlé de leurs préoccupations au sénateur Baker, les différents gouvernements ne nous ont pas dit comment cette exception plutôt évidente, je dirais, se traduirait devant les tribunaux. Il y a toujours la préoccupation que les avocats de la défense tenteront d'éviter qu'une condamnation soit enregistrée. Eh bien, c'est là leur travail. C'est ce que fait la défense. Toutefois, si vous regardez l'exception, l'exception dit que nous n'essayons pas d'inclure une activité où les NIV sont modifiés, enlevés ou oblitérés dans le cadre des travaux normaux d'entretien, de réparation et de modification d'un véhicule. Ce genre d'activité se

capturing this, and it makes it clear.

**Senator Wallace:** In those circumstances, there would be no criminal intent. If the VIN is removed for the legitimate purpose of doing maintenance, there obviously would not be any criminal intent. There would not be *mens rea* on the part of the person removing it.

**Mr. Bartlett:** There would not be a criminal purpose, senator. If you simply put a strict prohibition in the Criminal Code saying you may never remove a VIN, then if the person intentionally violated that prohibition, they would have the *mens rea* to remove the VIN contrary to the Criminal Code. That is why, when we define what we are trying to prohibit, we have to say that it will not always be an offence to remove a VIN. There are many circumstances where removal of the VIN will occur in entirely legitimate circumstances, and that is what proposed subsection 353.1(3) says.

**Senator Wallace:** Then it becomes a question of proof whether it was removed for a lawful purpose, based on facts presented before the court.

**Mr. Bartlett:** Yes.

**Senator Baker:** I think you would find that you would agree with Mr. Bartlett that it depends upon the Criminal Code whether something is defined as a specific intent offence or a general intent offence as to the degree of *mens rea* and whether or not it is present.

Ms. Clarke, something in the back of my mind says that joyriding is a completely different offence.

**Paula Clarke, Counsel, Criminal Law Policy Section, Department of Justice Canada:** It is completely different.

**Senator Baker:** Joyriding is addressed not by this section or the repetitive nature of a provision in this bill, but under a different section of the Criminal Code.

**Ms. Clarke:** It is a lesser offence, found in section 335 of the Criminal Code. It is just a summary conviction offence, and it gives law enforcement the option to go for a lesser penalty in situations where you have youth joyriding, dropping the car off and those situations.

**Senator Baker:** The minimum punishment here pertains only to charges under the theft provision.

**Ms. Clarke:** That is right, under the new theft provisions.

**Senator Baker:** Yes.

Let me make something clear. Madam Chair, you heard me and it is on the record. Mr. Bartlett and Senator Wallace, I did not say that I was speaking to any Crown attorneys. I did not say that I am making any of these claims. I was simply quoting police

déroule tous les jours. Nous ne pouvons tout simplement pas définir cela et ensuite, justifier l'infraction. Cette disposition dit que nous ne définissons pas cela, et cela clarifie la situation.

**Le sénateur Wallace :** Dans ces circonstances, il n'y aurait pas d'intention criminelle. Si le NIV est enlevé pour des raisons légitimes liées à l'entretien, de toute évidence, il n'y aurait pas d'intention criminelle. Il n'y aurait pas d'intention criminelle de la part de la personne qui l'a enlevé.

**M. Bartlett :** Il n'y aurait pas d'intention criminelle, sénateur. Si vous mettez simplement une interdiction stricte dans le Code criminel disant que vous ne pouvez jamais enlever un NIV, alors, si la personne a enfreint intentionnellement cette interdiction, ils auraient l'intention criminelle d'enlever le NIV contrairement à ce que prévoit le Code criminel. C'est pourquoi, lorsque nous définissons ce que nous essayons d'interdire, nous devons dire que ce n'est pas toujours une infraction que d'enlever un NIV. Il y a de nombreuses circonstances où l'enlèvement du NIV peut survenir pour des raisons entièrement légitimes, et c'est ce que le paragraphe 353.1(3) proposé précise.

**Le sénateur Wallace :** C'est donc une question de prouver si l'on a enlevé le numéro d'identification du véhicule pour une fin légitime, d'après les faits présentés au tribunal.

**M. Bartlett :** Oui.

**Le sénateur Baker :** Je crois que vous conviendrez, ainsi que M. Bartlett, qu'il faut se référer aux définitions du Code criminel pour déterminer s'il s'agit d'une infraction d'intention spécifique ou d'une infraction d'intention générale, en fonction du degré d'intention criminelle, s'il y en a.

Madame Clarke, quelque chose me dit qu'une balade dans une voiture volée est une tout autre infraction.

**Paula Clarke, avocate, Section de la politique en matière de droit pénal, ministère de la Justice Canada :** C'est tout à fait différent.

**Le sénateur Baker :** La prise d'un véhicule à moteur sans consentement ne concerne pas le présent article ou la nature répétitive d'une disposition du projet de loi, mais un différent article du Code criminel.

**Mme Clarke :** Il s'agit d'une infraction moindre figurant à l'article 335 du Code criminel. C'est simplement une infraction punissable par procédure sommaire, ce qui donne aux policiers l'option d'infliger une peine moins sévère lorsqu'il s'agit d'un jeune qui fait une balade dans une voiture volée, qui va porter le véhicule, et cetera.

**Le sénateur Baker :** En l'occurrence, la peine minimale concerne seulement les accusations en vertu de la disposition sur le vol.

**Mme Clarke :** C'est exact, c'est en vertu des nouvelles dispositions sur le vol.

**Le sénateur Baker :** Bon.

Je veux mettre quelque chose au clair. Madame la présidente, vous avez entendu mes propos de vive voix, et ils figurent au compte rendu. Monsieur Bartlett, sénateur Wallace, je n'ai pas dit que je parlais aux procureurs de la Couronne. Je n'ai pas fait de

officers who appeared before the committee. I was quoting also Detective Sergeant Stephen Boyd of the Organized Crime Enforcement Bureau. You can check the transcript of the proceedings at page 22 of our December 10, 2009, Senate committee in which Mr. Boyd said he was speaking to Crown attorneys. It did not say that I was speaking to them.

**Mr. Bartlett:** My apologies, senator.

**Senator Baker:** I do not normally speak to Crown attorneys.

I raise my final question because it is of such prominence today with the terrorism threat in the United States and the event at Times Square. We have a provision, which both you and the minister referred to, of it being contrary to law to possess a vehicle that has an altered vehicle identification number. We brought in that provision back in the 1970s, as I recall, it is section 354.2 of the Criminal Code. It says:

In proceedings in respect of an offence under subsection (1), evidence that a person has in his possession a motor vehicle the vehicle identification number of which has been wholly or partially removed or obliterated or a part of a motor vehicle being a part bearing a vehicle identification number that has been wholly or partially removed or obliterated is, in the absence of any evidence to the contrary, proof that . . . .

The person knew that there was a criminal offence taking place.

Our testimony before the committee to date is, and I am quoting Mr. Boyd at page 23 of his testimony on December 10:

Under that subsection, it is only a presumption, right? There is no charge to be laid there.

I presume what he is talking about is that this provision has been determined to be unconstitutional going back to 1983, and I just want to read for your benefit one sentence from *R. v. Rai*, 2001, Court of Appeal of Ontario, Carswell, Ontario, 2163, paragraph 4:

However, in giving her instructions to the jury, the trial judge inadvertently read all of section 354.(2), and neglected to delete the unconstitutional portion of the section.

The declaration of unconstitutionality pertaining to those vehicle identification numbers and the assumption that someone knew a criminal offence had taken place, was made in 1983 and yet the provision is still in the Criminal Code. Here we are today dealing with vehicle identification numbers and I wonder why we did not go back in this bill before us and make section 354.(2) applicable to persons who have in their possession vehicles with obliterated or removed vehicle identification numbers. Is there any reason we do not go back and do that?

telles revendications. J'ai tout simplement cité les propos des policiers qui ont témoigné devant notre comité. J'ai également cité le sergent-détective Stephen Boyd, du Bureau de la lutte contre le crime organisé. Je vous invite à jeter un coup d'œil aux témoignages du 10 décembre 2009, à la page 22. Il s'agit de la séance de notre comité sénatorial où M. Boyd a dit qu'il parlait à des procureurs de la Couronne. Je n'ai pas dit que je leur parlais.

**M. Bartlett :** Vous m'en voyez désolé, sénateur.

**Le sénateur Baker :** Je n'ai pas l'habitude de parler aux procureurs de la Couronne.

Ma dernière question se doit d'être posée, car elle est d'une telle importance, de nos jours, avec la menace terroriste aux États-Unis et ce qui s'est récemment produit à Times Square. Nous avons une disposition, dont le ministre et vous avez parlé, en vertu de laquelle il est contraire à la loi de posséder un véhicule dont le numéro d'identification est modifié. Je me rappelle que nous avons introduit cette disposition dans les années 1970. Il s'agit du paragraphe 354(2) du Code criminel, qui se lit comme suit :

Dans des poursuites engagées en vertu du paragraphe (1), la preuve qu'une personne a en sa possession un véhicule à moteur, ou toute pièce d'un tel véhicule, dont le numéro d'identification a été totalement ou partiellement enlevé ou oblitéré fait preuve, en l'absence de toute preuve contraire [...]

On dit que la personne sait qu'une infraction criminelle a été commise.

En ce qui concerne les témoignages que notre comité a entendus jusqu'à maintenant, je cite M. Boyd, à la page 23 des témoignages du 10 décembre :

Ce paragraphe traite uniquement d'une présomption, n'est-ce pas? Il n'y a pas d'inculpation, selon cette disposition.

Je présume qu'il fait allusion au fait que l'on considère cette disposition inconstitutionnelle depuis 1983. À titre indicatif, j'aimerais seulement vous lire une partie du quatrième paragraphe de la décision *R. v. Rai*, 2001, Cour d'appel de l'Ontario, Carswell, en Ontario, 2163 :

Cependant, quand elle a donné ses instructions au jury, la juge de première instance a lu, par mégarde, le paragraphe 354(2) en entier, en négligeant de supprimer la partie inconstitutionnelle du paragraphe.

En 1983, on a déclaré inconstitutionnelle cette disposition portant sur les numéros d'identification des véhicules et l'hypothèse selon laquelle une personne sait qu'une infraction criminelle avait eu lieu. Or, elle figure toujours dans le Code criminel. Nous voici aujourd'hui en train de parler des numéros d'identification des véhicules, et je me demande pourquoi nous n'avons pas modifié ce projet de loi dont nous sommes saisis pour que le paragraphe 354(2) s'applique aux personnes ayant en leur possession des véhicules dont le numéro d'identification est oblitéré ou enlevé. Y a-t-il une raison pour laquelle nous ne l'avons pas fait?

**Mr. Bartlett:** You are right, senator, there is not an offence for simply being in possession of a vehicle with an obliterated VIN. The offence is possession of property obtained by crime and the issue is simply if the VIN has been removed the code provides for a presumption that they knew it was stolen.

**Senator Baker:** That is unconstitutional.

**Mr. Bartlett:** That is the issue and why did we not remove it? We simply were not addressing section 354 or any of the number of other provisions in which words have been read out of various sections.

**Senator Baker:** It is just like the minister said, the cow, as far as theft is concerned, is in the Criminal Code. I do not know of many other jurisdictions that does not have such a provision. We attempted to do it in the 1970s. I was here when we brought in the provision, possession of a vehicle, VIN altered, the assumption was you were guilty, you knew that that vehicle was obtained through a criminal offence — struck down.

Surely we should go back and revisit this. I do not know whether we look all that great when we have a provision on the books that really has no effect as far as the VIN number is concerned. Anyway, it is something for the minister or the department to think about.

**Mr. Bartlett:** We will certainly take that under consideration, senator. Thank you.

**Senator Runciman:** It may not be something you can respond to, but I am told it is a significant issue and certainly, I would think it is critical to fight the organized export of stolen autos, and that is the question of the Canadian Border Services Agency sharing information with police and with the Insurance Bureau of Canada. They cite section 107 of the Customs Act as the rationale for not cooperating in the sharing of information.

Have you any views on that situation?

**Mr. Bartlett:** You are right, senator. It would be inappropriate for me to comment on either the practices or the legal structure in which the CBSA operates, but I do believe you have a witness from the CBSA appearing tomorrow.

**Senator Runciman:** I was hoping you would say something.

**Mr. Bartlett:** I would ask you to put that question to them because it is their area of responsibility.

**Senator Runciman:** Is it a concern you have heard as well?

**Mr. Bartlett:** Yes.

**M. Bartlett :** Vous avez raison, sénateur. Le simple fait de posséder un véhicule dont le numéro d'identification est oblitéré ne constitue pas une infraction. Il y a infraction lorsqu'une personne possède un bien obtenu par la perpétration d'un crime. En vertu du Code criminel, si l'on a enlevé le numéro d'identification du véhicule, il y a présomption que la personne sait que le bien a été volé.

**Le sénateur Baker :** C'est inconstitutionnel.

**M. Bartlett :** C'est là la question. Pourquoi avons-nous enlevé cette disposition? Nous ne nous sommes tout simplement pas penchés sur l'article 354 ou un certain nombre d'autres dispositions dans lesquelles on a déjà omis certains mots.

**Le sénateur Baker :** C'est exactement comme l'a dit le ministre; en ce qui concerne le vol, celui d'une vache figure dans le Code criminel. Je ne connais pas beaucoup d'autres autorités qui n'ont pas une telle disposition. Nous avons tenté d'en inclure une dans les années 1970. Je siégeais au Parlement quand nous avons proposé une disposition portant sur la possession d'un véhicule, la modification du numéro d'identification du véhicule et la présomption selon laquelle la personne était coupable, car elle savait que le véhicule avait été obtenu par la perpétration d'une infraction criminelle, mais on l'a abolie.

Nous devrions réexaminer cela. Je doute que nous envoyions un message positif quand nous avons une disposition qui n'a pas vraiment d'effet en ce qui concerne le numéro d'identification du véhicule. Enfin, je laisse au ministre ou au ministère le soin d'y penser.

**M. Bartlett :** Nous allons bien sûr y songer, sénateur. Merci.

**Le sénateur Runciman :** Vous ne pourrez peut-être pas répondre à cette question, mais on me dit que c'est un enjeu important, et je suis bien sûr d'avis qu'il est crucial de lutter contre l'exportation organisée de véhicules volés. J'aimerais donc parler de l'échange de renseignements de l'Agence des services frontaliers du Canada, l'ASFC, avec les policiers et le Bureau d'assurance du Canada. L'organisme invoque l'article 107 de la Loi sur les douanes pour ne pas coopérer dans l'échange de renseignements.

Que pensez-vous de cette situation?

**M. Bartlett :** Vous avez raison, monsieur le sénateur. Il serait inapproprié que je fasse des observations relativement aux pratiques de l'ASFC ou à la structure juridique qui encadre les activités de l'agence, mais je crois qu'un représentant de l'ASFC viendra témoigner demain.

**Le sénateur Runciman :** J'espérais que vous nous en touchiez un mot.

**M. Bartlett :** Posez cette question à l'organisme, car c'est dans sa sphère de responsabilité.

**Le sénateur Runciman :** S'agit-il d'une préoccupation que vous avez entendue également?

**M. Bartlett :** Oui.

**Senator Joyal:** Ms. Clarke, my question is in relation to clause 12 of Bill S-9, the coordinating amendment. If I understand the operation of that amendment contained in Bill C-16, it would mean that someone who has been found guilty on indictment would not be eligible for a conditional sentence for motor theft. The types of offences that fall under the ambit of Bill C-16: luring a child, sexual assault, kidnapping, abduction are very violent crimes against a person or against a child. I have difficulty assimilating that the indictment for an offence of a motor vehicle theft would be at par with those types of offences. They are offences directed against a person with very violent impact on the integrity of the body of and the mind of the person. I do not see how that works, unless I am misreading Bill C-16 in relation to proposed section 333.1 concerning motor vehicle theft, which will amend the Criminal Code paragraph 742.1(f).

If I understand, if the proceedings are by way of indictment, there is no possibility of a conditional sentence. That is the way Bill C-16 would operate, on the same basis as luring a child, sexual assault, kidnapping and abduction, which are very serious offences. I do not see how you can put an offence of motor vehicle theft on the same level as an offence against the person. Why did you conclude that was needed?

**Ms. Clarke:** I do not have Bill C-16 before me but, if you look at the amendments included within the proposed changes to section 472.1, there are the more serious offences that have a maximum penalty of 14 years. They include luring, child sexual abuse, et cetera. In addition, a section includes 11 offences prosecuted by indictment for which the maximum term of imprisonment is 10 years. This new offence, should it be passed, section 331.1, would fall under the ambit of this category. It is a coordinating amendment just to ensure that was included in the enumerated list.

**Senator Joyal:** I know it is coordinating amendments, but you have to coordinate the comparables. It seems to me that there is something that goes beyond borders in terms of the consequences that are attached to indictment procedures. We do not know the circumstances of a car theft.

**Senator Lang:** The third time?

**Senator Joyal:** No, it is by way of indictment. When proceeding by way of indictment to imprisonment for a term of not more than 10 years and to minimum punishment for a term of six months in the case of a third subsequent offence, yes; but still, as I say, it is to compare offences that are of the same nature, same importance, same seriousness, if I could put it that way.

Is it reasonable — that is the question I am asking — to put it at that level? That is essentially what I am saying.

**Mr. Bartlett:** Senator, the short answer is that it is the policy of Bill C-16 to remove the possibility of conditional sentence for certain serious property crimes, and the offence of motor vehicle theft is both a very serious property crime and a crime that creates risk to public safety through car chases and reckless driving. This

**Le sénateur Joyal :** Madame Clarke, ma question porte sur l'article 12 du projet de loi S-9, la disposition de coordination. Si je comprends bien ce qu'entraîne l'amendement figurant dans le projet de loi C-16, une personne reconnue coupable par mise en accusation ne serait pas admissible à une condamnation avec sursis dans le cas d'un vol d'un véhicule à moteur. Le projet de loi C-16 porte sur les infractions telles que le leurre, l'agression sexuelle et l'enlèvement; ce sont des crimes très violents contre une personne ou contre un enfant. J'ai du mal à comprendre comment la mise en accusation pour le vol d'un véhicule à moteur est à égalité avec ces sortes d'infractions. Ces infractions sont dirigées contre une personne et ont des répercussions très graves sur l'intégrité de son corps et de son esprit. Je ne vois pas comment cela fonctionne. Je fais peut-être une mauvaise interprétation du projet de loi C-16 en ce qui concerne l'article 333.1 proposé, relativement au vol d'un véhicule à moteur, qui vise à modifier l'alinéa 742.1f) du Code criminel.

D'après ce que je comprends, si la procédure est par voie de mise en accusation, il n'y a pas de possibilité d'une condamnation avec sursis. C'est ainsi que fonctionnerait le projet de loi C-16, tout comme pour le leurre, l'agression sexuelle et l'enlèvement, qui sont des infractions très graves. Je ne comprends pas comment on peut mettre le vol d'un véhicule à moteur sur le même pied d'égalité qu'un crime contre une personne. Pourquoi avez-vous conclu que c'était nécessaire?

**Mme Clarke :** Je n'ai pas le projet de loi C-16 sous les yeux, mais, dans les modifications proposées à l'article 472.1, il y a des infractions plus graves qui sont assorties d'une peine maximale de 14 ans. Elles comprennent le leurre, l'exploitation sexuelle d'enfants, et cetera. En outre, un alinéa énumère 11 infractions qui font l'objet d'une mise en accusation et pour lesquelles la peine d'emprisonnement maximale est de 10 ans. Si l'article 333.1 est adopté, cette nouvelle infraction ferait partie de cette catégorie. Il s'agit d'une disposition de coordination qui sert simplement à ce que ce soit inclus dans la liste.

**Le sénateur Joyal :** Je sais que ce sont des dispositions de coordination, mais il faut coordonner des éléments comparables. Il me semble que quelque chose fait fi des frontières concernant les conséquences reliées aux poursuites par mise en accusation. Nous ne connaissons pas les circonstances d'un vol de véhicule.

**Le sénateur Lang :** La troisième fois?

**Le sénateur Joyal :** Non. C'est par voie de mise en accusation. Quand il s'agit d'une poursuite par voie de mise en accusation pour une peine d'emprisonnement maximale de 10 ans et pour une peine minimale de six mois dans le cas d'une troisième récidive, bien sûr. Cependant, ce que je dis, c'est qu'il faut comparer des infractions semblables sur le plan de leur nature, de leur importance et de leur gravité, si je peux m'exprimer ainsi.

Est-ce raisonnable de l'inclure dans cette catégorie? C'est essentiellement ce que je veux savoir.

**M. Bartlett :** Sénateur, la réponse courte, c'est que le projet de loi C-16 vise à supprimer la possibilité de condamnation avec sursis pour certains crimes graves contre les biens. L'infraction qu'est le vol d'un véhicule automobile est à la fois un crime très grave et un crime qui crée des risques pour la sécurité publique, en



is not uncommon, and it is thought that a conditional sentence pursuant to the policy of Bill C-16 ought not to be available. However, it is not within our brief here today to comment on the policy of Bill C-16. This bill would add this offence to comparable offences with which Bill C-16 does deal.

**Senator Joyal:** We might want to revisit that if and when Bill C-16 comes before the Senate. It seems to me that the two bills are out of balance.

**Mr. Bartlett:** Senator, in addition to dealing with a potentially serious general offence, when it is proceeded with by indictment it gives the Crown the option of using a much more serious procedure that is generally applied in the more serious cases of the commission of the offence.

**Senator Joyal:** I know that. Thank you.

**The Chair:** I would like to return to Senator Joyal's questions concerning the impact this bill will have on government budgets. As I read this bill, its impact in terms of increased numbers of people being incarcerated would fall mainly on provincial governments, in that a sentence of six months requires provincial incarceration. I would assume the same is true for the house arrest provisions, because those do not apply to sentences of 10 years or more.

Am I correct in the basic assumption that the passage of this bill would not have as great an impact on the federal system as it would on provincial systems?

**Mr. Bartlett:** I suspect you are right, Madam Chair. If we are looking at a single case of motor vehicle theft under this section with a minimum term of six months being applied, yes, that will be a provincial sentence. However, these cases commonly involve a collection of offences and the penalty applied under this section would be melded into a global sentence that might well make it a federal sentence. It is very difficult to tell exactly what the impact will be, because in many cases the overall sentence could bring it within a federal term.

**The Chair:** You do understand that there is a certain duty on parliamentarians to understand, as much as possible, the implications of what they are voting on. It has been extremely difficult to get information in this area and anything you can provide us will help.

**Mr. Bartlett:** As my colleague noted earlier, it is difficult to get clear statistical evidence on sentencing for auto theft, because it is not a distinct offence. The data is not available isolated to motor vehicle theft. We have some anecdotal evidence, but not clear statistical evidence. One of the motivating factors for a separate motor vehicle offence is to isolate the activity which, in the future, will provide —

ce qui concerne les poursuites automobiles et la conduite dangereuse. Ce n'est pas rare, et l'on pense qu'il faut éliminer l'accès à une condamnation avec sursis en vertu de la politique du projet de loi C-16. Toutefois, il n'était pas prévu de faire des observations sur la politique du projet de loi C-16 aujourd'hui. Le projet de loi dont vous êtes saisis ajouterait cette infraction à des infractions comparables dont il est question dans le projet de loi C-16.

**Le sénateur Joyal :** Ce serait peut-être bien d'y revenir quand le Sénat sera saisi du projet de loi C-16, si cela se produit. Il me semble que les deux projets de loi sont en déséquilibre.

**M. Bartlett :** Monsieur le sénateur, en plus de traiter d'une infraction générale potentiellement grave, quand la poursuite est faite par voie de mise en accusation, la Couronne a alors la possibilité d'avoir recours à une procédure beaucoup plus rigoureuse dont on se sert habituellement dans les cas les plus graves de l'infraction.

**Le sénateur Joyal :** Je sais cela. Je vous remercie.

**La présidente :** J'aimerais reprendre les questions du sénateur Joyal à propos des répercussions qu'aura ce projet de loi sur les finances publiques. Selon ma lecture du projet de loi, le nombre de personnes incarcérées augmenterait et ces répercussions toucheraient surtout les gouvernements provinciaux, car une peine de six mois exige une incarcération dans une prison provinciale. Je présume qu'il en va de même pour les dispositions de détention à domicile, car elles ne s'appliquent pas à des peines de 10 ans ou plus.

Ai-je raison de supposer que, fondamentalement, l'adoption de ce projet de loi aurait moins d'effets sur le régime fédéral que sur les provinces?

**M. Bartlett :** Je crois que vous avez raison, madame la présidente. Si nous prenons un seul cas de vol d'un véhicule à moteur en vertu du présent article pour une durée minimale de six mois, ce sera effectivement une peine provinciale. Cependant, ces affaires font souvent intervenir une série d'infractions, et la pénalité appliquée en vertu du présent article serait intégrée à une peine globale qui pourrait bien devenir de ressort fédéral. C'est très difficile de prévoir exactement quelles seront les répercussions parce que, dans de nombreux cas, la peine globale pourrait s'étendre sur une période relevant de la compétence fédérale.

**La présidente :** Vous devez comprendre que les parlementaires ont une certaine obligation de comprendre, autant que possible, les répercussions des projets de loi sur lesquels ils votent. Il a été extrêmement difficile d'obtenir des renseignements dans ce domaine, et tout ce que vous pouvez nous fournir nous sera utile.

**M. Bartlett :** Comme ma collègue l'a souligné tout à l'heure, il est difficile d'avoir des données statistiques claires sur les peines infligées pour les vols de voitures, car ce n'est pas une infraction distincte. Les données ne sont pas isolées pour les vols de véhicules à moteur. Nous avons des preuves empiriques, mais les preuves statistiques ne sont pas claires. Quant aux infractions distinctes concernant les véhicules automobiles, l'un des moyens utiles consisterait à isoler l'activité, ce qui permettra, dans l'avenir...

**The Chair:** Information that we can use.

Perhaps we can look forward to getting reports on these matters in due course.

**Mr. Bartlett:** If you request information that is available, Madam Chair, I am sure we can provide it.

**The Chair:** I was thinking more of reports on the effect of implementation of this bill, should it pass. Mind you, sometimes prorogations, dissolutions and all kinds of things occur before bills get passed, even apart from whatever the Senate may choose to do. I guess I should not be making predictions.

**Senator Joyal:** Could you check whether *Juristat* has any statistical information that would be helpful in understanding the nature of what we are dealing with?

**The Chair:** Senator Joyal, we have invited Statistics Canada to appear, and I believe they will be joining us next week. We can ask them for whatever is currently available, but I was trying to be forwarding looking on this.

If there are no further questions for these witnesses, Mr. Bartlett and Ms. Clarke, we thank you very much indeed.

(The committee adjourned.)

---

OTTAWA, Thursday May 27, 2010

The Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs met this day at 10:32 a.m. to consider Bill S-9, an Act to amend the Criminal Code (auto theft and trafficking in property obtained by crime).

**Senator Joan Fraser** (*Chair*) in the chair.

[*Translation*]

**The Chair:** Honorable Senators, welcome to this meeting of the Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs.

We are continuing our consideration of Bill S-9, an Act to amend the Criminal Code (auto theft and trafficking in property obtained by crime). Our first witnesses this morning are, from the Canada Border Services Agency, Ms. Caroline Xavier, Director General, Corporate Secretariat Directorate; from the Canada Revenue Agency, Mr. Terrance McAuley, Assistant Commissioner, and Ms. Johanne Charbonneau, Director, Criminal Investigations Division.

[*English*]

Ms. Xavier, please provide your statement, and then we will go to questions.

**Caroline Xavier, Director General, Corporate Secretariat Directorate, Canada Border Services Agency:** I would like to thank you for the opportunity to participate in today's hearing.

**La présidente :** Il nous faudrait des renseignements que nous pouvons utiliser.

Peut-être pouvons-nous espérer des rapports sur ces questions en temps voulu.

**M. Bartlett :** Je suis certain que nous pouvons fournir cette information, pourvu qu'elle soit disponible, madame la présidente.

**La présidente :** Je songeais plutôt à des rapports sur les répercussions de la mise en œuvre du projet de loi, s'il est adopté. Remarquez qu'il y a parfois des prorogations, des dissolutions et toutes sortes de choses avant que des projets de loi soient adoptés, indépendamment de ce que choisit de faire le Sénat. Je présume que je ne devrais pas faire de prédictions.

**Le sénateur Joyal :** Pourriez-vous vérifier si l'on retrouve dans *Juristat* des renseignements statistiques qui nous aideraient à comprendre la nature de ce dont il est question?

**La présidente :** Sénateur Joyal, nous avons invité Statistique Canada à témoigner, et je crois que des représentants de l'organisme seront des nôtres la semaine prochaine. Nous pourrions leur demander les statistiques qui sont disponibles actuellement, mais j'essayais de prendre de l'avance à cet égard.

S'il n'y a pas d'autres questions à poser à nos témoins, j'aimerais remercier infiniment M. Bartlett et Mme Clarke.

(La séance est levée.)

---

OTTAWA, le jeudi 27 mai 2010

Le Comité permanent des affaires juridiques et constitutionnelles se réunit aujourd'hui, à 10 h 32, pour étudier le projet de loi S-9, Loi modifiant le Code criminel (vol d'automobile et trafic de biens criminellement obtenus).

**Le sénateur Joan Fraser** (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

**La présidente :** Honorables sénateurs, bienvenue à cette séance du Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles.

Nous poursuivons notre étude du projet de loi S-9, Loi modifiant le Code criminel (vol d'automobile et trafic de biens criminellement obtenus). Nos premiers témoins ce matin sont les suivants. De l'Agence des services frontaliers du Canada, nous accueillons Caroline Xavier, directrice générale à la direction du secrétariat général; de l'Agence du Revenu du Canada, nous accueillons Terrance McAuley, sous-commissaire et Johanne Charbonneau, directrice de la division des enquêtes criminelles.

[*Traduction*]

Madame Xavier, veuillez présenter votre déclaration et nous passerons ensuite aux questions.

**Caroline Xavier, directrice générale, Direction du secrétariat général, Agence des services frontaliers du Canada :** Je vous remercie de m'avoir donné la possibilité de participer à l'audience d'aujourd'hui.

I am here in my former capacity as the Director General of the Policy and Program Development Directorate at the Canada Border Services Agency, CBSA.

[Translation]

The Canada Border Services Agency is mandated to provide integrated border services that support national security and public safety priorities and facilitate the free flow of legitimate persons and goods, while meeting all requirements under program legislation. The word “integrated” reflects the fact that, upon our creation in 2003, we assumed responsibility for enforcing immigration and refugee policy, and for border inspection of food, plants and animals, as well as the traditional customs mandate. This amalgamated structure is unique in the world.

[English]

Last summer, amendments to the Customs Act were made to strengthen the CBSA’s ability to interdict contraband and other illegal items in customs controlled areas, such as airport tarmacs and seaport docks. These amendments also allowed the agency to bring greater security within the trade supply chain through the receipt of advance commercial information vis-à-vis the agency’s eManifest initiative.

To control the movement of goods, the CBSA enforces the Customs Act and other federal statutes and regulations. However, none of these acts or regulations includes a provision to specifically address the export of stolen vehicles and, in particular, suspected stolen vehicles.

The Criminal Code amendments being considered by this committee would further enhance the CBSA’s ability to manage the border by triggering existing authorities in the Customs Act, which allows the agency to undertake examinations in order to verify compliance with the Customs Act and the Reporting of Exported Goods Regulations.

Currently, while the CBSA may receive and act upon intelligence information, the information must relate to the administration and/or enforcement of the Customs Act. The CBSA may only conduct an administrative check of outbound cargo to ensure compliance with the Customs Act, the Reporting of Exported Goods Regulations or any other act of Parliament the agency administers or enforces.

[Translation]

Currently, if a CBSA officer happens to discover what they suspect to be a stolen vehicle during the course of an export examination, the officer must inform the local police jurisdiction

Je témoigne en ma qualité d’ancienne directrice générale de la Direction des politiques et des programmes de l’Agence des services frontaliers du Canada (ASFC).

[Français]

L’Agence des services frontaliers du Canada est mandatée pour assurer la prestation de services frontaliers intégrés qui appuie les priorités en matière de sécurité nationale et de sécurité publique, et qui facilite la libre circulation des personnes et des marchandises légitimes tout en respectant les exigences des lois relatives au programme. Le terme « intégré » traduit le fait que, depuis notre création en 2003, en plus de notre mandat habituel des douanes, nous assumons la responsabilité de l’exécution de la politique de l’immigration et du statut de réfugié, ainsi que de l’inspection des aliments, des végétaux et des animaux. Cette combinaison de fonctions au sein d’une même structure est unique au monde.

[Traduction]

L’été dernier, des modifications ont été apportées à la Loi sur les douanes pour renforcer le pouvoir nécessaire à l’ASFC pour intercepter les marchandises de contrebande et autres marchandises illégales dans les zones de contrôle des douanes, telles que les aires de trafic des aéroports et les quais des ports maritimes. Celles-ci ont permis à l’Agence d’accroître la sécurité au sein de la chaîne d’approvisionnement commerciale grâce à la facilitation de la réception de l’information préalable sur les expéditions commerciales dans le cadre de l’Initiative du manifeste électronique de l’Agence.

Pour contrôler la circulation des marchandises, l’ASFC applique la Loi sur les douanes et les autres lois et règlements fédéraux. Cependant, aucune de ces lois ou règlements ne comporte de disposition visant spécifiquement l’exportation des véhicules volés, et en particulier, des véhicules que l’on soupçonne d’avoir été volés.

Les modifications du Code criminel qu’examine le comité permettraient à l’ASFC de gérer plus efficacement la frontière parce qu’elles autorisent l’exercice des pouvoirs prévus par la Loi sur les douanes qui permettent à l’agence de vérifier si cette loi et le Règlement sur la déclaration des marchandises exportées sont respectés.

À l’heure actuelle, si l’ASFC peut obtenir de l’information concernant les renseignements criminels et agir en conséquence, l’information doit toutefois être reliée à l’administration ou à l’application de la Loi sur les douanes. L’ASFC peut uniquement procéder à une vérification administrative des marchandises en partance pour l’étranger afin de s’assurer de l’observation de la Loi sur les douanes, du Règlement sur les déclarations des marchandises exportées ou de toute autre loi fédérale administrée ou appliquée par l’ASFC.

[Français]

Actuellement, lorsqu’un agent découvre ce qu’il soupçonne être un véhicule volé dans le cadre d’un contrôle des exportations, il doit en informer le service de police locale de façon à ce que la

of their suspicion. The police then run checks on the vehicle through various databases to determine whether it is stolen.

[English]

Bill S-9 creates specific offences: the offence of auto theft; the offence of tampering with a vehicle identification number, a VIN; and the offences of trafficking in property obtained by crime and possession of property obtained by crime for the purpose of trafficking. This bill will have a direct and positive impact on the CBSA in that it expressly prohibits the importation and exportation of property obtained by crime.

This prohibition in the Criminal Code will in turn trigger the Customs Act powers that provide CBSA officers the lawful authority to assist police by targeting, examining and using various law enforcement databases for the purpose of detaining stolen vehicles and other property obtained by crime. Such detained property will then be turned over to police for further investigation.

Bill S-9 will also provide the authority for the CBSA to assist police by actively targeting shipments reported for export even before they reach the ports for the purpose of detecting stolen goods and, in particular, vehicles.

Within its current legislative framework, the CBSA diligently works with law enforcement partners on its own enforcement priorities that support police efforts to identify and investigate suspected stolen vehicles destined for export.

In 2008, the CBSA participated in a six-month exported vehicles verification probe led by the RCMP. During the probe, the CBSA used established export verification techniques, tools and resources to look for indications of suspected contraventions to the Customs Act, the Reporting of Exported Goods Regulations or any other act administered or enforced by the CBSA.

During this probe, CBSA officers assisted the RCMP and examined 281 containers at the ports of Montreal and Halifax, intercepting 258 stolen vehicles. The results of the probe provided law enforcement agencies with a glimpse of the current situation regarding stolen vehicles.

[Translation]

With the passage of Bill S-9, the CBSA will have the legislative authority to take a more active and focused role assisting law enforcement efforts to intercept stolen vehicles before they are exported from Canada.

[English]

Bill S-9 will empower the CBSA to actively target and examine vehicles, determine theft through database checks and detain stolen vehicles until the police can investigate the offence and take possession of them as part of its ongoing enforcement activities and within the parameters of its available resources.

police puisse procéder à des vérifications du véhicule dans diverses bases de données afin de déterminer s'il s'agit effectivement d'un véhicule volé.

[Traduction]

Le projet de loi S-9 crée des infractions précises; elles visent le vol d'automobile, la modification du numéro d'identification du véhicule automobile (NIV), le trafic de biens obtenus criminellement et la possession de biens obtenus criminellement aux fins de trafic. Ce projet de loi aura une incidence directe et positive sur l'ASFC dans la mesure où il interdit l'importation et l'exportation de biens obtenus de façon criminelle.

Cette interdiction prévue par le Code criminel autorisera l'exercice des pouvoirs prévus par la Loi sur les douanes qui permettront aux agents de l'ASFC d'aider la police en ciblant, en examinant et en utilisant les diverses bases de données policières pour ainsi retenir les véhicules volés et les autres biens obtenus criminellement. Ces biens retenus seront ensuite remis à la police pour qu'elle fasse enquête.

Le projet de loi S-9 conférera également à l'ASFC le pouvoir d'aider la police à cibler activement les expéditions destinées à l'exportation avant même qu'elles n'atteignent les ports afin d'intercepter les marchandises volées, et en particulier, les véhicules.

À l'intérieur de son cadre législatif actuel, l'ASFC travaille diligemment sur ses propres priorités d'application de la loi qui appuient les mesures prises par la police pour retrouver les véhicules présumés volés destinés à l'exportation et procéder à des enquêtes à cet effet.

En 2008, l'ASFC a participé à une enquête de six mois dirigée par la GRC portant sur la vérification des marchandises exportées. Au cours de cette enquête, l'ASFC a utilisé les techniques, les outils et les ressources de vérification des exportations pour découvrir des éléments révélateurs de contraventions à la Loi sur les douanes, au Règlement sur la déclaration des marchandises exportées et aux autres lois administrées ou appliquées par l'ASFC.

Durant ce projet, les agents de l'ASFC ont assisté la GRC et procédé au contrôle de 281 conteneurs dans les ports de Montréal et de Halifax, ce qui a mené à l'interception de 258 véhicules volés. Ces résultats ont permis aux organismes d'exécution de la loi de prendre conscience de la situation actuelle liée aux véhicules volés.

[Français]

Avec l'adoption du projet de loi S-9, l'ASFC aura le pouvoir législatif nécessaire pour assumer un rôle plus actif et plus ciblé dans ses démarches d'application de la loi pour intercepter des véhicules volés avant qu'ils ne soient exportés du Canada.

[Traduction]

Le projet de loi S-9 autorisera l'ASFC à cibler et à examiner activement des véhicules, à identifier les véhicules volés grâce à des vérifications dans les bases de données et à retenir les véhicules volés jusqu'à ce que la police puisse enquêter sur l'infraction et prendre possession de ces véhicules, et ce, dans le cadre de ses activités d'exécution courantes et dans les limites des ressources disponibles.

[Translation]

Thank you for inviting me to contribute our perspective for your consideration of this proposed legislation. I would now be happy to respond to your questions.

[English]

**The Chair:** I believe, Mr. McAuley and Ms. Charbonneau, that you do not have prepared statements.

**Terrance I. McAuley, Assistant Commissioner, Canada Revenue Agency:** No. We are here to provide any information we can.

**Senator Wallace:** Thank you for your presentation, Ms. Xavier. You referred to the involvement of your department in the export of goods from Canada. Are you also involved in importation from the United States and other countries?

**Ms. Xavier:** The CBSA manages both the importation and the exportation of goods, with the focus on importation.

**Senator Wallace:** We heard from Minister Nicholson yesterday that the importation and exportation of stolen vehicles and stolen vehicle parts is a serious and significant issue. Do you have any idea of the dollar amount of this illegal trade in automobiles and parts across the border?

**Ms. Xavier:** No fulsome study has been undertaken to understand the magnitude of stolen vehicles leaving the country. However, our participation in the probe by the RCMP gave us a good initial glimpse, within our existing authorities, of what the magnitude of the problem can be.

**Senator Wallace:** It obviously is a serious issue. Considerable money is at stake with this illegal transfer of cars and car parts.

**Ms. Xavier:** Yes. As a result of the probe, the RCMP was able to seize 258 vehicles with a value of a little over \$8 million.

**Senator Wallace:** You touched on this in your presentation, but could you again highlight the differences, from your agency's perspective, between what the law permits you to do today to deal with this serious issue and what you could do under Bill S-9 if it is enacted?

**Ms. Xavier:** The Customs Act currently permits us to act purely from an administrative perspective. When we receive a container at the port that is to be exported, we look at the manifest and determine whether the contents listed are exactly those contained therein. We are only able to enforce from a reporting perspective. If we find anything suspicious, we report that to our local police authority, which proceeds to act.

Under this bill, in addition to doing what I just outlined, we will be able to do more in terms of targeting. We will be able to do intelligence gathering and examinations. In advance of a container coming to the port, we will already have a pretty good idea of whether the container contains something

[Français]

Je vous remercie de m'avoir invitée à présenter notre point de vue ce matin. Il me fera maintenant plaisir de répondre à vos questions.

[Traduction]

**La présidente :** Monsieur McAuley et Madame Charbonneau, je pense que vous n'avez pas préparé de déclarations.

**Terrance I. McAuley, sous-commissaire, Agence du revenu du Canada :** Non. Nous sommes ici pour fournir des renseignements.

**Le sénateur Wallace :** Merci pour votre exposé, madame Xavier. Vous avez parlé du fait que votre ministère s'occupait de l'exportation de marchandises du Canada. Vous occupez-vous également de l'importation de marchandises en provenance des États-Unis et d'autres pays?

**Mme Xavier :** L'ASFC s'occupe à la fois de l'importation et de l'exportation de marchandises, mais centre son action sur les importations.

**Le sénateur Wallace :** Nous avons entendu hier le ministre Nicholson qui nous a déclaré que l'importation et l'exportation de véhicules volés et de pièces provenant de véhicules volés étaient un problème grave. Avez-vous une idée de la valeur que représente ce commerce international illégal d'automobiles et de pièces?

**Mme Xavier :** Il n'y a pas eu d'étude complète qui permette de comprendre toute l'ampleur du phénomène de l'exportation des véhicules volés. Toutefois, nous avons participé à l'enquête de la GRC, ce qui nous a donné une bonne idée, conformément à nos attributions, de ce que peut être l'ampleur de ce problème.

**Le sénateur Wallace :** C'est bien évidemment une question grave. Les sommes en jeu sont considérables, parce qu'il s'agit de transfert illégal de voitures et de pièces d'automobiles.

**Mme Xavier :** Oui. Au cours de cette enquête, la GRC a pu saisir 258 véhicules ayant une valeur d'un peu plus de huit millions de dollars.

**Le sénateur Wallace :** Vous en avez parlé dans votre exposé, mais pourriez-vous encore une fois souligner les différences, du point de vue de votre agence, entre ce que la loi vous permet de faire aujourd'hui à l'égard de ce problème grave et ce que vous pourriez faire si le projet de loi S-9 était adopté?

**Mme Xavier :** À l'heure actuelle, la Loi sur les douanes nous autorise uniquement à agir sur le plan administratif. Lorsque nous recevons un conteneur au port en vue de son exportation, nous examinons le manifeste et décidons si le contenu figurant dans la liste correspond bien à celui qui se trouve dans le conteneur. Notre action porte uniquement sur les déclarations. Si nous trouvons quelque chose de suspect, nous faisons rapport au service de police local, qui prend alors les choses en main.

Avec ce projet de loi, en plus de ce que je viens de vous décrire, nous pourrions mieux cibler notre action. Nous pourrions faire de la collecte de renseignements criminels et procéder à des inspections. Avant qu'un conteneur arrive au port, nous saurons déjà à peu près s'il contient des marchandises suspectes.

suspicious. We will be able to examine it and, if a stolen vehicle is found in the container, we will be able to detain it and then call the local police authority to deal with the situation.

In addition, the bill will give us the ability to check against certain databases, something that we cannot currently do under the Customs Act. This Criminal Code amendment will allow us to check VIN numbers on police databases to determine whether a vehicle has been stolen, which we cannot currently do.

**Senator Wallace:** These sound like significant changes which, with your agency working in conjunction with other law enforcement, will be a major improvement.

**Ms. Xavier:** That is correct. It will allow us to be a much more effective partner with other law enforcement agencies. Currently we are very limited in how we can assist, as was demonstrated in the probe. Although we have been successful in our limited capacity, there is more we could do on deterrence.

**The Chair:** When you were describing how this bill would make things better for you, I think you said that you would have an indication in advance if a stolen car is in a container. Is that in the bill, or is that just a function of being able to work more closely with the police and having better access to their records, suspicions and databases?

**Ms. Xavier:** We would be in a better position to work with the police. As part of our current authorities under the Customs Act, for other prohibited goods we are able to do advance targeting. We have tools at our disposal, such as intelligence, to do our job effectively.

Without this amendment, stolen vehicles are not prohibited from being exported, so we are not able to do any advance analysis or investigative activities, because that would be against the law.

[*Translation*]

**Senator Boisvenu:** Thank you very much for being here today to enlighten us on this bill. I have some fairly technical questions for you this morning.

Firstly, I would expect that more stolen cars leave Canada than come into it?

**Ms. Xavier:** Unfortunately, I cannot answer that question. At this time, we have no statistics in this regard. I do not have this information.

**Senator Boisvenu:** I see. I imagine that the stolen cars are exported out of Canada by sea rather than overland?

**Ms. Xavier:** Exactly.

Nous pourrions l'inspecter et, si nous trouvons un véhicule volé dans le conteneur, nous pourrions le retenir et appeler ensuite le service de police local qui prendra la situation en main.

De plus, le projet de loi nous donnera la possibilité d'effectuer des vérifications dans certaines bases de données, ce que nous ne pouvons pas faire actuellement avec la Loi sur les douanes. Cette modification du Code criminel va nous permettre de vérifier les numéros NIV dans les bases de données de la police pour savoir si un véhicule a été volé, ce que nous ne pouvons faire à l'heure actuelle.

**Le sénateur Wallace :** Ces changements paraissent importants, ce qui, grâce à la collaboration de votre agence avec les autres services d'application de la loi, constituera un grand progrès.

**Mme Xavier :** C'est exact. Nous allons être en mesure de collaborer beaucoup plus efficacement avec les autres agences d'application de la loi. À l'heure actuelle, les moyens dont nous disposons pour aider les autres agences sont très limités, comme l'enquête l'a démontré. Nous avons obtenu de bons résultats avec des pouvoirs limités, mais nous pourrions faire davantage sur le plan de la dissuasion.

**La présidente :** Lorsque vous avez expliqué comment ce projet de loi allait faciliter votre travail, je crois que vous avez dit que vous sauriez à l'avance si un véhicule volé se trouve dans un conteneur. Cela figure-t-il dans le projet de loi, ou cela vient-il du fait que vous pourrez collaborer plus étroitement avec les services de police et ainsi avoir un accès plus large à leurs dossiers, à leurs soupçons et à leurs bases de données?

**Mme Xavier :** Nous aurons davantage de moyens pour collaborer avec la police. Dans le cadre des pouvoirs dont nous disposons actuellement aux termes de la Loi sur les douanes, nous sommes en mesure de faire du ciblage préalable pour d'autres marchandises interdites. Nous disposons de moyens efficaces, comme les renseignements criminels, pour faire notre travail.

Sans cette modification, il ne serait pas interdit d'exporter des véhicules volés, de sorte que nous ne pourrions pas procéder à des analyses ou à des enquêtes préalables, parce que cela serait contraire à la loi.

[*Français*]

**Le sénateur Boisvenu :** Je vous remercie beaucoup de votre présence ici pour nous éclairer sur ce projet de loi. J'ai des questions assez techniques, ce matin.

Premièrement, je suppose qu'il sort plus de voitures volées qu'il n'en rentre au Canada?

**Mme Xavier :** Malheureusement, je ne peux répondre à cette question. En ce moment, nous ne possédons aucune statistique à cet égard. Personnellement, je n'ai pas cette information.

**Le sénateur Boisvenu :** D'accord. Au Canada, je suppose que l'exportation des voitures volées se fait plus par voie maritime que terrestre?

**Mme Xavier :** Exactement.

**Senator Boisvenu:** As to stolen vehicles transiting overland, what can customs officers do if the vehicle goes through American customs before going through Canadian customs?

**Ms. Xavier:** At this time, we are working in partnership with our American colleagues. If we are advised that a stolen vehicle is headed for the United States, we alert our American counterparts. We work in partnership. But with the new law, we would be able to do something.

**Senator Boisvenu:** Could you block the road?

**Ms. Xavier:** Yes. We could detain the vehicle and alert local authorities.

**Senator Boisvenu:** In Quebec, for about 10 years now, the Sûreté du Québec, the provincial police force, has increasingly been taking over the role of municipal police. The mayors of municipalities complain about the quality of their services, I would even say that they complain about the absence of police or the slow response time of the Sûreté du Québec police officers in their municipality. Are you aware of any situations where the slow response time or the total lack of intervention on the part of police would explain the failure to arrest fraudsters?

**Ms. Xavier:** I do not have that information with me this morning. I would have to check. I do not even know if that has occurred, because we do not have the capacity to investigate.

**Senator Boisvenu:** Are you aware of cases where the response of the Sûreté du Québec was too slow when it acted as municipal police?

**Ms. Xavier:** I am not comfortable answering that question. I would not like to say inaccurate things. I would have to do some checking. However, with this law we would certainly be able to work in partnership with other communities to determine priorities.

The fact of having more authority would motivate them a bit more since they would know they have a good reason to respond, but it is too much of a leap to say that they did not do so before; I cannot answer that question.

[English]

**Senator Runciman:** Ms. Xavier, in your presentation you used some words that I am curious about. You said the agency would be able to do more and would be more effective. One of the purposes of Bill S-9 is to give your agency full authority to identify stolen vehicles and prevent them from leaving the country. Are you satisfied that the provisions of the bill will allow you to fully — I emphasize fully — participate in the effort to stop stolen vehicles from leaving the country?

**Ms. Xavier:** Yes, we believe the bill is able to satisfy that authority for the Customs Act triggers.

**Senator Runciman:** Yesterday I raised with the official from the ministry an issue that would be more appropriately directed, and that is the question of inter-agency information sharing. There

**Le sénateur Boisvenu :** Relativement aux voitures volées transitant par voie terrestre, quelle intervention peuvent faire les douaniers si la voiture passe par la douane américaine avant de passer par la douane canadienne?

**Mme Xavier :** En ce moment, on travaille en partenariat avec nos confrères américains. Si nous sommes avisés qu'un véhicule volé roule vers les États-Unis, on alerte les collègues des États-Unis. On travaille en partenariat. Mais avec la nouvelle loi, on pourrait faire quelque chose.

**Le sénateur Boisvenu :** Un barrage?

**Mme Xavier :** Oui. On pourrait détenir le véhicule et appeler les autorités locales.

**Le sénateur Boisvenu :** Au Québec, depuis à peu près dix ans, la Sûreté du Québec, corps policier provincial, prend de plus en plus la place des policiers municipaux. Les maires des municipalités se plaignent de la qualité de leurs services, je dirais même face à l'absence de policiers ou la lenteur d'intervention des policiers de la Sûreté du Québec dans leur municipalité. Avez-vous connaissance de certaines situations où la lenteur ou l'absence totale d'intervention de la part des policiers seraient à la base d'échecs au niveau de l'arrestation de fraudeurs?

**Mme Xavier :** Je n'ai pas cette information avec moi ce matin. Il faudrait que je vérifie. Je ne sais même pas si cela existe, parce qu'on n'a pas la capacité d'enquêter nous-mêmes.

**Le sénateur Boisvenu :** Êtes-vous au courant de cas où l'intervention de la Sûreté du Québec est trop lente lorsqu'elle intervient comme policier municipal?

**Mme Xavier :** Je ne suis pas confortable pour répondre à votre question. Je ne voudrais pas dire des inexactitudes. Il faudrait que je fasse des vérifications. Cependant, il est certain qu'avec cette loi, nous pourrions travailler en partenariat avec les autres communautés pour déterminer les priorités.

Le fait d'avoir plus d'autorité les motiverait un peu plus sachant qu'ils ont une bonne raison d'y venir, mais de là à vous dire qu'ils ne le faisaient pas avant, je ne peux répondre à cette question.

[Traduction]

**Le sénateur Runciman :** Madame Xavier, vous avez utilisé dans votre exposé quelques termes qui ont suscité ma curiosité. Vous dites que l'agence pourrait faire davantage et travailler de façon plus efficace. Un des objectifs du projet de loi S-9 est d'accorder à votre agence le pouvoir d'identifier les véhicules volés et de les empêcher de quitter le pays. Estimez-vous que les dispositions du projet de loi vont vous permettre de participer pleinement — et j'insiste sur le mot pleinement — aux activités ayant pour but d'empêcher les véhicules volés de quitter le pays.

**Mme Xavier :** Oui, nous pensons que le projet de loi nous autorisera à utiliser dans ce but les pouvoirs que nous accorde la Loi sur les douanes.

**Le sénateur Runciman :** Hier, j'ai soulevé avec les représentants du ministère une question que j'aurais peut-être dû poser à d'autres, et cette question portait sur la transmission des

have been some concerns with respect to police agencies and the Insurance Bureau of Canada. Your agency has expressed reservations in the past about information sharing.

**Ms. Xavier:** Yes.

**Senator Runciman:** How will this legislation impact that position of the CBSA?

**Ms. Xavier:** This bill does not impact our information-sharing abilities. We are governed by our Customs Act with certain restrictions on information sharing. We will continue to respect our Customs Act sections linked to information sharing, which, for example, allow us to do information sharing with our law enforcement partners. We would not be able to do information sharing of customs information with non-peace-officer organizations. That is consistent with current authorities and would be no different beyond this bill.

**Senator Runciman:** Would the Customs Act allow ministerial authority to do that? Is there such flexibility within the Customs Act?

**Ms. Xavier:** I will have to defer that question to counsel.

**Senator Runciman:** I thought there was some reference to ministerial authority.

**Ms. Xavier:** I will have to get back to you on the confirmation of ministerial authority. At this point, section 107 of the Customs Act does not permit us to do that. I suspect that would also go to the ministerial authorities, but I will have to confirm that.

**The Chair:** When you find out the answer to that question, convey it to the clerk of the committee as quickly as possible.

**Ms. Xavier:** Absolutely.

**The Chair:** Thank you.

**Senator Runciman:** This is somewhat related in terms of not sharing third-party information. There was a Canadian Press story a couple of months ago about the CBSA ignoring information from the Canadian Security Intelligence Service, CSIS, on people who should not be enrolled in the NEXUS program. I see a relationship between the CBSA getting information from police on stolen vehicles and this situation of the CBSA receiving information from a third party. My information might not be complete, but it sends out a bad signal regarding the CBSA's willingness to respond to concerns expressed by a third party.

**Ms. Xavier:** I cannot speak to that particular example. I can tell you that our goal, which was definitely representative as part of the probe, in working with our law enforcement partners will

renseignements entre les différentes entités concernées. Certaines préoccupations ont été exprimées au sujet des rapports entre les services de police et le Bureau d'assurance du Canada. Votre agence a déjà exprimé des réserves au sujet de la communication de renseignements.

**Mme Xavier :** Oui.

**Le sénateur Runciman :** Comment ce projet de loi va-t-il influencer la position de l'ASFC?

**Mme Xavier :** Ce projet de loi n'a pas d'effet sur notre capacité de transmettre des renseignements. Nous sommes assujettis à la Loi sur les douanes qui impose certaines restrictions en matière de communication de renseignements. Nous allons continuer à respecter les articles de la Loi sur les douanes qui traitent de la communication de renseignements, et qui nous autorisent, par exemple, à transmettre des renseignements à nos partenaires dans le domaine de l'application de la loi. Nous n'avons pas le pouvoir de transmettre des renseignements concernant les douanes à des organismes non policiers. Cela est conforme à nos pouvoirs actuels et ne sera pas changé par le projet de loi.

**Le sénateur Runciman :** La Loi sur les douanes permettrait-elle au ministre de le faire? La Loi sur les douanes accorde-t-elle cette latitude?

**Mme Xavier :** Il faudrait que je pose cette question à un conseiller juridique.

**Le sénateur Runciman :** Je pensais qu'elle faisait référence à un pouvoir ministériel.

**Mme Xavier :** Je vais devoir vous revenir plus tard sur cette question des pouvoirs ministériels. À l'heure actuelle, l'article 107 de la Loi sur les douanes ne nous permet pas de le faire. Je pense que cela s'applique également aux pouvoirs ministériels, mais il faudrait que j'en aie confirmation.

**La présidente :** Lorsque vous aurez la réponse à cette question, je vous demande de la transmettre à la greffière du comité le plus rapidement possible.

**Mme Xavier :** Tout à fait.

**La présidente :** Merci.

**Le sénateur Runciman :** C'est un aspect qui est un peu relié, parce qu'il traite de la non-communication de renseignement à un tiers. Il a paru, il y a quelques mois dans une nouvelle de la Presse canadienne, que l'ASFC n'avait pas connaissance des renseignements que possédait le Service canadien du renseignement de sécurité, SCRS, au sujet des personnes qui ne devraient pas être admises au programme NEXUS. Je vois un rapport entre le fait que l'ASFC peut obtenir des renseignements auprès des services de police au sujet des véhicules volés et le fait que l'ASFC reçoit des renseignements d'un tiers. Je suis peut-être mal informé, mais cela indique que l'ASFC n'est pas très disposée à répondre aux demandes émanant de tiers.

**Mme Xavier :** Je ne peux pas commenter cet exemple particulier. Je peux vous dire que notre objectif, qui a été clairement exposé au cours de l'enquête en question, est, sur le



be to do the information sharing amongst ourselves as enforcement community partners to work toward addressing the export of stolen vehicles.

For example, in the probe, we worked closely with the RCMP who, in their capacity, worked with other private entities, such as the Insurance Bureau of Canada, IBC. If we had information, we would share it with regard to something specific like a stolen vehicle found in an export container leaving the country. Our goal with this bill is to be able to work with our law enforcement partners in the best capacity possible, which includes information sharing and intelligence sharing. We do that now, where possible, on certain cases.

**Senator Runciman:** Mr. McAuley, can you give us an indication of how the Canada Revenue Agency, CRA, is impacted by the auto theft issue and what role you have to play?

**Mr. McAuley:** In preparation for this hearing, we had a discussion within our office. We find that the impact of this bill will be minor on the Canada Revenue Agency. Our participation is related to the release of taxpayer information that comes through a request of a court order asking for specific details. For example, there might be a request for information on a tax return of one of these alleged importers. We have a very small volume of such work. We do not anticipate a major increase in such court orders coming to our office.

**Senator Runciman:** Ms. Charbonneau?

**Johanne Charbonneau, Director, Criminal Investigations Division, Canada Revenue Agency:** The same thing.

**Senator Housakos:** I have a couple of questions. The first is not related directly to the bill but more to the logistics of how the Canada Border Services Agency operates. I am from Montreal. It is no surprise that Montreal is a hub for the illegal activity of exporting stolen cars and stolen car parts.

There are three ways to transport things out of Montreal: by ground, by air or by water. I understand from discussions that I have had with police authorities in Montreal that 85 per cent to 90 per cent of such activity happens through the Port of Montreal.

Is Canada, through the CBSA, sufficiently policing the port? Why have we not been able to shut down this kind of activity? Is it a lack of legislation, resources or strategy? What is the reason, in your opinion?

**Ms. Xavier:** In my opinion, definitely the legislation element will provide a prohibition that did not exist before. Even if we had wanted to put more resources to this from the CBSA perspective, we could not have done more under the legislation. The Customs Act does not have provisions for advance targeting or detention.

plan de la collaboration avec nos partenaires du milieu de l'application de la loi, d'échanger les renseignements avec toutes les agences concernées, de façon à lutter contre l'exportation de véhicules volés.

Par exemple, au cours de l'enquête, nous avons travaillé en étroite collaboration avec la GRC qui, dans le cadre de sa mission, travaille avec d'autres entités privées, comme le Bureau d'assurance du Canada (BAC). Si nous possédions des renseignements au sujet d'un cas précis comme celui d'un véhicule volé trouvé dans un conteneur destiné à l'exportation, nous les communiquerions. Notre but avec ce projet de loi est d'être en mesure de travailler avec nos partenaires d'application de la loi de la meilleure façon possible, qui comprend la communication de renseignements, notamment criminels. Nous le faisons à l'heure actuelle, lorsque cela est possible, dans certains cas.

**Le sénateur Runciman :** Monsieur McAuley, pouvez-vous nous dire comment l'Agence du revenu du Canada, ARC, est touchée par la question du vol d'automobile et quel rôle vous jouez?

**M. McAuley :** Nous avons eu une discussion à ce sujet pour préparer l'audience d'aujourd'hui. Nous avons conclu que le projet de loi n'aurait qu'un effet mineur sur l'Agence du revenu du Canada. Notre participation dans ce domaine concerne la communication de renseignements relatifs à un contribuable, à la suite d'une ordonnance judiciaire nous demandant de communiquer certaines données précises. Par exemple, nous pourrions recevoir une demande d'information concernant une déclaration d'impôt d'un de ces prétendus importateurs. Nous recevons un très petit nombre de demandes de ce genre. Mais nous ne prévoyons pas que les ordonnances judiciaires de ce type transmises à notre bureau vont considérablement augmenter.

**Le sénateur Runciman :** Mme Charbonneau?

**Johanne Charbonneau, directrice, Division des enquêtes criminelles, Agence du revenu du Canada :** Même chose.

**Le sénateur Housakos :** J'aimerais poser quelques questions. La première ne concerne pas directement le projet de loi, mais davantage l'aspect logistique du fonctionnement de l'Agence des services frontaliers du Canada. Je viens de Montréal. Il n'est pas surprenant que Montréal soit un centre pour l'exportation des pièces de véhicules et des véhicules volés.

Il existe trois façons d'expédier des marchandises de Montréal : par terre, par air ou par mer. Il ressort des discussions que j'ai eues avec des autorités policières de Montréal que 85 à 90 p. 100 de ces activités s'exercent dans le port de Montréal.

Est-ce que le Canada, par l'intermédiaire de l'ASFC, surveille suffisamment le port? Pourquoi n'avons-nous pas encore réussi à mettre un terme à ce genre d'activité? Est-ce un manque de dispositions législatives, de ressources ou de stratégie? Comment l'expliquez-vous?

**Mme Xavier :** À mon avis, il est certain que le volet mesure législative va introduire une prohibition qui n'existait pas auparavant. Même si nous voulions consacrer davantage de ressources à cet aspect, du point de vue de l'ASFC, nous ne pourrions faire davantage avec la loi actuelle. La Loi sur les

As I explained earlier, if find some sort of anomaly in the examination of a container, we contact the local police authority to act on it. Whether the local authorities can do more should be asked of them.

This bill will allow us to do more. We will be able to do advance targeting and analysis using intelligence information and working with our partners. We will discuss the priorities with our local partners. We work with our partners effectively and we will continue to work in that manner after the implementation of this bill, should it go forward, in order to determine where the threat is high for a potential focus. This dialogue would include our local port authority partners and RCMP partners to determine the overall strategy.

**Senator Housakos:** How are the communication links between the various police authorities in Canada? Montreal has the RCMP, the Sûreté du Québec, SQ, and the Montreal police. From speaking to my friends in the RCMP and the SQ over the years, I understand there seems to be a line in the sand and a lack of communication. There have been complaints back and forth that they do not have a common database or communication links. That is well known. God knows if we can overcome the political challenges in order to rectify that problem.

How can you do your screening job effectively when there is such a lack of communication links? I suspect that if this is the case between the RCMP and the SQ, there must also be such a problem between the CBSA and the SQ and the CBSA and the Montreal police.

I understand the strengthening of this bill, which is important, but how will we overcome the challenge of basic lack of political will to do what is right and allow common sense to prevail? As a result of all those difficulties, historically we have seen drugs, stolen cars and car parts go through the Port of Montreal at a rampant pace. The problem continues to fester through the years. I know this is not a problem we will solve here at one Senate hearing. However, it seems to be at the core of the difficulty you have.

Also, I see your organization as a screening force, not as a police force; you are not there to investigate. You are there to screen to ensure that the things that come and go at the borders of this country are within their legal right to enter or leave.

Are the people who do the policing in this country well equipped to get information? Are you well equipped to get information from there? I know I have put a big issue on the table, but I would like to have your thoughts on it.

**Ms. Xavier:** I will go back to the probe because it demonstrates a good example. If we are able to come to consensus as groupings of the law enforcement community, we are able to do good work. We do have frequent bilateral discussions with our law enforcement partners in all the various regions. We have regional intelligence officers who work in our various regions

douanes ne contient pas de dispositions permettant le ciblage ou la rétention préalables. Comme je l'ai expliqué plus tôt, si nous constatons une anomalie au cours de l'inspection d'un conteneur, nous communiquons avec le service de police local pour qu'il intervienne. Est-ce que les autorités locales peuvent faire davantage, il faudrait le leur demander.

Le projet de loi nous permettra de faire davantage. Nous pourrions faire du ciblage et de l'analyse préalables grâce aux renseignements obtenus et à la collaboration de nos partenaires. Nous allons établir nos priorités avec nos partenaires locaux. Nous collaborons efficacement avec nos partenaires et nous allons continuer à le faire après la mise en œuvre de ce projet de loi, s'il était adopté, dans le but de décider où se trouve la menace la plus forte pour éventuellement concentrer nos efforts sur elle. À ce dialogue, participeraient nos partenaires de l'autorité portuaire locale, les partenaires de la GRC pour élaborer une stratégie globale.

**Le sénateur Housakos :** Comment sont les communications entre les divers services de police au Canada? Montréal a la GRC, la Sûreté du Québec, SQ, et la police de Montréal. J'ai des amis dans la GRC et la SQ auxquels je parle depuis des années, et je crois qu'il semble exister une ligne de séparation et un manque de communication. J'ai entendu de nombreuses plaintes portant sur le fait que ces services ne disposent pas d'une base de données commune ni de réseaux de communication. C'est un problème bien connu. Dieu sait si nous réussirons à surmonter les obstacles politiques pour finalement corriger ce problème.

Comment pouvez-vous bien faire votre travail d'enquête en l'absence d'un réseau de communication? Je pense que si c'est bien la situation pour la GRC et la SQ, on doit certainement retrouver le même problème entre l'ASFC et la SQ d'une part, et l'ASFC et la police de Montréal, d'autre part.

Je comprends ce qu'apporte le projet de loi, qui est important, mais comment allons-nous remédier à l'absence de volonté politique de faire ce qu'il faut faire et permettre au bon sens de l'emporter? À cause de toutes ces difficultés, les drogues, les véhicules volés et les pièces d'automobile transitent depuis des années par le port de Montréal. Ce problème perdure depuis des années. Je sais que ce n'est pas un problème que nous allons pouvoir régler au cours de cette séance sénatoriale. Il semble toutefois se trouver au cœur des difficultés que vous rencontrez.

Il y a également le fait que je considère que votre organisme est une agence d'inspection et non pas un service de police. Vous n'êtes pas là pour faire des enquêtes. Vous êtes là pour vérifier que les choses qui entrent et sortent de notre pays ont effectivement le droit d'en sortir ou d'y entrer.

Les personnes qui appliquent la loi dans ce pays sont-elles bien équipées en matière d'information? Êtes-vous bien équipés pour obtenir des renseignements? Je sais que j'ai abordé une vaste question, mais j'aimerais savoir ce que vous en pensez.

**Mme Xavier :** Je vais revenir à l'enquête parce que c'est un bon exemple. Lorsque nous arrivons à obtenir un consensus entre les différents groupes du milieu de l'application de la loi, nous faisons du bon travail. Nous tenons régulièrement des discussions bilatérales avec nos partenaires d'application de la loi des diverses régions. Nous avons des agents régionaux de renseignement qui

and who actually have very good relationships with both the local police authorities and their RCMP counterparts. Continuing to establish those good linkages would allow us to do our job more effectively. We have some specific investigative teams that could be put in place at some point if a situation warranted it.

We feel there is work to be done. I will not deny that. We will always strive to improve communication and our partnerships with various law enforcement partners, but I feel confident that the probe, for example, demonstrates a good foundation. Regardless, it will be something we continue to work at.

If those partnerships are there, we feel an information flow is possible and is able to happen.

[Translation]

**Senator Joyal:** Ms. Xavier, if I understand correctly, in the bill as currently tabled, clause 6 amends section 355.2 of the Criminal Code. Do you have a copy of the bill with you?

**Ms. Xavier:** You are at clause 6?

**Senator Joyal:** Yes, it is on page 3. Clause 6 amends section 355 of the Criminal Code. Section 355.2 refers directly to the import of proceeds that were obtained directly or indirectly by the commission of a criminal offence.

If I understand correctly, the authority you are granted through the inclusion of that provision in the Criminal Code is much broader in that it applies to much more than only stolen vehicles. You concentrate on stolen vehicles, but in fact, does the authority you are granted by this bill cover any property or thing which could have been obtained by crime?

**Ms. Xavier:** That is correct.

**Senator Joyal:** If we assess the authority that is being granted to you, we understand that the other provisions of the bill apply to stolen vehicles, and that an offence has been specifically created. However, the authority you are being granted is general?

**Ms. Xavier:** That is correct.

**Senator Joyal:** If you have to put in place a new verification system following the passage of this bill, it will not concern strictly stolen vehicles, but any goods which might transit through your services?

**Ms. Xavier:** That is correct.

**Senator Joyal:** What authority do you have when you suspect that goods going through the border are the proceeds of some criminal activity?

As Senator Boisvenu indicated, when we leave Canada as individuals, there are no declarations to be made at customs or the Canadian border unless we want to export some goods we wish to re-import, in which case, of course, we have to obtain certain authorizations, among other things. Generally speaking if I leave Canada with goods, I do not stop at the border to declare them to

travaillent dans les diverses régions et qui entretiennent d'excellentes relations à la fois avec les services de police locaux et avec leurs homologues de la GRC. En préservant ces excellents rapports, nous pourrions faire notre travail de façon plus efficace. Nous pouvons mettre sur pied certaines équipes d'enquête si la situation le justifie.

Nous pensons qu'il y a du travail à faire dans ce domaine. Je ne le nie pas. Nous essayons constamment d'améliorer les communications et nos partenariats avec nos divers partenaires d'application de la loi, mais j'estime que cette enquête, par exemple, constitue une bonne base de départ. De toute façon, c'est un aspect sur lequel nous allons continuer de travailler.

Avec de bons partenariats, l'information peut circuler et circule.

[Français]

**Le sénateur Joyal :** Madame Xavier, si je comprends bien, le projet de loi tel que déposé actuellement, l'article 6 amende l'article 355.2 du Code pénal. Est-ce que vous avez un exemplaire du projet de loi avec vous?

**Mme Xavier :** Vous êtes à l'article 6?

**Le sénateur Joyal :** Oui, c'est à la page 3. L'article 6 amende l'article 355 du Code pénal. L'article 355.2 fait référence directement à l'importation de produits qui proviendrait directement ou indirectement de la perpétration d'une offense pénale.

Si je comprends bien, l'autorité que vous recevez par l'inclusion de cette disposition au Code pénal est beaucoup plus large que celle des véhicules volés. Vous vous concentrez sur les véhicules volés, mais en fait ce que vous recevez comme autorité à l'intérieur de ce projet de loi couvre tout objet ou bien qui pourrait résulter d'une activité criminelle?

**Mme Xavier :** C'est exact.

**Le sénateur Joyal :** Lorsqu'on évalue l'autorité qui vous est donnée, on comprend que les autres dispositions du projet de loi s'adressent aux véhicules volés, une infraction est créée spécifiquement. Toutefois, l'autorité que vous recevez est générale?

**Mme Xavier :** C'est exact.

**Le sénateur Joyal :** Si vous avez à mettre en place un nouveau système de vérification suite à ce projet de loi, il ne concerne pas uniquement les véhicules volés, mais toute espèce de bien qui pourrait transiter à l'intérieur de vos services?

**Mme Xavier :** C'est exact.

**Le sénateur Joyal :** Sur quelle base d'autorité vous placez-vous lorsque vous soupçonnez qu'un bien en transit à la frontière a été l'objet d'une activité criminelle?

Comme l'a indiqué le sénateur Boisvenu, lorsqu'on quitte le Canada comme personne, on n'a pas de vérification à faire aux douanes ou à la frontière canadienne à moins de vouloir exporter un bien que l'on désire réimporter, dans lequel cas, évidemment, il faut obtenir entre autres certaines autorisations. De façon générale si je quitte le Canada avec des biens, je n'arrête pas à la frontière pour les

the Canada Border Services Agency. I would have to declare them to American customs if I cross the American border, or to the authorities of the country to which the goods are being sent.

On what basis can you intercept goods you suspect are the proceeds of criminal activity?

**Ms. Xavier:** I do apologize, but it will be easier for me to answer you in English.

[English]

We have a strategic export control program.

[Translation]

There is an export program that exists and it is a part of the agency's mandate. Under the current program, the person must go to the agency or the exit point before going, for instance, to the United States or to the maritime port in order to declare the goods to be exported and the specific information concerning those goods. That will not change.

[English]

In the Customs Act now, we have those authorities for our strategic export control. We have a strategic export control program as part of our current Customs Act authorities.

The reporting element required for a consumer or traveller right now will still continue to exist. These authorities will allow us to be able to look at the documentation we are receiving in advance, perhaps, and take more of an investigative lens or an intelligence-type lens to them. We will look at where these goods are destined and be able to work with our police authorities and RCMP partners to determine whether there could be an infraction or a prohibited good.

Right now, if a good is prohibited, such as a stolen vehicle, for example, we cannot detain it. We can only call the local police authority.

**Senator Joyal:** Yes, that is another answer you gave that I feel needs some additional explanation. I am not an expert on it. When you answered, you said that in your current authority, auto theft is not a prohibited good.

**Ms. Xavier:** That is correct.

**Senator Joyal:** What is a prohibited good if it is the product of a theft, or if it is the product of a crime, in your current authority? I do not understand the difference between your current authority and this one. You mentioned a specific good in relation to a product that has been obtained through the proceeds of crime.

I am trying to understand the legal differences that you make in here, so that we understand very well the implications of this bill.

déclarer à l'Agence des services frontaliers du Canada. J'aurai à les déclarer à l'agence américaine si je traverse la frontière des États-Unis ou aux autorités du pays vers lequel je dirige les biens.

Sur quoi vous basez-vous pour intercepter des biens que vous pourriez soupçonner être le résultat d'une activité criminelle?

**Mme Xavier :** Je m'excuse, mais il me sera plus facile de vous répondre en anglais.

[Traduction]

Nous avons un programme stratégique de contrôle des exportations.

[Français]

Un programme d'exportation existe et fait partie du mandat de l'agence. En vertu du programme actuel, la personne doit se présenter à l'agence ou à la porte de sortie avant de se rendre, par exemple, aux États-Unis ou au port maritime, afin de déclarer ses biens d'exportation et les renseignements spécifiques s'y rapportant. Ce fait ne changera pas.

[Traduction]

La Loi sur les douanes nous attribue, à l'heure actuelle, certains pouvoirs en matière de contrôle des exportations. Notre programme stratégique de contrôle des exportations fait partie d'une de nos attributions aux termes de la Loi sur les douanes.

L'obligation déclarative imposée au consommateur ou au voyageur à l'heure actuelle sera maintenue. Ces pouvoirs vont nous permettre d'examiner les documents que nous recevons à l'avance, peut-être, d'un point de vue davantage axé sur les enquêtes ou l'obtention de renseignements. Nous allons examiner la destination prévue de ces marchandises et collaborer avec les services de police et nos partenaires de la GRC pour déterminer s'il y a infraction ou transport de marchandises prohibées.

À l'heure actuelle, lorsqu'une marchandise est prohibée, comme un véhicule volé, nous ne pouvons pas, par exemple, la retenir. Nous pouvons uniquement demander au service de police local d'intervenir.

**Le sénateur Joyal :** Oui, c'est une autre réponse que vous avez fournie qui appelle, d'après moi, des explications supplémentaires. Je ne suis pas spécialiste du sujet. Dans votre réponse, vous avez déclaré que selon vos pouvoirs actuels, une automobile volée n'est pas une marchandise prohibée.

**Mme Xavier :** C'est exact.

**Le sénateur Joyal :** Qu'est-ce qu'une marchandise prohibée dans le cas du produit d'un vol ou du produit d'un crime, selon vos pouvoirs actuels? Je ne comprends pas la différence qui existe entre vos pouvoirs actuels et ceux-ci. Vous avez parlé d'une marchandise particulière en relation avec un produit obtenu par la perpétration d'une infraction.

J'essaie de comprendre la différence juridique que vous faites dans cette situation, pour mieux comprendre les répercussions du projet de loi.

**Ms. Xavier:** Currently, there is no legislation in the Criminal Code that has a prohibition with regard to goods obtained from crime. That legislation does not exist.

As the Customs Act is written right now, we only have the authority to enforce the Criminal Code when it comes to things that we discover through a routine administrative activity. We use the Customs Act to enforce the Customs Act activities to do customs and immigration business.

If during an investigation we come across what could potentially be a stolen vehicle, we cannot determine whether it is. If we have a suspicion, we call the local authority. For example, if a container comes to the border and the paperwork tells me it is exporting oranges destined for country X, I might suspect that having oranges destined for country X is unusual. As a result, I might already be suspicious.

At that point, I could proceed to examine the container because that is well within the Customs Act regulations. Then, when I open the container, I find a car. That in itself is finding something. At this point, all I can do is take note of the VIN information. I cannot check it against a Canadian Police Information Centre, CPIC, database to determine whether the vehicle is stolen. I can perhaps give an administrative penalty to the exporter for misreporting what was in the container. At this point, I will call the local authorities and tell them I may have in my possession in this container a stolen vehicle. I do not know whether the vehicle is stolen. I can only tell them, and then they come and deal with the item.

**Senator Joyal:** Who has the authority to seize that good in that context?

**Ms. Xavier:** Currently, I do not have the authority to detain that good in this context.

**Senator Joyal:** If you find a car in a container that is described as containing oranges, you have to call the police because the police have the proper authority to seize that property.

**Ms. Xavier:** That is correct.

**Senator Joyal:** The police might not immediately have the information related to that vehicle for x, y or z reasons. That vehicle might have been trafficked and the VIN might have been changed and so forth to blur the origin of the crime.

**Ms. Xavier:** That is correct.

**Senator Joyal:** Within this bill will you have the authority to seize?

**Ms. Xavier:** I will have authority to detain the item and still call the police authority, who will then seize the vehicle and deal with it in whatever manner they need to.

**Senator Joyal:** I am trying to understand the chain of authority. If you have the proof in your hands that this is stolen property, then you have no more authority than just to pass it on.

**Mme Xavier :** À l'heure actuelle, le Code criminel ne contient aucune disposition interdisant les biens obtenus par la perpétration d'une infraction. Ces dispositions n'existent pas.

Avec la formulation actuelle de la Loi sur les douanes, nous n'avons le pouvoir de faire appliquer le Code criminel qu'à l'égard de choses que nous découvrons en exerçant une activité administrative habituelle. Nous utilisons la Loi sur les douanes en l'appliquant aux activités reliées aux douanes et à l'immigration.

Si au cours d'une enquête, nous découvrons ce qui pourrait être un véhicule volé, nous n'avons pas moyen de savoir ce qu'il en est exactement. Si nous avons des soupçons, nous appelons l'autorité locale. Par exemple, si un conteneur arrive à la frontière et que les documents m'indiquent qu'il exporte des oranges à destination du pays X, je peux avoir des soupçons s'il est inhabituel d'exporter des oranges vers le pays X. Je pourrais donc déjà avoir des soupçons.

À ce moment-là, je pourrais inspecter le conteneur parce que cela est tout à fait permis par le règlement de la Loi sur les douanes. Supposons qu'ensuite, lorsque j'ouvre le conteneur, je trouve un véhicule. C'est en soi une constatation. Tout ce que je peux faire à ce moment-là est de prendre note du NIV. Je ne peux pas l'introduire dans la base de données du Centre d'information de la police canadienne, le CIPC, pour savoir si le véhicule a effectivement été volé. Je pourrais peut-être imposer une sanction administrative à l'exportateur pour avoir décrit de façon trompeuse ce qu'il y avait dans le conteneur. À ce moment-là, je vais appeler les autorités locales et leur dire que je suis en possession d'un véhicule volé qui se trouve dans le conteneur. Je ne sais pas si le véhicule est volé. Je peux uniquement le leur faire savoir et ce sont ensuite à elles de venir et de prendre en charge la situation.

**Le sénateur Joyal :** Qui a le pouvoir de saisir cette marchandise dans ce genre de situation?

**Mme Xavier :** À l'heure actuelle, je n'ai pas le pouvoir de retenir cette marchandise dans cette situation.

**Le sénateur Joyal :** Si vous trouvez un véhicule dans un conteneur qui doit contenir normalement des oranges, vous devez appeler la police, parce que c'est elle qui a le pouvoir de saisir ce bien.

**Mme Xavier :** C'est exact.

**Le sénateur Joyal :** Il est possible que la police ne dispose pas immédiatement des renseignements concernant ce véhicule pour diverses raisons. Ce véhicule a pu être modifié, le NIV effacé pour empêcher que l'on retrace le véhicule.

**Mme Xavier :** C'est exact.

**Le sénateur Joyal :** Avec ce projet de loi, aurez-vous le pouvoir de saisir ce véhicule?

**Mme Xavier :** J'aurais le pouvoir de retenir le véhicule et d'appeler le service de police qui pourra, lui, saisir le véhicule et prendre les mesures qui s'imposent.

**Le sénateur Joyal :** J'essaie de comprendre la chaîne de commandement. Quand vous possédez la preuve qu'il s'agit d'un bien volé, vous avez uniquement le pouvoir de transmettre cette information.

**Ms. Xavier:** In the current legislation, yes. In the new legislation, I will be able to detain that container and prevent it from leaving the country, call my local police authority to come and tell them this is the information I have and work in partnership with them for them to proceed to lay the charges as required.

Under normal circumstances right now, containers that come to the border are not necessarily surrounded by the person or persons, because it is usually done and put in a warehouse and so on.

**Senator Joyal:** By a carrier.

**Ms. Xavier:** As a result, there may not be a person there in place for me to potentially arrest. Therefore I will detain the container, prevent it from leaving the country and work with my law enforcement partners so they can do their necessary investigation and lay the charges.

**Senator Joyal:** I see. I am sorry; I am trying to understand what is going on. You made a good presentation, but the difference between what you have already as an authority under the Customs Act and what this will bring in the Criminal Code and how much more efficient you will be to prevent the export of stolen vehicles — because once they are gone the proof disappears, and it is almost impossible to follow up on the crime — to me is a very important element.

**Ms. Xavier:** That is why we are so supportive and want to see this prohibition in the Criminal Code.

For example — and maybe this will help — there is currently a prohibition that allows us to detain or seize drugs and firearms if we get them on an export. That is a contraband good. When that happens, we detain those goods, and it is not different. The police will come and proceed to do their investigation. That is not different.

The difference though in the current legislation is that stolen vehicles or properties obtained from crime are not a prohibition.

**The Chair:** May I ask a supplementary, Senator Joyal?

**Senator Joyal:** Yes, of course. I am trying to understand all the implications of that, because there are many implications.

**The Chair:** You got me all puzzled too.

**Ms. Xavier:** It is difficult.

**The Chair:** This bill makes it an offence to traffic or export any stolen good, and all those wonderful phrases, and says explicitly that it is an offence to steal a car. Is it because we now list cars? Is it because you have in your existing legislation a general power to detain property that is listed in the Criminal Code?

**Mme Xavier :** Avec la loi actuelle, oui. Avec la nouvelle loi, je pourrai retenir le conteneur, l'empêcher de quitter le pays, appeler le service de police local, lui transmettre l'information que j'ai obtenue et travailler avec lui pour porter les accusations qui conviennent.

À l'heure actuelle, dans des circonstances normales, les conteneurs qui arrivent à la frontière ne sont pas toujours accompagnés par des personnes, parce qu'ils se trouvent habituellement dans un entrepôt.

**Le sénateur Joyal :** C'est le transporteur qui le fait.

**Mme Xavier :** C'est pourquoi il n'y a pas toujours quelqu'un sur place que je pourrais arrêter. Je vais donc retenir le conteneur, l'empêcher de quitter le pays et travailler avec mes partenaires d'application de la loi pour qu'ils fassent l'enquête nécessaire et portent des accusations.

**Le sénateur Joyal :** Je vois. Excusez-moi; j'essaie simplement de comprendre ce qui se passe. Vous avez présenté un très bon exposé, mais il est pour moi très important de comprendre la différence qui existe entre les pouvoirs dont vous disposez déjà aux termes de la Loi sur les douanes et les modifications apportées au Code criminel pour que vous puissiez agir de façon beaucoup plus efficace pour empêcher l'exportation de véhicules volés, — parce qu'une fois qu'ils sont partis, il n'y a plus de preuve et il est presque impossible de suivre la piste du crime.

**Mme Xavier :** C'est la raison pour laquelle nous sommes tellement en faveur de ce projet de loi et que nous voulons que cette interdiction figure dans le Code criminel.

Par exemple — et cela aidera peut-être — il existe à l'heure actuelle une interdiction qui nous permet de retenir ou de saisir des drogues ou des armes à feu si elles sont destinées à l'exportation. Ce sont des marchandises de contrebande. Lorsque cela se produit, nous retenons ces marchandises et le processus n'est pas différent. La police vient et fait son enquête. Le processus n'est pas différent.

La différence est que selon la loi actuelle, les véhicules volés ou les produits de la criminalité ne sont pas des marchandises prohibées.

**La présidente :** Puis-je poser une question supplémentaire, sénateur Joyal?

**Le sénateur Joyal :** Bien sûr. J'essaie de comprendre toutes les implications de ce projet de loi, parce qu'il y en a un grand nombre.

**La présidente :** Vous avez également réussi à m'embrouiller.

**Mme Xavier :** C'est complexe.

**La présidente :** Le projet de loi incrimine le fait de faire le trafic ou d'exporter un bien volé, et il contient toutes ces phrases magnifiques, et il déclare expressément que le fait de voler une voiture est une infraction. Est-ce que cela vient du fait que les voitures sont maintenant énumérées? Est-ce que ça vient du fait que, dans votre loi actuelle, vous possédez un pouvoir général de retenir les biens qui sont énumérés dans le Code criminel?

Senator Joyal has me going here. I do not understand where in this bill you get that authority — and I believe you — that you are saying you will get. I am just trying to figure out how. I am sorry if I am intruding on your ground, Senator Joyal, but you really got me going here.

**Ms. Xavier:** Subsection 163.5(4) of the Customs Act expressly prohibits the use of the Customs Act enforcement powers solely for the purposes of looking for evidence of suspected criminal offences.

A stolen vehicle, if it appears in our container, is a suspected item. We cannot use our current Customs Act to do investigative work. For example, we cannot do a VIN database check. We do not have the authority to do that. When we come across a vehicle that could potentially be stolen, the only thing we can do currently, because we have suspicion based on our regular administrative activities, our routine administration of the Customs Act, is contact our local authorities and have them come and seize the vehicle and proceed with the investigation.

The problem is that there is no prohibition in existing legislation that prohibits stolen vehicles or other stolen goods obtained from crime; there is nothing to trigger the Customs Act to do that evidentiary look.

**Senator Joyal:** The bill does not amend per se the Customs Act.

**Ms. Xavier:** It does not amend the Customs Act at all.

**Senator Joyal:** Exactly. When I read your brief, I was expecting to find a provision in the bill that would amend the Customs Act, or any other act that you have the responsibility to implement, and I did not find any, unless I misread the bill.

**Ms. Xavier:** That is why there is an amendment to the Criminal Code. We enforce 90 acts on behalf of other government departments, and we do a whole bunch of other prohibitions, but this particular prohibition of property of goods obtained from crime does not exist in any other legislation.

**The Chair:** Somewhere in here Senator Housakos wants to put a supplementary. Do you want to finish your line of questioning, Senator Joyal?

**Senator Joyal:** This is something I am trying to understand here — the operation of this bill — which I think is fair for anyone around this table.

**Ms. Xavier:** Because I am not a lawyer, and also because the law is led by Department of Justice, may I make a suggestion? It is unfortunate you did not have the opportunity to ask this to the department when they were present yesterday. However, I do have my legal services counsel here with me. Perhaps he can do a

Le sénateur Joyal a commencé quelque chose. Je ne comprends pas quelle est la partie du projet de loi qui vous donne le pouvoir — et je vous crois — que vous dites que vous allez posséder. J'essaie simplement de comprendre comment cela va se faire. Je suis désolée si j'empiète sur votre sujet, sénateur Joyal, mais vous m'avez vraiment incité à approfondir cette question.

**Mme Xavier :** Le paragraphe 163.5(4) de la Loi sur les douanes interdit expressément le recours aux pouvoirs d'application de cette loi dans le seul but de rechercher des éléments de preuve reliés à une infraction criminelle à une autre loi.

Un véhicule volé, s'il se trouve dans notre conteneur, est un objet suspect. Nous ne pouvons pas utiliser les pouvoirs que nous donne la Loi sur les douanes actuelle pour faire une enquête. Par exemple, nous ne pouvons pas vérifier le NIV dans une base de données. Nous n'avons pas le pouvoir de le faire. Lorsque nous voyons un véhicule qui a peut-être été volé, la seule chose que nous pouvons faire, à l'heure actuelle, avec des soupçons découlant de nos activités administratives habituelles, de l'administration normale de la Loi sur les douanes, est de communiquer avec les autorités locales, leur demander de venir, de saisir le véhicule et d'effectuer une enquête.

Le problème vient du fait que la loi actuelle ne contient aucune interdiction visant les véhicules volés ou les objets volés, obtenus par la perpétration d'une infraction; il n'y a rien qui déclenche l'application de la Loi sur les douanes pour faire cette recherche de preuve.

**Le sénateur Joyal :** Le projet de loi ne modifie pas lui-même la Loi sur les douanes.

**Mme Xavier :** Il ne modifie aucunement la Loi sur les douanes.

**Le sénateur Joyal :** Très bien. Lorsque j'ai lu votre mémoire, je m'attendais à trouver une disposition du projet de loi qui modifiait la Loi sur les douanes, ou une autre loi que vous êtes chargé de mettre en œuvre et je n'en ai pas trouvé, à moins que j'aie mal lu le projet de loi.

**Mme Xavier :** C'est la raison pour laquelle il apporte une modification au Code criminel. Nous administrons 90 lois pour le compte d'autres ministères et nous nous occupons de toute une série de prohibitions, mais cette prohibition particulière visant les biens obtenus par la perpétration d'une infraction n'existe dans aucune autre loi.

**La présidente :** Je crois que le sénateur Housakos veut poser une question supplémentaire. Avez-vous terminé sur ce sujet, sénateur Joyal?

**Le sénateur Joyal :** C'est un aspect que j'essaie de comprendre — le fonctionnement du projet de loi — et je pense que tous ceux qui sont ici peuvent y participer.

**Mme Xavier :** Étant donné que je ne suis pas avocate, et aussi parce que le droit relève du ministère de la Justice, j'aimerais faire une suggestion. Il est regrettable que vous n'ayez pas posé cette question aux représentants du ministère qui étaient ici hier. J'ai toutefois ici avec moi mon avocat des services juridiques. Il

better job of explaining the technicalities in legal terms, which might be beneficial. Would that be okay?

**The Chair:** That might be helpful. I believe that is Mr. Robert Borland.

**Senator Baker:** Proceeds of crime are forfeited to the Crown always.

**Senator Housakos:** From what I understand, right now you have the right as border customs officers to identify suspicious items and call the police or hold them. If you come across a container that is supposed to be shipping tomatoes or oranges to wherever and you come across an automobile, part of the problem, if I understand correctly, is that you cannot even identify whether it is stolen because you do not have access to that information.

**Ms. Xavier:** Correct.

**Senator Housakos:** All you can do is say you have a suspicious item and you call the police and they do their police work, which goes back to what I said earlier: Our customs officers cannot even identify quickly whether the car in the container is stolen.

**Ms. Xavier:** In the current legislation, we cannot.

**Senator Housakos:** It might not be a stolen car, for example. The likelihood that the car is stolen is high, but what I am saying is I do not think they have a legal authority to impound something they have not confirmed is stolen.

**Senator Baker:** If they have reasonable grounds to suspect it, they have.

**The Chair:** We still are on Senator Joyal's time here, you know.

**Senator Joyal:** I will share my time.

**Senator Baker:** It is in the act.

**Senator Joyal:** Mr. Borland is here now. I was expecting to find an amendment to the Customs Act in this bill when I saw your name coming this morning. Then I started re-reading the bill to see which clause to address to you, and the only one I found I could address to you was proposed new section 355.2 because it talks about importing, exporting and creating a specific offence with, of course, the proper punishment in proposed new section 355.5.

As my colleague Senator Baker said, the proceeds of crime is a notion in itself legally, criminally, that has many implications with the Crown. That is why I am trying to understand here, when you say that it is not a prohibited good, well, anything that was stolen was not a prohibited good before. I understand here. Therefore when the Customs Act was enacted and when you were created as an agency, how did it happen that any stolen good could leave Canada without the proper legal follow-up that would, of course, put it in the control of the penal system?

pourra peut-être mieux que moi vous expliquer ces aspects techniques en termes juridiques, ce qui pourrait être utile. Cela vous convient-il?

**La présidente :** Cela serait utile. Je pense qu'il s'agit de M. Robert Borland.

**Le sénateur Baker :** Les produits de la criminalité sont toujours confisqués par la Couronne.

**Le sénateur Housakos :** D'après ce que j'ai compris, à l'heure actuelle, vous avez le droit, en tant qu'agent des douanes frontalières, d'identifier les objets suspects et d'appeler la police ou de les retenir. Si vous examinez un conteneur qui doit contenir des tomates ou des oranges destinées à l'exportation et que vous voyez une automobile, une partie du problème, si j'ai bien compris, vient du fait que vous ne pouvez même pas savoir si le véhicule est volé, parce que vous n'avez pas accès à ce renseignement.

**Mme Xavier :** Exact.

**Le sénateur Housakos :** Tout ce que vous pouvez faire est de dire que vous avez découvert une marchandise suspecte et vous appelez la police qui fait alors son travail, ce qui revient à ce que je disais plus tôt : nos douaniers ne sont même pas en mesure d'identifier rapidement si le véhicule qui se trouve dans le conteneur a été volé.

**Mme Xavier :** Avec la loi actuelle, nous ne pouvons pas le faire.

**Le sénateur Housakos :** Ça pourrait fort bien ne pas être une voiture volée, par exemple. Il existe une forte probabilité que cette voiture soit volée, mais je dis simplement que je ne pense pas que l'agence ait le pouvoir de confisquer un bien dont il n'est pas confirmé qu'il a été volé.

**Le sénateur Baker :** Si elle a des motifs raisonnables de le soupçonner, elle peut le faire.

**La présidente :** Nous sommes encore en train d'utiliser le temps de parole du sénateur Joyal.

**Le sénateur Joyal :** Je vais le partager.

**Le sénateur Baker :** C'est dans la loi.

**Le sénateur Joyal :** M. Borland est ici maintenant. Je m'attendais à trouver une modification à la Loi sur les douanes dans le projet de loi lorsque j'ai vu votre nom dans la liste des témoins ce matin. J'ai donc commencé à relire le projet de loi pour voir quel était l'article qui vous concernait et le seul qui me paraît vous concerner est le projet de nouvel article 355.2 parce qu'il parle de l'importation et de l'exportation et crée une infraction spécifique, la peine applicable figurant au nouvel article 355.5.

Comme mon collègue le sénateur Baker l'a déclaré, la notion de produits de la criminalité a de nombreuses connotations juridiques et pénales pour la Couronne. C'est la raison pour laquelle j'essaie de comprendre tout ceci, lorsque vous dites que ce n'est pas une marchandise prohibée, et bien, tout ce qui avait été volé n'était pas une marchandise prohibée auparavant. Je comprends cela. Par conséquent, lorsque la Loi sur les douanes a été adoptée et lorsque votre agence a été créée, comment se fait-il que n'importe quel bien volé pouvait quitter le Canada sans donner lieu à un suivi juridique approprié qui pourrait, bien entendu, déclencher l'application du droit pénal?



**Robert Borland, Counsel, Canada Border Services Agency:** I will just draw your attention to clause 6, proposed new section 355.3. Before we actually discuss this provision, I will just clarify a couple of things.

The Customs Act is designed to identify goods, to identify what the goods are, where they are coming from, their origin, and the value of those goods. That was the general purpose of the Customs Act.

The Customs Act does allow the power to detain and examine goods, also for purposes of other legislation that controls, either prohibits outright or regulates in some manner, other goods under other acts of Parliament.

For example, certain narcotics are regulated and controlled under the Controlled Drugs and Substances Act. If CBSA officers found in a container something that looked like heroin, for example, they could use their powers to identify what that substance is. They can detain it; they can notify someone who has greater expertise, such as the police; they can do testing to determine whether the substance is actually heroin, and if so, the police would seize it. We are looking at doing something quite similar.

**Senator Joyal:** You cannot detain and you cannot seize. Could you make the distinction legally between the two?

**Mr. Borland:** From the CBSA's perspective, detention is basically with respect to section 101 of the Customs Act. It is a power to hold something, not let the thing go through, in order to determine what it is and whether it complies with other legislation.

Again, with respect to the drug example, is this substance something that is prohibited under another act of Parliament? If it turns out to be sugar, once the officer has determined same, the substance is allowed in and would then be released for use in Canada.

It may take a day or two to run tests, especially when you look at things like cultural property or a statue that might come from Iran and you have to determine whether it is a certain age and whether it came from a certain era or if it has cultural significance; sometimes it takes a bit of time. That is why there is the detention power.

In an everyday situation, if someone comes across the border with something that looks suspicious, sometimes the officers can make the determination right there on the spot. They will detain the item and give the person a slip or receipt for the property. They officers make a decision, and the person can come back and inquire about it. If it turns out the item is legitimate, they will return it to the individual, who can then take it home.

The concern here is that with things such as stolen vehicles, there is no legislation that actually prohibits the movement of the good itself. Usually when you come across a vehicle, you

**Robert Borland, avocat, Agence des services frontaliers du Canada :** Je veux simplement attirer votre attention sur l'article 6 du projet de loi, le nouvel article 355.3 proposé. Mais avant d'analyser cette disposition, j'aimerais préciser un certain nombre de choses.

La Loi sur les douanes est conçue pour identifier les marchandises, pour identifier la nature des marchandises, leur origine et leur valeur. C'était là l'objectif général de la Loi sur les douanes.

La Loi sur les douanes accorde le pouvoir de retenir et d'examiner les marchandises, également à des fins d'appliquer d'autres lois qui régissent, soit en les prohibant carrément, soit en les réglementant de quelque façon, d'autres marchandises, en vertu d'autres lois du Parlement.

Par exemple, certains stupéfiants sont réglementés et contrôlés aux termes de la Loi réglementant certaines drogues et autres substances. Si des agents de l'ASFC trouvaient dans un conteneur une substance qui ressemble à de l'héroïne, ils pourraient par exemple utiliser leurs pouvoirs pour analyser cette substance. Ils peuvent la retenir; ils peuvent aviser des personnes qui ont une plus grande expertise qu'eux dans ce domaine, comme la police; ils peuvent faire des analyses pour confirmer que la substance est vraiment de l'héroïne et, dans ce cas, les policiers la saisiraient. Il s'agit ici de quelque chose de très semblable.

**Le sénateur Joyal :** Vous ne pouvez pas retenir et vous ne pouvez pas saisir une marchandise. Pourriez-vous expliquer la différence juridique qui existe entre les deux?

**M. Borland :** Du point de vue de l'ASFC, la rétention concerne essentiellement l'article 101 de la Loi sur les douanes. C'est le pouvoir de conserver une marchandise, de ne pas la laisser passer les douanes, dans le but de décider quelle est sa nature et si elle respecte d'autres lois.

Encore une fois, au sujet de l'exemple du stupéfiant, il faut se demander si cette substance est interdite par une autre loi du Parlement? Si l'analyse prouve que c'est du sucre, lorsque l'agent en est arrivé à cette conclusion, la substance est autorisée à entrer et peut être ensuite utilisée au Canada.

Cela peut prendre un jour ou deux pour effectuer les analyses, en particulier lorsqu'il s'agit d'objets comme des biens culturels ou une statue en provenance de l'Iran dont il faut déterminer l'âge, savoir si elle vient d'une certaine région ou si elle a une importance culturelle; tout cela prend parfois un peu de temps. C'est la raison pour laquelle il y a ce pouvoir de rétention.

Dans un cas de routine, si une personne traverse la frontière en amenant quelque chose qui paraît suspect, il arrive que les agents puissent prendre une décision sur-le-champ. Ils vont retenir l'objet et remettre à son propriétaire un récépissé concernant le bien. Les agents prennent une décision, et la personne concernée peut revenir et demander ce qui se passe. Si l'on constate que l'objet est légitime, il est rendu à la personne concernée, qui peut ensuite l'amener chez elle.

Le problème ici est qu'avec des choses comme des véhicules volés, il n'existe pas de loi qui interdise directement le déplacement de cette marchandise. Normalement, lorsqu'on

determine what type of vehicle it is, where it was manufactured and what the value is. That is what the Customs Act and the customs tariff is designed to do, to identify an item.

It is something different to go beyond that and determine whether this particular item is actually stolen. That is not a normal customs type of activity. Other countries, such as New Zealand, have taken steps to actually prohibit the cross-border movement of stolen property. They refer to stolen items and specifically mention that those things are prohibited. That is where we are. That is what we are doing with proposed new section 355.3, which explicitly states that the importation or exportation of the item, property obtained by crime and proceeds, et cetera, is prohibited. We are basically flatly stating that the movement of the actual good itself is a prohibited activity.

If someone, even an innocent third party, crossed the border with a stolen good, the CBSA could identify and suspect that the item might be stolen, especially a vehicle. CBSA officers might be able to run the VIN and identify that it belongs to a vehicle that has been identified by the police as stolen. The CBSA or the police would not necessarily take action necessarily against that person, because the person might not have known the item was stolen.

From an *in rem* perspective, the CBSA would determine that the movement of the good is the problem. CBSA officers would then detain the good and determine, with the assistance of the police, whether it is actually prohibited, and if so, the police can take action against the good rather than the person.

Of course, there are other provisions, such as proposed new section 355.2, that specifically target the activity of a person. They look at trying to determine the penal liability of the person, whereas proposed section 355.3 does not create a new offence. No one will ever go to jail based on proposed section 355.3, but the good itself may be seized and ultimately used potentially as evidence in a criminal proceeding.

**Senator Joyal:** Essentially, with respect to the goods, you would pass the information on to local police. What about the person?

**Mr. Borland:** In the case where, for example, a person was actually importing a stolen vehicle, if they have the requisite understanding that the person driving across the border with the stolen vehicle knew that the vehicle was stolen and was in fact importing a stolen vehicle, CBSA officers do have the power to arrest that person. That being said, it would ultimately be up to the police to determine whether to actually charge that person with an offence.

**Senator Joyal:** Therefore, you detain the goods and arrest the person?

**Mr. Borland:** That is right. Detain the good. If you have the appropriate grounds to believe that the good is actually stolen, you could then take action using proposed section 355.3. You

trouve un véhicule, on peut déterminer son type, l'endroit où il a été fabriqué et quelle en est la valeur. C'est pour cela que sont conçus la Loi sur les douanes et le Tarif des douanes, à savoir identifier les objets.

Il est par contre différent d'aller au-delà de cette opération et de déterminer si cet objet particulier a été en fait volé. Ce n'est pas une activité douanière habituelle. D'autres pays, comme la Nouvelle-Zélande, ont décidé d'interdire directement le déplacement transfrontalier des biens volés. Ils font référence aux objets volés et mentionnent expressément que ces objets sont interdits. C'est donc la situation. C'est ce que nous faisons avec le nouvel article 355.3 proposé, qui énonce expressément que l'importation et l'exportation d'un article, d'un bien provenant de la perpétration d'une infraction ou du produit d'un tel acte, et cetera, sont interdites. Nous sommes donc en train d'affirmer que le déplacement de cette marchandise est une activité prohibée.

Si quelqu'un, même un tiers innocent, traverse la frontière avec un bien volé, l'ASFC pourrait identifier l'article et soupçonner qu'il a été volé, en particulier s'il s'agit d'un véhicule. Les agents de l'ASFC pourraient utiliser le NIV et constater qu'il appartient à un véhicule que la police estime avoir été volé. L'ASFC ou la police ne prendrait pas nécessairement de mesure à l'égard de cette personne, parce que celle-ci ne savait peut-être pas que l'objet avait été volé.

D'un point de vue *in rem*, l'ASFC pourrait conclure que c'est le déplacement de la marchandise qui fait problème. Les agents de l'ASFC pourraient alors retenir le bien et conclure, avec l'aide de la police, qu'il est effectivement prohibé, et dans ce cas, la police peut prendre des mesures contre la marchandise plutôt que contre la personne.

Bien sûr, il existe d'autres dispositions, comme le nouvel article 355.2 proposé, qui vise expressément l'activité de l'individu. Le but est d'essayer de déterminer la responsabilité pénale de la personne en question, alors que le projet d'article 355.3 ne crée pas d'infraction. Personne n'ira en prison à cause de l'article 355.3, mais la marchandise qui serait visée par cette disposition pourrait être saisie et par la suite possiblement utilisée à titre de preuve dans le cadre d'une poursuite pénale.

**Le sénateur Joyal :** Essentially, pour ce qui est des marchandises, l'information sera transmise au service de police local. Mais dans le cas d'une personne?

**M. Borland :** Dans un cas où, par exemple, une personne serait en train d'importer un véhicule volé, si les agents de l'ASFC apprenaient que la personne qui traverse la frontière avec la voiture volée savait que le véhicule était volé et était donc en train d'importer un véhicule volé, ils auraient alors le pouvoir d'arrêter cette personne. Cela dit, ce serait en fin de compte aux policiers de décider s'il y a lieu de porter une accusation contre cette personne.

**Le sénateur Joyal :** Par conséquent, vous retenez les marchandises et arrêtez la personne?

**M. Borland :** C'est exact. On retient la marchandise. Si vous avez des motifs appropriés de croire que le bien est en fait volé, alors vous pouvez prendre des mesures aux termes du projet de

could use that as the basis for seizing. The police would use the standard powers, such as section 489 of the Criminal Code, and, at the same time, if there are reasonable grounds to believe that the person had knowledge that he or she was importing a stolen item, then that person could be arrested.

Of course, in most cases, these items will be in containers at marine ports, and anyone present will not have any knowledge as to whether there are stolen vehicles in the container.

**Senator Lang:** I wanted to follow up on the questions that were asked earlier by Senator Housakos in respect to the working relationship between your organization and the various law enforcement agencies in order that we can be successful in obtaining more of these stolen cars that are obviously being imported through the ports.

I just did a quick calculation here. Even at \$6,000 per vehicle, which would be very low, the estimated amount at 20,000 vehicles is \$120 million. Probably more like \$750 million is being exported out of this country. It is an amazing amount of money for value.

In your report, you talk about an operation that took place in 2008 in Montreal and Halifax where you intercepted 258 vehicles. Have you done a similar operation in Vancouver? If so, what is the magnitude of this type of crime on the West Coast versus the East Coast?

**Ms. Xavier:** As I mentioned, we have an export program, and we do work on the importation side as well as the exportation side.

There has not been a focused exercise with the Port of Vancouver as was done specifically for that six-month probe in partnership with the RCMP. That was a specific exercise in support of bringing forward this legislation.

It is possible that there are vehicles that the port authority in Vancouver is able to address from a Customs Act perspective because they are misreporting, for example. Using our Customs Act enforcement authorities, we are able to act on those. However, we are not able to do more than that, whether in Vancouver, Montreal or Halifax, without a change in the bill.

**Senator Lang:** I understand that. I was just wondering to what degree the problem was in the Port of Vancouver versus Montreal and Halifax.

**The Chair:** What is your best estimate?

**Ms. Xavier:** I do not have that information to give you. We know that the problem of stolen vehicles is national. We know there are areas where it is a larger problem, such as the Port of Montreal; some areas have greater potential risk of this type of activity.

l'article 355.3. Vous pourriez invoquer cet article pour saisir le bien. Les policiers utiliseraient les pouvoirs habituels, ceux de l'article 489 du Code criminel, et, parallèlement, s'il existe des motifs raisonnables de croire que la personne savait qu'elle importait un objet volé, alors cette personne pourrait être arrêtée.

Bien sûr, dans la plupart des cas, ces articles se trouvent dans des conteneurs dans des ports maritimes et les personnes qui se trouvent là ne savent absolument pas si des véhicules volés se trouvent dans un conteneur donné.

**Le sénateur Lang :** J'aimerais revenir sur les questions qui ont été posées plus tôt par le sénateur Housakos au sujet des rapports de travail qui existent entre votre agence et les divers organismes d'application de la loi pour que nous réussissions mieux à saisir ces voitures volées qui sont manifestement importées au Canada par nos ports.

J'ai fait un rapide calcul. Même à 6 000 \$ par véhicule, ce qui est très bas, le montant approximatif correspondant à 20 000 véhicules est de 120 millions de dollars. Il est probablement plus exact de dire que des véhicules d'une valeur de 750 millions de dollars sont exportés du Canada. C'est vraiment un montant surprenant.

Dans votre rapport, vous parlez d'une opération qui a été lancée en 2008 à Montréal et Halifax au cours de laquelle vous avez intercepté 258 véhicules. Avez-vous lancé une opération semblable à Vancouver? Si c'est le cas, quelle est l'ampleur de ce genre de crime sur la côte Ouest comparé à ce qui se fait sur la côte Est?

**Mme Xavier :** Comme je l'ai mentionné, nous avons un programme visant les exportations et nous travaillons aussi bien sur le volet importation que sur le volet exportation.

Nous n'avons pas lancé d'opération de ce genre dans le port de Vancouver, une opération comparable à l'enquête d'une durée de six mois que nous avons effectuée en partenariat avec la GRC. C'était une opération spéciale qui visait à appuyer la présentation de ce projet de loi.

Il est possible que l'autorité portuaire de Vancouver puisse s'occuper de véhicules du point de vue de la Loi sur les douanes parce qu'il y a eu, par exemple, déclaration trompeuse. Nous avons le pouvoir d'intervenir dans ces cas-là, en utilisant les pouvoirs d'application de la loi que nous attribue la Loi sur les douanes. Cependant, nous ne pouvons pas faire davantage, que ce soit à Vancouver, Montréal ou Halifax, s'il n'y a pas un projet de loi qui introduit certains changements.

**Le sénateur Lang :** Je comprends cela. Je me demandais simplement comment se comparait la situation du port de Vancouver par rapport à ceux de Montréal et Halifax.

**La présidente :** Quel est votre meilleur chiffre?

**Mme Xavier :** Je ne peux pas vous donner cette information. Nous savons que le problème que posent les véhicules volés est un problème national. Nous savons que dans certains secteurs, ce problème est plus aigu, comme par exemple, le port de Montréal; il y a certaines régions où ces activités sont plus fréquentes.

The problem is that because vehicles are not a prohibited good at this point in time, we do not have the statistics to be able to convey how grave the problem is. When we try to determine how grave the problem is nationally, we can only look at the penalties that have been imposed for misreporting, for example.

**Senator Lang:** The passage of this bill would give your organization added responsibility and authority. Do you have adequate resources to enforce this law and to follow up in the ports we are talking about?

**Ms. Xavier:** We feel comfortable that we will be able to use the authorities that would be provided by this bill to do our job more effectively. We will continue to perform our duties from a risk-management perspective. With the ability to do advance analysis using intelligence and targeting tools, we will be able to focus our attention on suspicious containers. It would allow us to work smarter within our existing resource base.

**Senator Carstairs:** Can you tell us the percentage of containers entering and exiting Canada that are actually checked?

**Ms. Xavier:** I do not have the answer specifically on containers. I have commercial activities that are performed, which is what containers are usually related to. I do not have with me the number in terms of actual containers.

**The Chair:** Can you provide the information that you do have, and can you provide the answer to Senator Carstairs' question?

**Ms. Xavier:** Yes. In 2008-09, we did 246,631 commercial examinations of containers, but a far larger numbers of containers would have crossed the border.

**Senator Joyal:** Is that 20 per cent?

**Ms. Xavier:** I do not have that percentage with me.

**Senator Carstairs:** This is the critical point. I think that 10 per cent is very generous, but I suspect you are examining closer to 5 per cent of all containers that enter and exit this country. If that is the case, realistically what good does this bill do? Are we not just again leading to an expectation that we cannot fulfill? You say you have the resources, but you do not have the resources to examine every container that exits or enters this country.

**Ms. Xavier:** No, we do not. Given the way we operate, it would not be the best use of our resources to examine every container moving in and out of the country. This goes back to the methodology I was speaking about before. Everything we do is done from a risk-management perspective. We want to be able to examine goods that are deemed to be of the highest risk. We do

Le problème vient du fait que les véhicules n'étant pas une marchandise prohibée pour le moment, nous ne disposons pas de statistiques indiquant l'ampleur du problème. Lorsque nous essayons d'évaluer l'ampleur du problème au palier national, nous pouvons uniquement nous baser sur les sanctions qui ont été imposées pour les déclarations trompeuses, par exemple.

**Le sénateur Lang :** L'adoption de ce projet de loi aura pour effet d'attribuer à votre agence davantage de responsabilités et de pouvoirs. Avez-vous suffisamment de ressources pour appliquer cette loi et pour faire dans les ports le suivi dont nous parlons?

**Mme Xavier :** Nous pensons que nous serons en mesure d'utiliser les pouvoirs que nous attribue ce projet de loi pour que nous puissions faire notre travail plus efficacement. Nous allons continuer à exercer nos fonctions dans une perspective de gestion du risque. Grâce à notre capacité d'effectuer une analyse préalable en utilisant des outils de ciblage et de collecte de renseignements, nous pourrions centrer notre attention sur les conteneurs suspects. Cela nous permettra également de travailler plus intelligemment en utilisant les ressources existantes.

**Le sénateur Carstairs :** Pouvez-vous nous dire quel est le pourcentage des conteneurs qui entrent et sortent du Canada qui font véritablement l'objet d'une inspection?

**Mme Xavier :** Je n'ai pas de réponse concernant directement les conteneurs. J'en ai pour les activités commerciales exercées, activités auxquelles les conteneurs sont habituellement associés. Je n'ai pas avec moi de chiffre concernant le nombre exact de conteneurs.

**La présidente :** Pouvez-vous nous fournir l'information que vous possédez et pouvez-vous fournir une réponse à la question du sénateur Carstairs?

**Mme Xavier :** Oui. En 2008-2009, nous avons effectué 246 631 inspections commerciales de conteneurs, mais le nombre de ceux qui ont traversé la frontière est bien plus considérable.

**Le sénateur Joyal :** Est-ce que cela représente 20 p. 100?

**Mme Xavier :** Je ne suis pas en mesure de vous fournir un pourcentage.

**Le sénateur Carstairs :** C'est le point essentiel. Je pense que 10 p. 100 serait une évaluation très généreuse, mais je crois que vous examinez plutôt près de 5 p. 100 de tous les conteneurs qui entrent et sortent du pays. Si c'est bien le cas, quel peu bien être concrètement l'effet positif de ce projet de loi? Ne sommes-nous pas encore une fois en train de créer une attente qu'il nous sera impossible de combler? Vous dites que vous avez les ressources, mais nous n'avez pas les ressources qui vous permettraient d'inspecter tous les conteneurs qui entrent ou sortent du pays.

**Mme Xavier :** Non, bien sûr. Compte tenu de la façon dont nous fonctionnons, la décision d'inspecter tous les conteneurs qui entrent ou sortent de notre pays n'entraînerait pas une bonne utilisation de nos ressources. Cela revient à la méthodologie dont je parlais il y a un instant. Nous agissons uniquement du point de vue de la gestion du risque. Nous voulons examiner les marchandises qui

not want to waste taxpayers' money by examining every container or good entering and exiting the country. That would not be an efficient use of our resources.

**Senator Carstairs:** It certainly would not be efficient use of limited resources. Should there be greater resources to do this kind of examination? We are in an era of terrorism. Unless you get a tip, a container is not examined. Do we have the security that is required for container goods entering and exiting this country?

**Ms. Xavier:** We are currently working within our resource base, and we feel comfortable with it to do the job we are being asked to do. If there is a view that additional resources should be provided to the agency, the minister would respond to that.

**Senator Angus:** With regard to the car stealing business, we are not interested in containers coming in but rather in those going out. With regard to the terrorism situation, this country has invested millions of dollars in sophisticated X-ray equipment. I know that containers that come into this country for transshipment to the U.S. all have to be X-rayed. I do not think I am giving incorrect information. I am not sure about containers that are staying in Canada. I know that containers being transshipped are all X-rayed, so let us not get caught up in the 10 per cent figure.

**The Chair:** You talked about containers that are being imported. Do we X-ray containers that are being exported?

**Ms. Xavier:** We do have the tools to examine containers using the VACIS machine, which is like an X-ray machine. Those tools do exist.

**Senator Carstairs:** The tools exist. I grew up in the Port of Halifax, so I am well aware of container shipments. We have the tools, but how often are those tools used? They are not used for every container. You say there is not, on the balance of probability, good reason to use them. What would be the cost to use them? Every one of us travels every week, and we get examined from stem to stern. Should we not be doing the same for goods?

**Ms. Xavier:** When you travel, you go through a security protocol that is not part of the CBSA's mandate. When a traveller comes into an airport, there is a primary inspection line. A cursory review of the situation is done, and every passenger is not looked at in the exact same manner. With goods, when we are given advance information, we will target the goods that we believe to be of higher risk. The same will happen in the export world.

représentent le risque le plus élevé. Nous ne voulons pas gaspiller l'argent des contribuables en inspectant tous les conteneurs ou toutes les marchandises qui entrent ou sortent du pays. Ce ne serait pas une façon efficace d'utiliser nos ressources.

**Le sénateur Carstairs :** Ce ne serait certainement pas une utilisation efficace de ressources limitées. Auriez-vous besoin de ressources supplémentaires pour effectuer ce genre d'examen? Nous sommes à une époque marquée par le terrorisme. Si vous ne recevez pas d'information particulière au sujet d'un conteneur, celui-ci ne sera pas examiné. Pouvons-nous affirmer que les marchandises qui se trouvent dans les conteneurs qui entrent ou sortent de notre pays ne posent pas de risque pour la sécurité?

**Mme Xavier :** Nous travaillons à l'heure actuelle avec les ressources dont nous disposons et nous pensons pouvoir effectuer, avec ces ressources, le travail qu'on nous demande. Si certains estiment que l'agence devrait disposer de ressources supplémentaires, alors le ministre interviendra.

**Le sénateur Angus :** Pour ce qui est du vol de voitures, nous ne nous intéressons pas tant aux conteneurs qui arrivent qu'à ceux qui sortent du pays. Pour ce qui est du terrorisme, notre pays a dépensé des millions de dollars pour acheter un équipement radiographique sophistiqué. Je sais que les conteneurs qui arrivent au Canada en transit vers les États-Unis doivent tous être radiographiés. Je ne crois pas que cette information soit inexacte. Je ne suis pas sûr de la situation des conteneurs qui demeurent au Canada. Je sais que les conteneurs en transit sont tous radiographiés, et il ne faudrait pas garder à l'esprit ce chiffre de 10 p. 100.

**La présidente :** Vous avez parlé des conteneurs qui étaient importés. Est-ce que nous radiographions les conteneurs qui sont exportés?

**Mme Xavier :** Nous avons les outils qui permettent d'examiner les conteneurs en utilisant la machine d'inspection des véhicules et du fret (VACIS) qui est un appareil de radiographie. Ces outils existent donc.

**Le sénateur Carstairs :** Les outils existent. J'ai grandi dans le port de Halifax, de sorte que je connais bien les expéditions de conteneurs. Nous avons les outils, mais je me demande avec quelle fréquence nous les utilisons? Nous ne les utilisons pas pour tous les conteneurs. Vous affirmez qu'il n'est pas justifié, selon la prépondérance des probabilités, de les utiliser. Combien cela coûterait-il de le faire? Nous voyageons tous chaque semaine et nous sommes examinés des pieds à la tête. Ne devrions-nous pas faire la même chose pour les marchandises?

**Mme Xavier :** Lorsque vous voyagez, vous êtes visé par un protocole de sécurité qui ne fait pas partie du mandat de l'ASFC. Lorsqu'un voyageur arrive dans un aéroport, il passe une ligne d'inspection primaire. On procède à un bref examen de la situation et tous les passagers ne sont pas examinés de la même manière. Avec les marchandises, nous disposons d'informations préalables, ce qui nous permet de cibler celles qui nous paraissent représenter un risque élevé. Il en va de même pour les exportations.

**Senator Baker:** I would like a clarification on Senator Joyal's point. You will receive this new responsibility from a change to the Criminal Code. It would expand the jurisdiction of an unlawful act to things that are being imported and exported. That is the new element.

You have been referring to your present authority, which will not be expanded. It is just that you will have a new job to do under this new legislation.

Mr. Borland, I suppose you have had many conversations with the department about how this will be enforced if and when it is enacted. The *in rem* application literally means the world. In other words, you are investigating property due to a suspicion that triggers all the powers you presently have for examining something to determine, as you said, whether it is sugar or cocaine.

You have incredible powers under the act to investigate if, on reasonable grounds, you suspect, and the police do not have those powers. You have the power to detain and handcuff someone and to examine property, if a person is not cooperating, strictly on suspicion. Do I understand correctly that those powers would come into effect under a new section of the Criminal Code?

In other words, this new provision to which you made reference is an actual provision that changes the definition of trafficking in an illegal substance, property or thing.

**Mr. Borland:** Did you ask about a new definition?

**Senator Baker:** Once the *in rem* seizure has been made, I presume that a court order would follow, as in the case of the seizure of any proceeds of crime, such that anyone suspected of owning or having an interest in that property would be notified by law.

**Mr. Borland:** Yes.

**Senator Baker:** That person then has an opportunity to claim that property, and if the property is illegal and they are stupid enough to claim it, perhaps they will be subjected to a charge. A further court order would be made after three months in detention, I presume as I understand the Criminal Code, to forfeit it to the Crown to be sold or disposed of according to the Criminal Code. It is not a change in your law at all; it is just a change in the Criminal Code, which expands your duties.

**Mr. Borland:** I agree with that characterization. That is really what is happening. There is no change to the Customs Act or to the CBSA's powers, per se. Simply, the CBSA will have a new area of responsibility. Once the CBSA has identified an item as suspicious and detained it, and the police seize the item because they have reasonable grounds to believe that it was obtained by criminal activity, it will be the responsibility of the police and will follow the common, everyday, tried-and-tested provisions of the Criminal Code.

**Le sénateur Baker :** J'aimerais obtenir une précision sur le sujet qu'a abordé le sénateur Joyal. La modification apportée au Code criminel va vous attribuer cette nouvelle responsabilité. Vous aurez le pouvoir d'intervenir non seulement à l'égard des actes illégaux, mais également des marchandises importées et exportées. C'est le nouvel élément.

Vous avez fait référence à vos pouvoirs actuels, qui ne seront pas étendus. La différence est que ce projet de loi va vous amener à faire un travail nouveau.

Monsieur Borland, je suppose que vous avez eu de nombreuses conversations avec le ministère sur la façon de mettre en œuvre ce projet de loi dans le cas où il serait adopté. Les demandes *in rem* peuvent s'appliquer en fait à n'importe quoi. Autrement dit, vous faites enquête sur un bien en raison d'un soupçon qui déclenche tous les pouvoirs que vous possédez actuellement, qui vous permettent d'analyser une substance pour savoir, comme vous l'avez dit, s'il s'agit de sucre ou de cocaïne.

Vous disposez de pouvoirs incroyables aux termes de la loi en matière d'enquête si, pour des motifs raisonnables, vous avez des soupçons alors que les policiers ne possèdent pas ces pouvoirs. Vous avez le pouvoir de retenir quelqu'un et de lui passer les menottes, d'examiner des biens, si la personne ne collabore pas, sur de simples soupçons. Ai-je bien compris que ces pouvoirs vous seraient attribués aux termes du nouvel article du Code criminel?

Autrement dit, la nouvelle disposition à laquelle vous avez fait référence est une disposition qui change la définition de trafic d'une substance, d'un bien ou d'une chose illégale.

**M. Borland :** Posez-vous une question au sujet de la nouvelle définition?

**Le sénateur Baker :** Lorsque vous avez procédé à une saisie *in rem*, je présume que cela amènerait un tribunal à rendre une ordonnance, comme c'est le cas pour la saisie de produits de la criminalité, pour que toute personne susceptible d'avoir un droit de propriété ou autre sur le bien saisi soit informée, comme l'exige la loi.

**M. Borland :** Oui.

**Le sénateur Baker :** Cette personne a alors la possibilité de réclamer le bien et si le bien est illégal et que cette personne est suffisamment stupide pour le réclamer, elle risque de faire l'objet d'accusations. Une autre ordonnance judiciaire serait rendue après trois mois de détention, si j'ai bien compris le Code criminel, de façon à confisquer le bien au bénéfice de la Couronne pour qu'il soit vendu ou aliéné selon ce que prévoit le Code criminel. Ce changement ne touche pas du tout votre loi; c'est juste une modification du Code criminel, qui a pour effet d'élargir vos attributions.

**M. Borland :** Je souscris à cette description. C'est en fait ce qui se passe. La Loi sur les douanes ni les pouvoirs de l'ASFC ne sont directement modifiés. L'ASFC aura toutefois un nouveau domaine de responsabilité. Lorsque l'ASFC estime qu'un article est suspect et le retient, et que la police saisit l'article parce qu'elle a des motifs raisonnables de croire qu'il a été obtenu par la perpétration d'un acte criminel, c'est la police qui prendra en charge cette affaire en suivant les dispositions habituelles, quotidiennes et éprouvées depuis longtemps du Code criminel.

**Senator Baker:** Maybe it will get to Canada Revenue Agency taxation. Our two witnesses have gotten off easy, but they are well-known. Both of them are well-known in case law as being before the courts many times. They have done great jobs on behalf of the CRA, I must say.

**The Chair:** I have a question. Ms. Xavier, you said several times that under the new regime, you would have the ability to access to CPIC.

**Ms. Xavier:** Yes.

**The Chair:** How would you do that? This bill does not say that. Would you turn to the police, who could give you information from CPIC?

**Ms. Xavier:** Currently, we have access to CPIC as part of our customs administration. We are able to use that against other prohibitions. The bill would expand that.

**The Chair:** It expands it to all stolen property and notably cars.

**Ms. Xavier:** Yes.

**Senator Wallace:** I address this comment to our guests who have been able to sit there and learn as much as we have from CBSA.

Mr. McAuley or Ms. Charbonneau, clause 9 of the bill deals with the expanded disclosure of information that affects Canada Revenue Agency. It is my understanding that the existing section related to that clause would expand this disclosure to cover trafficking offences. Information that the CRA would have related to those issues could be disclosed upon proper application for that information. Could you confirm that?

I also understand that it works the other way as well, such that it would allow Canada Revenue Agency to receive information related to the trafficking offences and therefore could have implications for the tax elements that are of importance to the CRA.

Would it be a two-way street? The disclosure could go from your agency to those involved in prosecution, or it could go to you when a determination of tax owing might be involved.

**Ms. Charbonneau:** I will take that question. The bill only allows us to disclose information. Currently, if at any time in their investigation the police feel there is an element of possible tax evasion, they will disclose it. They are free. They are not bound by legislation not to disclose to us, but we are so bound. If an order is obtained, under this bill we would disclose taxpayer information specifically as allowed by that order.

**Le sénateur Baker :** Cela pourrait même déboucher sur l'établissement d'une cotisation par l'Agence du revenu du Canada. Nos deux témoins s'en sont sortis facilement, mais ils sont bien connus. Ils sont tous les deux bien connus dans la jurisprudence, parce qu'ils ont comparu de nombreuses fois devant les tribunaux. Ils ont fait de l'excellent travail pour le compte de l'ARC, je dois le dire.

**La présidente :** J'ai une question. Madame Xavier, vous avez dit plusieurs fois qu'avec le nouveau régime, vous pourriez avoir accès au CIPC.

**Mme Xavier :** Oui.

**La présidente :** Comment feriez-vous? Le projet de loi ne le dit pas. Allez-vous vous adresser à la police qui pourra ensuite transmettre votre information au CIPC?

**Mme Xavier :** À l'heure actuelle, nous avons accès au CIPC dans le cadre de l'administration des douanes. Nous pouvons l'utiliser à l'égard d'autres prohibitions. Le projet de loi va simplement en augmenter le nombre.

**La présidente :** Il étend ce pouvoir aux biens volés, particulièrement les véhicules.

**Mme Xavier :** Oui.

**Le sénateur Wallace :** J'adresse ce commentaire à nos invités qui assistent à cette séance et qui en ont appris autant que nous grâce à ce que nous a dit l'ASFC.

Monsieur McAuley ou madame Charbonneau, l'article 9 du projet de loi traite de l'élargissement de l'obligation de divulguer des renseignements qui concernent l'Agence du revenu du Canada. Je crois comprendre que l'article existant associé à cette clause aurait pour effet d'étendre cette divulgation aux infractions de trafic. Les renseignements que possède l'ARC sur ces questions pourraient être divulgués en présentant, selon les formes, une demande de renseignements. Pouvez-vous le confirmer?

Je comprends également que cela va aussi dans l'autre sens, de sorte que l'Agence du revenu du Canada pourrait recevoir des renseignements concernant des infractions de trafic et que cela pourrait donc avoir des répercussions sur les aspects fiscaux qui sont importants pour l'ARC.

Est-ce que cela irait dans les deux sens? La divulgation pourrait se faire par votre agence vers les personnes qui s'occupent des poursuites ou vous pourriez recevoir des renseignements lorsqu'il serait utile pour vous de savoir qu'il existe une dette fiscale.

**Mme Charbonneau :** Je vais répondre à cette question. Le projet de loi n'autorise que nous à divulguer des renseignements. À l'heure actuelle, si la police estime au cours d'une enquête qu'il existe peut-être un élément d'évasion fiscale, alors elle en fait part aux intéressés. La police est libre de le faire. Aucune disposition législative ne l'oblige à ne pas nous divulguer de renseignement, mais nous sommes tenus de le faire. Une fois une ordonnance rendue, nous sommes tenus de divulguer, aux termes du projet de loi, les renseignements concernant le contribuable, tel que le prévoit l'ordonnance.

**Senator Wallace:** They could be any issues related to income tax lost as a result of auto theft trafficking offences. The bill does not change it. You have the necessary powers to get the information you need that would be relevant to those tax-loss issues.

**Ms. Charbonneau:** That is correct.

**Senator Wallace:** Can you give us any idea of the cost to Canadians and the Canada Revenue Agency of auto theft in Canada? I am sure it is a significant amount, but have you ever quantified that amount?

**Ms. Charbonneau:** Unfortunately, we have not done that. Several years ago, we did many investigations involving tax evasion and the selling of illegal cars or cars that had been given another VIN. There are no real statistics or analyses to determine the amount.

**Senator Wallace:** Do you have any sense of whether it would be a significant amount?

**Ms. Charbonneau:** I really cannot answer, no.

**Senator Wallace:** Obviously, a tax loss would occur as a result of a theft and trafficking in stolen automobiles.

**Ms. Charbonneau:** Given the information that law enforcement has provided, it is a serious issue. Most often, the organized crime behind some of these issues would not report their income in that respect. Ultimately, there is a definite loss to the CRA and to the federal government.

**Senator Wallace:** The loss goes ultimately to Canadians who pay taxes.

**Ms. Charbonneau:** Absolutely.

[Translation]

**Senator Joyal:** Ms. Xavier, you mentioned in your testimony that the checks you do of containers are done in accordance with the strategic export program.

[English]

What is the strategic export program? Is it the protocol under which you determine for a reason that a container should be checked? Is it an abstract rule stating that one in every thousand containers is to be checked?

**Ms. Xavier:** As part of our mandate, we are to look at goods that enter and that leave the country. The strategic export program allows us to do the exportation side of our business. Elements of our Customs Act identify in the regulations what reporting should occur for exports. Mr. Borland might have more to say on that.

**Le sénateur Wallace :** L'impôt sur le revenu qui n'a pas été perçu à cause des infractions de trafic et de vol d'auto peut soulever toutes sortes de questions. Le projet de loi ne change pas cet aspect. Vous possédez les pouvoirs nécessaires pour obtenir les renseignements dont vous avez besoin et qui se rapportent à ces questions d'impôt non perçu.

**Mme Charbonneau :** C'est exact.

**Le sénateur Wallace :** Pouvez-vous nous donner une idée de ce que coûte aux Canadiens et à l'Agence du revenu du Canada le vol d'automobile au Canada? Je suis certain que c'est une somme importante, mais n'avez-vous jamais essayé de l'évaluer?

**Mme Charbonneau :** Malheureusement, nous ne l'avons pas fait. Nous avons effectué, il y a de nombreuses années, des enquêtes sur l'évasion fiscale et la vente de véhicules illégaux ou de véhicules qui avaient reçu un autre NIV. Il n'y a pas de statistiques ou d'analyses qui permettent de connaître ce montant.

**Le sénateur Wallace :** Pouvez-vous dire si vous pensez que ce serait une somme considérable?

**Mme Charbonneau :** Je ne peux pas vraiment vous répondre, non.

**Le sénateur Wallace :** Bien évidemment, le vol et le trafic d'automobiles volées entraînent un manque à gagner pour le fisc.

**Mme Charbonneau :** D'après les renseignements que les organismes d'application de la loi nous ont fournis, c'est une question grave. La plupart du temps, le crime organisé qui est derrière ce genre d'activités ne déclare pas de revenus pour ce genre de choses. En fin de compte, cela entraîne une perte nette pour l'ARC et le gouvernement fédéral.

**Le sénateur Wallace :** Cette perte touche finalement les Canadiens qui paient des impôts.

**Mme Charbonneau :** Absolument.

[Français]

**Le sénateur Joyal :** Madame Xavier, vous avez mentionné dans votre témoignage que les vérifications que vous faites des conteneurs, vous les faites en fonction des programmes stratégiques d'exportation.

[Traduction]

Qu'est-ce que le programme stratégique de contrôle des exportations? Cela désigne-t-il le protocole qui vous permet de savoir s'il faut inspecter tel conteneur? Est-ce une règle abstraite qui exige que soit vérifié un conteneur sur mille?

**Mme Xavier :** Notre mission consiste en partie à contrôler les marchandises qui entrent et qui sortent du pays. Le programme stratégique de contrôle des exportations concerne le volet exportation de notre mission. Certaines dispositions de la Loi sur les douanes et du règlement précisent les déclarations qui doivent être faites lorsqu'on veut exporter des marchandises. M. Borland pourrait peut-être vous en dire davantage sur ce point.



The strategic exports program gives us the ability to look at the reports provided to us on exports and analyze them to ensure that the reporting is as accurate as it should be and that the reported destination is accurate against the routine administration of the Customs Act.

**Mr. Borland:** There are other acts of Parliament, such as the Export and Import Permits Act, EIPA, which is the Department of Foreign Affairs and International Trade's legislation dealing with items that are more strategic. For example, dual-use goods that have an everyday normal usage but could also be used in weaponry fall under the EIPA. DFAIT would require permits for these items. If the CBSA believes that someone is trying to export one of these items and does not have the proper documentation, the CBSA would identify the particular item for examination. The CBSA would examine the container to ensure that the items therein have been reported and that any required permits or documentation have been submitted.

**Senator Joyal:** If I understand the operation of the act, the way it will be done, it will make it easier for you to operate, but in fact it will not change your protocol of working. Am I right?

**Ms. Xavier:** I do not know whether it would be correct to say it would not change the protocol of working. Can you clarify what you mean by that? It would change the protocol of working in that, for example, if in the process of the routine examination we come across a car, we will now be able to do that check against it, which is something we cannot do now. That is not normal protocol for us now.

We would be able to determine whether that good is stolen. Doing the database check against the CPIC database would help us determine whether that vehicle is indeed stolen, and then we would contact our law enforcement partners. That is not normal protocol for us now. That would be a change.

**Senator Joyal:** What I mean is that now you have a better legal base, as Mr. Borland has explained to us, to intervene, to detain the goods and eventually to proceed with it the way you normally do. However, it will not cause you to be more vigilant in what you normally do. It will not add to your task the way you perform it today. You will not say, "Now I have the authority to proceed, which will make my job easier," and then go across the container and look after the auto theft we have been talking about, or the drugs or arms, or any other prohibited products that you might want to look after.

**Ms. Xavier:** It will allow us to do more in the sense of targeting. We cannot do that targeting element right now in an investigative way if we suspect a vehicle to be stolen. We will be able to do advanced analysis, advanced targeting of a potential container. For example, if a container is destined for export and we have received the documentation, we will be able to see whether all the

Le programme stratégique de contrôle des exportations nous donne les moyens d'examiner les déclarations qui nous sont fournies au sujet des exportations et de les analyser pour vérifier si la déclaration est aussi exacte qu'elle doit l'être et si la destination mentionnée est exacte, comme l'exige l'administration normale de la Loi sur les douanes.

**M. Borland :** Il y a d'autres lois du Parlement, comme la Loi sur les licences d'exportation et d'importation, qui est une loi administrée par le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international qui porte sur des marchandises plus stratégiques. Par exemple, les marchandises à double utilisation, c'est-à-dire qui peuvent être utilisées couramment, mais qui peuvent l'être également pour construire des armes sont visées par la LLEI. Le MAECI exige une licence pour ces marchandises. Si l'ASFC croit qu'une personne essaie d'exporter une de ces marchandises et que celle-ci n'a pas préparé la documentation appropriée, l'ASFC peut alors décider d'inspecter la marchandise en question. L'ASFC fouillerait le conteneur pour s'assurer que les marchandises qu'il contient ont été déclarées et que les licences ou les documents exigés ont été présentés.

**Le sénateur Joyal :** Si je comprends bien le fonctionnement de la loi, la façon dont cela se fera, cela veut dire que votre travail en sera facilité, mais en réalité, cela ne changera pas votre façon de travailler. Est-ce bien exact?

**Mme Xavier :** Je ne sais pas si l'on peut dire que cela ne changera pas la façon dont nous travaillons. Pourriez-vous préciser ce que vous entendez par là? Cela va changer notre façon de travailler dans la mesure où, par exemple, si au cours d'un examen de routine nous trouvons un véhicule, nous serons maintenant en mesure de faire des vérifications, chose que nous ne pouvons pas faire à l'heure actuelle. Ce n'est pas notre protocole normal à l'heure actuelle.

Nous serons en mesure de savoir si la marchandise a été volée. Grâce à une vérification dans la base de données du CIPC, nous pourrions savoir si le véhicule a effectivement été volé et nous pourrions alors communiquer avec nos partenaires de l'application de la loi. Ce n'est pas notre protocole normal à l'heure actuelle. Cela constituerait un changement.

**Le sénateur Joyal :** Je voulais dire que désormais, vous aurez une base juridique plus solide, comme M. Borland nous l'a expliqué, qui vous permet d'intervenir, de retenir les marchandises et éventuellement, de prendre les mesures habituelles. Ce projet de loi ne va toutefois pas vous amener à être plus vigilants dans vos actions habituelles. Il ne va pas alourdir le travail que vous accomplissez aujourd'hui. Vous n'allez pas vous dire : « Maintenant j'ai le pouvoir d'intervenir, ce qui va faciliter mon travail » pour aller ensuite ouvrir un conteneur et vérifier s'il y a eu un vol de véhicule, comme nous en avons parlé, ou des drogues ou des armes, ou des produits prohibés que vous pourriez retenir.

**Mme Xavier :** Il nous permettra de faire davantage sur le plan du ciblage. Nous ne pouvons pas à l'heure actuelle cibler, à des fins d'enquête, un véhicule que nous soupçonnons avoir été volé. Nous serons en mesure d'effectuer une analyse préalable, un ciblage préalable des conteneurs potentiellement suspects. Par exemple, si un conteneur est destiné à l'exportation et que nous avons reçu la

documentation is provided and do more work with our intelligence partners and our law enforcement partners. If the RCMP gives us a tip, we will be able to do further analysis with them and act on that tip. That is not normal protocol for us now. This proposed law will allow us to be able to do more targeting and investigative analysis in order to detain that container and do the effective examination and, if necessary, refer it to local police authorities.

**Senator Joyal:** I am trying to get an idea of how many more stolen vehicles you will be able to report each year that you have been able to stop at the border, compared to what you do now, if you are not putting in more resources or changing the percentage of spot checks that you do regularly, according to your own way of determining where you have to hit considering certain reasons.

**Ms. Xavier:** The probe demonstrated that when we focused on a particular area, as a result of working on specific ports, working in partnership with our RCMP colleagues, we were able to demonstrate an increased number of findings of stolen vehicles. If we are able to continue that partnership with our RCMP colleagues and determine the priorities of the threat, then we will continue to be able to demonstrate that we can proceed to find potentially more stolen vehicles. However, it will be a discussion to be had with our partners to determine those priorities and which areas to focus on. These are things we will be able to do better than we are doing now.

**Senator Lang:** I want to follow up on your description of targeting. We know there are certain countries it is easier to get a stolen car into than others. There are only so many ports that these vehicles will be going to. Therefore, would it not follow that your organization would specifically start to look at containers that are going to this port versus other ports? If you narrow it down would that not allow you maybe to become that much more successful?

**Ms. Xavier:** Absolutely, yes.

**Senator Lang:** Do you have a comment on that?

**Ms. Xavier:** I agree with what you have just highlighted. Because of these authorities, we will be able to collaborate better with our RCMP colleagues and other police authorities to determine whether a container destined for country X would have a high probability of containing stolen goods. We would be able to do more of that advance analysis and targeting that we are not currently able to do with the limited authorities we have.

**Senator Joyal:** I know that you will have a better legal base to do this, but will you do more? That is essentially what I am trying to get from you. Will you be more proactive? Will you make more spot checks, according to your scale of elements that you want to check to make sure this container is kosher and you want to let it

documentation le concernant, nous pourrions voir si tous les documents exigés ont été fournis et poursuivre notre investigation avec nos partenaires dans le domaine du renseignement et dans celui de l'application de la loi. Si la GRC nous donne un renseignement, nous pourrions approfondir notre analyse de la situation avec eux et agir en fonction de ce renseignement. Ce n'est pas le protocole que nous suivons habituellement à l'heure actuelle. Ce projet de loi nous permettra de mieux cibler notre action et d'effectuer des analyses d'investigation de façon à pouvoir retenir un conteneur suspect, procéder à une inspection et, si nécessaire, demander aux autorités policières locales d'intervenir.

**Le sénateur Joyal :** J'essaie de me faire une idée de l'augmentation du nombre de véhicules volés que vous pourrez rapporter chaque année parce que vous les avez arrêtés à la frontière à comparer à ce que vous faites actuellement, si vous ne consacrez pas davantage de ressources à cet aspect ou si vous ne modifiez pas le pourcentage des vérifications au hasard que vous faites régulièrement, conformément à la façon dont vous fonctionnez à l'heure actuelle qui vous amène à intervenir lorsque certaines considérations vous y poussent.

**Mme Xavier :** L'enquête a démontré que, lorsque nous concentrons nos efforts dans un domaine particulier, en travaillant dans des ports particuliers, en collaboration avec nos collègues de la GRC, nous pouvons découvrir davantage de véhicules volés. Si nous pouvons continuer ce partenariat avec nos collègues de la GRC et établir quelles sont les menaces prioritaires, alors nous pourrions continuer à démontrer que nous retrouvons davantage de véhicules volés. Il faudra cependant discuter de tout cela avec nos partenaires pour décider quels sont les priorités et les domaines sur lesquels il faut concentrer notre action. Il y a des choses que nous pourrions faire mieux que nous les faisons à l'heure actuelle.

**Le sénateur Lang :** J'aimerais revenir sur votre description du ciblage. Nous savons que dans certains pays, il est plus facile de se procurer un véhicule volé que dans d'autres pays. Le nombre de ports vers lesquels ces véhicules peuvent être exportés n'est pas infini. Cela ne veut-il donc pas dire que votre agence devrait commencer à examiner les conteneurs qui sont expédiés vers tel port plutôt que vers tels autres? Ne serait-il pas beaucoup plus efficace de concentrer votre action sur un petit nombre de ports sensibles?

**Mme Xavier :** Absolument, oui.

**Le sénateur Lang :** Voulez-vous faire un commentaire?

**Mme Xavier :** Je suis tout à fait d'accord avec vous sur ce point. À cause de ces nouveaux pouvoirs, nous serons mieux en mesure de collaborer avec nos collègues de la GRC et avec les autres services de police pour savoir qu'il existe une forte probabilité qu'un conteneur expédié vers le pays X transporte des marchandises volées. Nous serons en mesure de faire davantage d'analyses et de ciblage préalable que nous en faisons actuellement, en raison de nos pouvoirs limités.

**Le sénateur Joyal :** Je sais que vous disposerez d'une meilleure base juridique pour agir, mais ferez-vous davantage? C'est essentiellement ce que j'aimerais que vous me disiez. Allez-vous pouvoir intervenir davantage? Allez-vous faire davantage de vérifications, en fonction des différents éléments que vous voulez

go? That is essentially what I am trying to get at, and I do not seem to get the answer that satisfies that this bill will bring you to a more efficient result at the end of the year to stop the export of stolen property and illegal goods.

**Ms. Xavier:** As part of our daily business, we review the balance of facilitating trade and ensuring public safety. As part of that ongoing analysis, it is possible that we will continue to do such things as these probes and to focus on certain areas because of intelligence provided to us and because of the work we are doing with our partners, so that perhaps we will do more focused activities at a particular port because we have good reason to do that from a risk-management perspective. The answer is possibly yes, we may do more.

I do not want to give you a blanket statement that we will, because on a day-to-day basis, it is all about risk management and looking at the priorities for that time to determine whether the resources are best used to do that versus all the other elements of the CBSA mandate.

**Senator Joyal:** There is another element. Maybe Senator Baker will cover it.

**Senator Baker:** I will use my time to do it. It is an important point. Senator Wallace raised it. You will note, Madam Chair and fellow senators and witnesses, that clause 9 in the English is different from clause 9 in the French. In fact, it is considerably different. The French version is twice as long and encapsulates many things that the English version does not.

Senator Joyal noted and I note it as well, Madam Chair, that we should really bring this to the attention of the department. It continues a process that is not advisable, and that is of treating the sections differently in English from the way they are treated in French. What has happened here is that the English version of that particular paragraph in the Criminal Code contains subparagraphs, whereas in the French version does not; the text is in one paragraph. This leads to confusion, not just in the swearing of informations by the police, but also in keeping track of just what is happening under the Criminal Code.

**The Chair:** What is actually different is in clause 9 of the English version, the words “before subparagraph (i)” exist, and their counterpart does not exist in the French.

**Senator Baker:** That is right.

**Senator Joyal:** There is no (a), (b) and (c) in French.

**Senator Baker:** Turn the page and you will see a big empty spot.

[Translation]

**The Chair:** Perpetration in Canada. Yes.

vérifier pour vous assurer que tel conteneur est en règle et que vous pouvez le laisser partir? C’est essentiellement ce que j’essaie de savoir et je ne semble pas pouvoir obtenir une réponse qui me dise que ce projet de loi va effectivement vous aider à empêcher l’exportation de biens volés et de marchandises illégales.

**Mme Xavier :** Notre travail quotidien consiste à essayer de concilier la sécurité publique et la circulation des biens. Dans le cadre de cette analyse permanente, il est possible que nous continuions à faire des choses comme des enquêtes et à nous concentrer sur certains secteurs à cause des renseignements qui nous ont été fournis et à cause du travail que nous effectuons avec nos partenaires, de sorte que nous allons peut-être cibler davantage nos activités dans un port particulier parce que nous avons de bonnes raisons de le faire du point de vue de la gestion du risque. La réponse est que oui, il est possible que nous fassions davantage.

Je ne veux pas vous affirmer carrément que nous ferons davantage, parce que, dans nos activités quotidiennes, il s’agit de gérer le risque et d’examiner les priorités établies pour une période donnée, de façon à décider si nos ressources doivent être affectées à ce genre de travail et non pas à tous les autres éléments qui entrent dans la mission de l’ASFC.

**Le sénateur Joyal :** Il y a un autre aspect. Peut-être que le sénateur Baker va en parler.

**Le sénateur Baker :** Je vais prendre mon temps de parole pour le faire. C’est un aspect important. Le sénateur Wallace l’a soulevé. Vous remarquerez, madame la présidente, chers collègues et témoins, que la version anglaise de l’article 9 est différente de la version française. En fait, la différence est considérable. La version française est deux fois plus longue et contient plusieurs aspects qu’on ne retrouve pas dans la version anglaise.

Le sénateur Joyal l’a remarqué, je le remarque aussi, madame la présidente, et je pense que nous devrions attirer l’attention du ministère sur ce point. Cela reflète une attitude qui n’est pas à conseiller, à savoir traiter les dispositions différemment en anglais et en français. Ce qui est arrivé dans ce cas, c’est que la version anglaise de cet alinéa du Code criminel contient des sous-alinéas, alors que la version française n’en contient pas; le texte figure dans un seul alinéa. Cela entraîne de la confusion, pas seulement lorsque les policiers veulent déposer une dénonciation, mais tout simplement pour bien savoir ce qui se passe avec le Code criminel.

**La présidente :** La différence que l’on trouve à l’article 9 de la version anglaise, c’est qu’il y a les mots « before subparagraph (i) » et qu’il n’y a pas de contrepartie dans la version française.

**Le sénateur Baker :** C’est exact.

**Le sénateur Joyal :** Il n’y a pas d’alinéas a), b) et c) en français.

**Le sénateur Baker :** Tournez la page et vous verrez un grand espace blanc.

[Français]

**La présidente :** De la perpétration au Canada. Oui.

[English]

**Senator Baker:** The French continues, and it leads to confusion. Perhaps the committee might consider suggesting to the department to make a correction in that to relieve that confusion.

**The Chair:** What we will do is seek a response from the department.

**Senator Baker:** Not an explanation, though.

**The Chair:** No, a response.

**Senator Baker:** To correct.

**The Chair:** They may have a persuasive response.

**Senator Baker:** There is no persuasive response to that. One cannot have different versions.

**Senator Joyal:** They made the mistake when we amended that section.

**Senator Baker:** That is exactly what we did.

**Senator Joyal:** We suggest the department use the opportunity of opening the discussion on section 468.48 to correct that.

**The Chair:** I believe you mean section 462.48.

**Senator Joyal:** It does not make sense to send Bill S-9 back to the House of Commons, because we are the first house of Parliament to deal with it. Therefore, we could correct it at this opportunity. That is what we suggest.

**The Chair:** We will seek expert input on this matter. Thank you. Senator Baker, I did not know of your many talents in bilingual drafting of legislation.

**Senator Runciman:** I am responding to Senator Carstairs' contention. She said this proposed legislation would not actually accomplish anything for 5 per cent of containers being shipped out of the country.

As I understand it, the bill's impact on the Canadian Border Services Agency was really prompted by concerns expressed by police and the Insurance Bureau of Canada, as well as the reservations or the inability of the CBSA to react in a way that others felt could help to alleviate the situation. In my view, Public Safety Canada has addressed this appropriately. They see it as addressing a weakness.

We have heard from Ms. Xavier and counsel that they believe this proposed legislation will be very helpful in assisting in this challenge. As I said earlier, the test will be how they deal with third-party information and whether they react to it in a timely way. That has been the concern. They felt in the past that they did not have the tools to react as well or as effectively as should be the case, from others' points of view.

[Traduction]

**Le sénateur Baker :** Le texte français continue et cela cause de la confusion. Le comité pourrait peut-être envisager de suggérer au ministère de corriger cette rédaction pour dissiper cette confusion.

**La présidente :** Nous allons demander au ministère de nous répondre sur ce point.

**Le sénateur Baker :** Je ne voudrais pas une explication.

**La présidente :** Non, une réponse.

**Le sénateur Baker :** Pour corriger cela.

**La présidente :** Il est possible qu'ils présentent une réponse convaincante.

**Le sénateur Baker :** Il n'est pas possible d'apporter une réponse convaincante à ce problème. Il n'est pas possible d'avoir des versions différentes.

**Le sénateur Joyal :** Ils ont commis une erreur lorsque nous avons modifié cet article.

**Le sénateur Baker :** C'est exactement ce que nous avons fait.

**Le sénateur Joyal :** Nous suggérons au ministère de saisir l'occasion d'avoir une discussion sur l'article 468.48 pour corriger cela.

**La présidente :** Je crois que vous voulez dire l'article 462.48.

**Le sénateur Joyal :** Il ne sert à rien de renvoyer le projet de loi S-9 à la Chambre des communes, parce que nous sommes la première Chambre du Parlement à l'étudier. Nous pourrions donc le corriger maintenant. C'est ce que nous suggérons.

**La présidente :** Nous allons demander les conseils d'un spécialiste dans ce domaine. Merci. Sénateur Baker, je ne savais pas que vous aviez autant de talent en matière de rédaction bilingue des textes législatifs.

**Le sénateur Runciman :** Je réponds à l'intervention du sénateur Carstairs. Elle a déclaré que ce projet de loi ne ferait pas grand-chose pour le 5 p. 100 des conteneurs qui sont expédiés à l'extérieur du Canada.

D'après ce que je comprends, ce sont les préoccupations exprimées par la police et le Bureau d'assurance du Canada, ainsi que les réserves ou l'incapacité de l'ASFC de prendre des mesures que les autres organismes estimaient être nécessaires pour remédier à la situation qui sont à l'origine de la présentation d'un projet de loi ayant des répercussions sur l'Agence des services frontaliers du Canada. À mon avis, Sécurité publique Canada a abordé ce problème de façon appropriée. Ce ministère considère qu'il remédie à une lacune.

Mme Xavier et son conseiller juridique nous ont déclaré qu'ils pensaient que ce projet de loi leur serait d'une grande utilité pour lutter contre ce problème. Comme je l'ai dit plutôt, tout dépendra de la façon dont cette agence traitera les renseignements fournis par des tiers et de leur capacité à réagir rapidement une fois ces renseignements obtenus. C'était là la principale préoccupation. Les responsables de l'agence estimaient auparavant qu'ils ne possédaient pas les outils qui leur permettaient de réagir aussi bien ou aussi efficacement qu'il le faudrait, du point de vue d'autres entités.

I just wanted to respond to Senator Carstairs' observation that, from her perspective, this would not accomplish anything. I think time will tell, and this really ties in with what Senator Joyal said about what the results of this will be.

Many eyes will be on CBSA now to see how they do respond to this; we will hear from other witnesses in days ahead of their concerns about their responses up to this point. In part, this bill is to address that.

**The Chair:** That was not exactly a question, was it?

**Senator Runciman:** No.

**The Chair:** It was a concluding comment.

**Senator Carstairs:** I would like to make a similar concluding comment. Without sufficient resources, the bill might be ineffective. That is the issue here. If you cannot examine sufficient numbers of containers, then how will you find the vehicles?

The argument has been given that CBSA will be able to do more of these probes. The reality is that they did the probes before the legislation.

**The Chair:** Witnesses, you have given us a most interesting, informative and helpful session this morning. We are very grateful to all of you, those who got a lot of questions and those who got fewer questions. Thank you very much.

Our next witnesses are from the Insurance Bureau of Canada: Mr. Richard Dubin, Vice-President, Investigative Services; and Mr. Dennis Prouse, Director, Government Relations. Thank you both for being with us. Mr. Dubin, please proceed with your statement.

**Richard Dubin, Vice-President, Investigative Services, Insurance Bureau of Canada:** Thank you for the opportunity to speak today about Bill S-9. The Insurance Bureau of Canada, IBC, is the national trade association representing Canada's home, car and business insurers.

Auto theft is a significant driver of insurance costs and increasingly a threat to the safety and security of Canadians. In recent years, our investigative team has seen a sharp increase in the involvement of organized criminal activity in auto theft. Simply put, the joyriding hooligan is being replaced by sophisticated criminal rings that operate as businesses. Stolen automobiles are their stock-in-trade because penalties associated with this crime are lenient and the profits are so attractive.

We know that the involvement of organized crime in auto theft is on the rise, because recovery rates of stolen vehicles continue to decline. A few short years ago, the national recovery rate was

Je voulais simplement répondre à la remarque qu'a faite le sénateur Carstairs, à savoir qu'à son avis, cela ne donnerait absolument rien. Le temps le dira et cela rejoint en fait ce que disait le sénateur Joyal au sujet des résultats qui seront obtenus.

Beaucoup de regards seront fixés sur l'ASFC pour voir comment cette agence met en œuvre ce projet de loi; nous allons, dans les jours qui viennent, entendre d'autres témoins qui vont nous parler de leurs inquiétudes au sujet des mesures qu'a prises cette agence jusqu'ici. Ce projet de loi vise en partie à remédier à cette situation.

**La présidente :** Ce n'était pas vraiment une question, n'est-ce pas?

**Le sénateur Runciman :** Non.

**La présidente :** C'était un commentaire en guise de conclusion.

**Le sénateur Carstairs :** J'aimerais faire un commentaire semblable en guise de conclusion. Si le gouvernement ne prévoit pas de ressources suffisantes, ce projet de loi risque d'être inefficace. C'est là le gros problème. Si vous ne pouvez pas inspecter un nombre suffisant de conteneurs, comment alors allez-vous faire pour trouver les véhicules?

On a avancé l'argument que l'ASFC pourrait faire davantage d'enquêtes de ce genre. La réalité est qu'elle a effectué ces enquêtes avant la présentation du projet de loi.

**La présidente :** Je remercie les témoins qui nous ont permis d'avoir une séance très intéressante, informative et utile ce matin. Nous en sommes reconnaissants envers tous les témoins, aussi bien ceux qui ont dû répondre à un grand nombre de questions que ceux à qui on a posé moins de questions. Je vous remercie.

Nos témoins suivants sont M. Richard Dubin, vice-président, Services d'enquête et M. Dennis Prouse, directeur, Relations gouvernementales, du Bureau d'assurance du Canada. Merci à tous les deux d'être venus. Monsieur Dubin, je vous invite à présenter votre exposé.

**Richard Dubin, vice-président, Services d'enquête, Bureau d'assurance du Canada :** Je vous remercie de me donner l'occasion de vous parler aujourd'hui du projet de loi S-9. Le Bureau d'assurance du Canada, le BAC, est l'association sectorielle nationale qui représente les sociétés d'assurances habitation, automobile et entreprise du Canada.

Le vol d'automobile a pour effet d'augmenter sensiblement les coûts d'assurance et constitue une menace de plus en plus grave pour la sécurité des Canadiens. Depuis un certain nombre d'années, notre équipe d'enquête a constaté une forte augmentation de la participation du crime organisé dans le vol d'automobile. En deux mots, l'époque de la virée dans une voiture volée a fait place à des réseaux criminels perfectionnés qui fonctionnent comme des entreprises. Ces réseaux se livrent régulièrement au vol d'automobile en raison du manque de sévérité des peines associées à cette infraction et de l'importance des bénéfices qui en découlent.

Nous savons que le crime organisé se livre davantage au vol d'automobile, parce que le taux de recouvrement des véhicules volés continue de reculer. Il y a quelques années à peine, ce taux

70 per cent. In 2007, that rate dropped down to 64 per cent. Montreal has the highest volume of stolen vehicles in Canada as well as the lowest recovery rate, only 31 per cent.

Cars stolen by joyriders are abandoned and found. Cars stolen by organized crime rings disappear. They are chopped up and sold for parts, or their vehicle identification numbers are switched to hide their identities and they are sold to unsuspecting consumers. Or they are exported overseas. IBC estimates that 30,000 high-end stolen vehicles leave Canadian ports each year to destinations such as Ghana, Nigeria, Lebanon, Dubai and Eastern Europe, just to name a few. These are a few of the well-known hotspots where organized crime rings can fetch a much higher price than here at home.

In 2008, 125,000 vehicles were stolen in Canada. That cost auto insurance policyholders approximately \$465 million. In that year, every policyholder in Canada paid an average of at least \$30 of their auto insurance premium to finance costs incurred by the acts of car thieves.

According to a Standard & Poor's study that was done back in 2000, when we include costs incurred by the police, health care and court systems, the cost of auto theft climbs to well over \$1 billion each year. Many of these resources are spent on car thieves who repeatedly skate in and out of the justice system with minimal to no punishment. Under the current Criminal Code provisions, jail time is rarely handed out, even for repeat offenders. This is because, unfortunately, auto theft is often and mistakenly viewed as a victimless crime.

Auto theft is far from a victimless crime. In 2007, two innocent teenagers were killed in Toronto when a stolen vehicle smashed into their taxi. That same year, Detective Constable Robert Plunkett, a York Regional Police officer, was killed trying to stop the theft of an air bag. In 2004, in Nova Scotia, it was the death of Theresa McEvoy at the hands of a repeat auto theft offender that prompted citizen outrage and a call for action.

With organized crime so pervasive in the business of auto theft and with the profits so high, it is not surprising that intelligence authorities suspect that terrorist groups may be financing themselves with auto theft. A July 16, 2007, article in *The Boston Globe* cited the FBI's belief that dozens of vehicles stolen from the United States have been used as car bombs in Iraq. The Insurance Bureau of Canada is aware of approximately 200 stolen vehicles that were shipped to the Middle East as part of Project Globe and another investigation where stolen vehicles were sent to Lebanon.

était de 70 p. 100 à l'échelle nationale. En 2007, il avait glissé à 64 p. 100. C'est à Montréal qu'on compte le plus grand nombre de véhicules volés au Canada, ainsi que le plus faible taux de recouvrement, soit 31 p. 100.

Les véhicules qui sont volés par des jeunes à la recherche d'un peu d'excitation sont abandonnés et la police les retrouve. Les voitures volées par les réseaux du crime organisé disparaissent. Les véhicules sont cannibalisés et leurs pièces vendues ou ils remplacent le numéro d'identification du véhicule automobile de façon à dissimuler l'identité des véhicules qu'ils vendent ensuite à des consommateurs sans méfiance. Ou alors, ils les exportent à l'étranger. Le BAC estime que chaque année, 30 000 véhicules haut de gamme volés quittent les ports canadiens pour être exportés dans des pays comme le Ghana, le Nigeria, le Liban, Dubaï et l'Europe de l'Est, pour n'en nommer que quelques-uns. Ce sont là quelques-uns des lieux bien connus où les réseaux du crime organisé peuvent obtenir de ces véhicules à un prix beaucoup plus élevé que celui qu'ils pourraient obtenir au Canada.

En 2008, 125 000 véhicules ont été volés au Canada. Ces vols ont coûté près de 465 millions de dollars aux titulaires de police d'assurance. Cette même année, chaque titulaire de police d'assurance au Canada a payé en moyenne quelque 30 \$ sur sa prime d'assurance automobile pour compenser les coûts découlant des actes des voleurs d'automobiles.

D'après une étude de Standard & Poor's effectuée en 2000, lorsqu'on inclut les frais liés à la police, au régime de soins de santé et au système judiciaire, les coûts du vol d'automobile grimpent facilement à plus d'un milliard de dollars par année. Bon nombre de ces ressources sont mobilisées précisément parce que les voleurs d'automobiles ne cessent de multiplier leurs allées et venues au sein du système judiciaire et ne font l'objet que de peines légères voire d'aucunes. En vertu des dispositions actuelles du Code criminel, la peine d'emprisonnement est rarement infligée, même aux récidivistes. Cela vient du fait que le vol de véhicule est bien souvent considéré, à tort, comme un crime sans victime, ce qui est regrettable.

Le vol d'automobile est loin d'être un crime sans victime. À Toronto, en 2007, deux adolescents innocents sont décédés dans un taxi qui a été embouti par un véhicule volé. Cette même année, le gendarme détective Robert Plunkett, agent de police de la région de York, a été tué en tentant d'empêcher le vol d'un coussin gonflable. En 2004, en Nouvelle-Écosse, c'est le décès de Theresa McEvoy aux mains d'un récidiviste du vol automobile qui a souligné l'indignation des citoyens et suscité un appel à l'action.

En raison de l'implication omniprésente du crime organisé dans le vol d'automobile et de l'ampleur des bénéfices en jeu, vous ne serez peut-être pas surpris d'apprendre que les autorités du renseignement soupçonnent les groupes terroristes de recourir au vol automobile pour se financer. Un article paru dans le *Boston Globe* du 16 juillet 2007, mentionnait que le FBI pensait que des douzaines de véhicules volés aux États-Unis avaient été utilisés en Iraq comme voitures piégées. Le Bureau d'assurance du Canada sait qu'environ 200 véhicules volés ont été expédiés au Moyen-Orient, dans le cadre du projet Globe et qu'une autre enquête a permis de découvrir que des véhicules volés étaient envoyés au Liban.

The sophisticated and targeted nature of auto theft crime rings was seen very recently in a high-profile case in November 2009. Six late-model Toyota Highlanders were stolen from the same area and in the same night. It takes only a few hours to load these high-end vehicles into containers to be sent on their way to the nearest port.

There have been some successes in the battle against these crime rings. In 2009, with the assistance of law enforcement, IBC, working in partnership with Canada Border Services Agency and law enforcement agencies, were able to seize 300 stolen vehicles at the ports of Montreal and Halifax. Also, we repatriated as a result of that pilot an additional 72 high-end vehicles from foreign jurisdictions for a total value of \$11 million. Unfortunately, this is just the tip of the iceberg, because this was accomplished with very limited resources.

In May 2009, two men were criminally charged as part of an alleged auto theft ring operating in Norfolk, Haldimand and Brant counties in Ontario. According to the Ontario Provincial Police, the operation involved the altering of vehicle identification numbers and the export of stolen vehicles. In May 2007, charges were laid in what was considered the largest auto theft bust in Canadian history against a salvager in Laval, Quebec, for possession of hundreds of stolen engines and transmissions.

You can understand why more and more citizens and governments in this country are asking for action to deal with auto theft. You can understand more fully why we are here.

Fortunately, Bill S-9 targets the auto theft reoffender involved in organized crime who engages in this dangerous activity purely for profit. It recognizes motor vehicle theft as a distinct and serious offence under the Criminal Code rather than a simple property crime. While it proposes mandatory minimum sentences, it does so only for the third and subsequent offences. This is a very reasonable step to take with the reality of repeat offenders.

The bill is comprehensive in that it addresses all the common activities involved with organized auto theft, including possession of stolen property for the purpose of trafficking, export of stolen vehicles and the tampering with vehicle identification numbers without lawful excuse. Also, Bill S-9 will provide Canada Border Services Agency with the necessary authority to identify and seize stolen vehicles or stolen vehicle parts intended for export.

Canadians have the right to feel safe in their own communities. The growth of auto theft and its increasingly violent nature is compromising their safety. The growing presence of organized crime in auto theft is a very troubling development that further threatens the safety and security of all Canadians.

Une affaire très médiatisée de novembre 2009 a récemment fait ressortir le fait que les réseaux criminels de voleurs de voiture utilisaient des méthodes sophistiquées et ciblaient leurs proies. Six modèles récents de Toyota Highlanders ont été volés dans la même région la même nuit. Il suffit de quelques heures pour placer ces véhicules haut de gamme dans des conteneurs qui sont ensuite envoyés vers le port le plus proche.

Il y a eu également quelques succès dans la lutte contre ces réseaux criminels. En 2009, avec l'aide des services de police, le BAC, travaillant en partenariat avec l'Agence des services frontaliers du Canada, et les agences d'application de la loi, a réussi à saisir 300 véhicules volés dans les ports de Montréal et de Halifax. Nous avons également récupéré à la suite de cette enquête, 72 autres véhicules haut de gamme dans des pays étrangers qui représentaient une valeur totale de 11 millions de dollars. Malheureusement, ce n'est que la pointe de l'iceberg, parce que tout cela a été accompli avec des ressources très limitées.

En mai 2009, deux hommes ont été accusés de faire partie d'un présumé réseau de vol automobile exerçant ses activités dans les comtés de Norfolk, Haldimand et Brant en Ontario. D'après la Police provinciale de l'Ontario, les activités du réseau consistaient à altérer les numéros d'identification des véhicules automobiles et à exporter les véhicules volés. En mai 2007, des accusations ont été portées dans ce qui était considéré comme la plus grosse saisie de voitures volées jamais effectuée au Canada contre un épaviste de Laval, au Québec, qui était en possession de centaines de moteurs et de transmissions volés.

Vous comprenez donc pourquoi de plus en plus de citoyens et de gouvernements au pays demandent que des mesures soient prises pour contrer le vol d'automobile. Vous pourrez mieux saisir les raisons de notre présence ici.

Heureusement, le projet de loi S-9 s'attaque aux récidivistes du vol automobile impliqués dans le crime organisé, qui s'adonnent à cette activité dangereuse à des fins strictement lucratives. Il reconnaît que le vol d'automobile est une infraction grave et distincte en vertu du Code criminel et que ce n'est pas une simple infraction contre les biens. Il propose des peines minimales obligatoires, mais celles-ci n'interviennent qu'à compter de la troisième infraction. Il s'agit d'une mesure très raisonnable visant à remédier au problème réel que constituent les récidivistes.

Ce projet de loi a une portée générale parce qu'il s'applique à toutes les activités habituellement reliées au vol d'automobile organisé, y compris la possession de biens volés dans le but d'en faire le trafic, l'exportation de véhicules volés et la modification des numéros d'identification des véhicules automobiles sans excuse légitime. De plus, le projet de loi S-9 accorde à l'Agence des services frontaliers du Canada le pouvoir d'identifier et de saisir les véhicules volés ou les pièces de véhicules volés destinés à l'exportation.

Les Canadiens ont le droit de se sentir en sécurité dans leurs propres collectivités. Cependant, la croissance du vol d'automobile ainsi que la violence croissante qui caractérise ce crime compromettent cette sécurité. La présence accrue du crime organisé dans le secteur du vol d'automobile constitue un problème très troublant qui menace gravement la sécurité des Canadiens.

On behalf of the Insurance Bureau of Canada, our member companies and the policyholders they serve, I urge you to vote in favour of Bill S-9 in its current form.

Canadians count on their parliamentarians to stay on top of changes in our world that have an impact on their lives. When money laundering by organized crime became a problem, Parliament acted. When issues surrounding privacy and identity theft became a concern for Canadians, Parliament acted. Now that the nature of auto theft has changed with the increased involvement of organized crime and now that it is threatening the safety and security of Canadians, parliamentarians are again taking action in the form of Bill S-9. Thank you for your time, and we look forward to answering your questions.

**The Chair:** Thank you. Mr. Prouse, did you want to add anything?

**Dennis Prouse, Director, Government Relations, Insurance Bureau of Canada:** No. I will just answer questions with Mr. Dubin, if that is all right.

**Senator Wallace:** Thank you for that excellent presentation. As you point out, the cost of auto theft impacts greatly throughout society, and you have estimated that that cost, in terms of insurance and otherwise, could be over \$1 billion per year, so it is extremely serious.

You have indicated very strong support for this bill. Could you highlight for us how you see this bill particularly impacting the insurance industry? Where do you see the direct benefits for the insurance industry in terms of cost and in any other way that you may recognize?

**Mr. Dubin:** The first thing is that if these high-end vehicles with high values are seized prior to leaving the country, a few things can happen. If a vehicle is caught early, and some of them are, the claim may not yet have been paid by the insurer, which saves the insurer's bottom line, and that cost is not passed on to the policyholder through increased premiums.

The other thing is that we also repatriate vehicles from foreign jurisdictions. Unfortunately, it is more difficult once they leave, but once again that will at least reduce the cost on that particular claim for that insured, and those savings benefit all of us in terms of premium increases.

**Senator Wallace:** I would think, in particular with the provisions in the bill that relate to the CBSA's enhanced ability to deal with the exportation and importation of stolen vehicles, that is obviously a very significant issue for the insurance industry.

**Mr. Dubin:** It is huge. This pilot we have been running since early in 2009 is very significant because CBSA had claimed previously to us that they lack the ability, because of lack of

Au nom du Bureau d'assurance du Canada, de nos sociétés membres et des titulaires de police qu'ils servent, je vous encourage vivement à voter en faveur du projet de loi S-9 sous sa forme actuelle.

Les Canadiens comptent sur leurs parlementaires pour rester à l'affût des changements qui se répercutent sur leur vie. Lorsque le blanchiment d'argent par le crime organisé est devenu problématique, le Parlement est intervenu. Lorsque les problèmes liés à la confidentialité des renseignements et à l'usurpation d'identité ont commencé à préoccuper les Canadiens, le Parlement est intervenu. Maintenant que la nature du vol d'automobile a changé, avec l'implication grandissante du crime organisé, maintenant que la sécurité des Canadiens est menacée, les parlementaires interviennent de nouveau au moyen du projet de loi S-9. Je vous remercie de votre attention et je demeure à votre entière disposition pour répondre à vos questions.

**La présidente :** Merci. Monsieur Prouse, vouliez-vous ajouter quelque chose?

**Dennis Prouse, directeur, Relations gouvernementales, Bureau d'assurance du Canada :** Non. Je vais simplement répondre aux questions avec M. Dubin, si cela vous convient.

**Le sénateur Wallace :** Merci pour cet excellent exposé. Comme vous l'avez fait remarquer, le vol d'automobile coûte très cher à l'ensemble de la société et vous avez évalué que ce coût, tant sur le plan de l'assurance qu'autrement, pourrait bien être supérieur à un milliard de dollars par an, c'est donc un phénomène extrêmement grave.

Vous avez indiqué que vous étiez tout à fait en faveur de ce projet de loi. Pourriez-vous nous préciser comment ce projet de loi va particulièrement toucher le secteur de l'assurance? Quels seront les avantages directs qu'en tirera le secteur de l'assurance sur le plan des coûts, notamment?

**M. Dubin :** La première chose est que si ces véhicules haut de gamme très coûteux sont saisis avant qu'ils ne quittent le pays, cela pourrait avoir plusieurs conséquences. Si le véhicule est récupéré rapidement, et cela arrive dans certains cas, il est possible que l'assureur n'ait pas encore versé d'indemnité, ce qui va améliorer la rentabilité de la société d'assurance et ce coût ne sera pas répercuté sur les titulaires de police par le biais d'une augmentation des primes.

L'autre aspect est que nous récupérons également des véhicules dans des pays étrangers. Malheureusement, cela est plus difficile à faire lorsque le véhicule a quitté le Canada, mais encore une fois cela réduira au moins le coût de ce genre de réclamation pour cet assuré et ces épargnes profiteront à tous les titulaires de police parce qu'il n'y aura pas d'augmentation des primes.

**Le sénateur Wallace :** Je pense, en particulier avec les dispositions du projet de loi qui renforcent la capacité de l'ASFC de lutter contre l'importation et l'exportation de véhicules volés, que c'est là une initiative très importante pour le secteur de l'assurance.

**M. Dubin :** C'est considérable. Cette enquête pilote a été déclenchée au début de 2009 et elle est très importante parce que l'ASFC affirmait auparavant qu'elle n'avait pas la capacité, à



legislation, to be able to target and therefore identify and seize these vehicles. The point that was very well made is that they are not currently using intelligence to identify the proper containers to be pulled, and they cannot pull all of them. However, with CBSA using good intelligence and having individuals on hand to target, you will see a significant volume of containers being pulled and stolen vehicles being removed from them.

**Senator Wallace:** From an Insurance Bureau of Canada point of view, whether this bill will reduce existing insurance costs I suppose could be debated, but it will certainly reduce what increases could otherwise be to rate payers going down the road.

**Mr. Dubin:** Absolutely. We will all benefit in terms of policyholders and premiums for whatever we can do to reduce the overall costs and the bottom line for what the losses are to insurers.

**Mr. Prouse:** I would point out as well that we feel so passionately about this because it is more than just about the money. Whether \$30 a policy is a large amount of money to you or not, it is the public safety element of this that continues to fuel us. Every time we see this, it makes us angry, as it makes other Canadians angry. I think Canadians want and expect us to speak out on these kinds of issues because, quite frankly, as we have been going through this process on Parliament Hill over the last few years — this is the third round of trying to get an auto theft bill passed — we have found ourselves leading this battle. We have been the ones out there.

Regardless of the issue, when it impacts our policyholders, we will speak out. We will speak out beyond just the pure bottom-line impact on our industry. We feel like we have to speak out on behalf of the millions of policyholders as well.

**Mr. Dubin:** Just to add, because it is so important, when we started this process, and it actually went back to meeting with Minister Day quite a ways back, the safety and security of Canadians was at the forefront of why we were pushing this issue.

**Senator Wallace:** It is very gratifying to hear business people make that type of statement. There is a business case that justifies many things, but there is the human element to it, and that is ultimately what counts, so it is gratifying to hear your comments.

**Mr. Prouse:** This industry directly employs 110,000 Canadians coast to coast. We are forever pointing out that we live in these communities too and feel that very strongly.

cause de l'absence de dispositions législatives, de cibler et donc d'identifier et de saisir ces véhicules. Il a été très bien expliqué que cette agence ne pouvait utiliser, à l'heure actuelle, des renseignements lui permettant d'identifier quels sont les conteneurs suspects, et elle ne peut, bien sûr, les vérifier tous. Par contre, si l'ASFC a accès à de bons renseignements criminels, et si elle dispose de personnes capables de cibler son action, vous constaterez qu'un grand nombre de conteneurs seront mis de côté pour être vérifiés et qu'on en retirera des véhicules volés.

**Le sénateur Wallace :** Du point de vue du Bureau d'assurance du Canada, on peut bien sûr se demander si le projet de loi va réduire les coûts d'assurance actuels, mais il est certain qu'il va réduire les augmentations qui auraient pu être imposées aux titulaires de police par la suite.

**M. Dubin :** Absolument. Nous allons tous bénéficier de ce projet de loi, que ce soit en qualité de titulaire de police d'assurance ou pour les primes, si nous réussissons à réduire les coûts globaux et à réduire les pertes des assureurs.

**M. Prouse :** Je ferais également remarquer que nous sommes vraiment très favorables à ce projet de loi parce qu'il ne s'agit pas seulement d'argent. Qu'une augmentation de 30 \$ sur une police d'assurance représente beaucoup d'argent pour vous ou pas, c'est le volet sécurité publique qui nous motive. Chaque fois que nous constatons ce genre de choses, cela nous met en colère, tout comme cela met en colère les autres Canadiens. Je crois que les Canadiens souhaitent que nous prenions la parole sur ces questions parce que, très franchement, nous avons constaté qu'en tant que participant au processus sur la Colline du Parlement ces dernières années — c'est la troisième fois que nous essayons de faire adopter ce projet de loi sur le vol d'automobile — nous avons constaté que c'est nous qui sommes en première ligne. C'est nous qui avons pris publiquement position.

Quelle que soit la question, lorsque cela touche nos titulaires de police d'assurance, nous faisons connaître notre point de vue. Nous le faisons connaître même si cela ne concerne pas uniquement la rentabilité de notre secteur. Nous estimons que nous avons le devoir de parler aussi au nom des millions de titulaires de police.

**M. Dubin :** J'ajouterais simplement, parce que cela est très important, que, lorsque nous avons commencé ce processus, et cela remonte en fait à une réunion que nous avons eue avec le ministre Day il y a pas mal de temps, c'est la sécurité des Canadiens qui était la principale raison qui nous a poussés à agir.

**Le sénateur Wallace :** Il est très satisfaisant d'entendre des hommes d'affaires faire ce genre de déclaration. Il y a un aspect économique qui justifie beaucoup de choses, mais il y a aussi un élément humain, et finalement, c'est celui-là qui compte, c'est pourquoi il est très satisfaisant d'entendre vos commentaires.

**M. Prouse :** Ce secteur emploie directement 110 000 Canadiens d'un bout à l'autre du pays. Nous faisons régulièrement remarquer que nous vivons également dans ces collectivités et que nous ressentons très vivement toutes ces choses.

**Senator Runciman:** What is the relationship between the IBC and the Canadian Border Services Agency? Is there a relationship? If so, how does it work?

**Mr. Dubin:** I have to say that since the beginning of 2009, when we entered into this continued pilot to try to determine volumes of stolen vehicles, we have developed an absolutely superb working partnership with CBSA. We are at the port. They will pull a container, which is their responsibility. They will have it unstuffed, which means removing. Usually there are tires and everything trying to conceal what is in there, and after they do that we usually get involved, and we do the actual identification of the stolen vehicles.

At the port we see not only stolen vehicles that will show up on CPIC, the Canadian Police Information System, but also financed and leased vehicles that look like they are in legal possession. The police do not see those yet as stolen, but it will be theft by conversion as soon as they are loaded on the ship. We get very much involved in identifying all those vehicles through their vehicle identification numbers. Because we are a designated investigative body, we have access to CPIC and will check the VIN numbers to identify whether those vehicles are stolen.

As experts, we will also look for secondary VIN numbers, which are hidden numbers that only we and the National Insurance Crime Bureau in the United States and local law enforcement know, to identify stolen vehicles.

**Senator Runciman:** You have direct communication then. I am a little curious. Earlier the representatives from CBSA said regarding information sharing that they felt they had an expanded mandate to share information in the legislation, but they specifically excluded the IBC. That is why I was curious about that.

**Mr. Dubin:** That is a very good point. I think because of the excellent relationship we have created at the port, for the purposes of keeping Canada safe and hoping that this legislation will pass, I believe there is more sharing, honestly, than maybe what comes to the surface.

However, the minister, with all due respect, has within the Customs Act the ability to designate parties where information should be shared, and I really think it is important that that is exercised so that the information clearly, so there are no arguments later, is shared not only with law enforcement but also with partners who can assist them at the port, such as the Insurance Bureau of Canada, which is a designated investigative body for the purpose of preventing any type of insurance crime.

**Senator Runciman:** The question that was asked earlier was about ministerial responsibility, and you just confirmed that it is there. Thank you for that.

**Le sénateur Runciman :** Quels sont les rapports entre le BAC et l'Agence des services frontaliers du Canada? Avez-vous des rapports? Si c'est le cas, de quelle nature sont-ils?

**M. Dubin :** Je dois dire que depuis le début 2009, lorsque nous avons été amenés à participer à ce projet qui visait à connaître le nombre de véhicules volés, nous avons tissé d'excellentes relations de travail avec l'ASFC. Nous avons des représentants au port. L'agence choisit un conteneur, décision qui lui appartient. Elle le vide, ce qui veut dire qu'elle retire ce qu'il y a dedans. On trouve habituellement des pneus et beaucoup de choses pour essayer de dissimuler ce qui s'y trouve et ensuite, c'est le moment auquel nous intervenons habituellement et nous procédons à l'identification des véhicules volés.

Dans le port, nous voyons non seulement des véhicules volés qui figurent dans le CIPC, le Centre d'information de la police canadienne, mais également des véhicules loués ou achetés à crédit qui semblent être légalement en possession du transporteur. La police ne les considère pas encore comme volés, mais il s'agira d'un vol par détournement dès qu'ils seront embarqués sur un navire. Nous nous occupons beaucoup d'identifier tous ces véhicules grâce à leur numéro d'identification, le NIV. Nous sommes un organisme d'enquête désigné ce qui nous donne accès au CIPC et nous permet de vérifier les numéros NIV pour voir si ces véhicules sont volés.

En qualité d'experts, nous cherchons également les NIV secondaires, qui sont des numéros cachés que seuls nous et le National Insurance Crime Bureau des États-Unis et les services de police locaux connaissent, pour identifier les véhicules volés.

**Le sénateur Runciman :** Vous êtes en communication directe avec cette agence. Je suis un peu curieux. Un peu plus tôt, les représentants de l'ASFC ont déclaré au sujet de la communication de renseignements qu'ils estimaient pouvoir divulguer davantage de renseignements grâce au projet de loi, mais ils ont expressément exclu le BAC de cette communication. C'est la raison pour laquelle cela a piqué ma curiosité.

**M. Dubin :** C'est une excellente remarque. Je pense qu'à cause de l'excellente relation que nous avons établie au port, je crois, pour renforcer la sécurité du Canada et en espérant que ce projet de loi soit adopté, il y aura une meilleure communication des renseignements que ce qui pourrait peut-être paraître officiellement.

Je mentionnerais toutefois que le ministre possède, aux termes de la Loi sur les douanes, la possibilité de désigner des parties auxquelles les renseignements devraient être communiqués et il me paraît important que ce pouvoir soit exercé pour qu'il soit clair, de façon à éviter toute discussion par la suite, que ces renseignements doivent être non seulement communiqués aux services d'application de la loi, mais également aux partenaires qui les aident dans le port, comme le Bureau d'assurance du Canada, qui est un organisme d'enquête désigné, dans le but de prévenir tous les crimes reliés à l'assurance.

**Le sénateur Runciman :** On a posé tout à l'heure une question au sujet de la responsabilité du ministre et vous venez de confirmer qu'elle existe bien. Je vous en remercie.

I asked the witness yesterday about terrorism linkages, and you mentioned that in your comments. I know that North American cars are attractive for using explosives, because they blend in and some of them are very large. You mentioned the U.S. experience. Has there ever been a documented incident where a stolen car from Canada has been utilized for terrorism?

**Mr. Dubin:** No. Due to our conversations with the National Insurance Crime Bureau and law enforcement in the United States, I can tell you that that is where a lot of our concern comes. A stolen SUV with Texas licence plates was found in a bomb factory in Fallujah. More than a dozen of their stolen vehicles have been used as car bombs in Iraq.

What we are seeing in the United States is no different from what we have been seeing in Canada, but we do not have a specific case to put our finger on. However, the key that is common to both is we are both convinced that these funds are so huge that they are probably funding terrorist operations in different parts of the world.

**Senator Runciman:** You mentioned some destinations that are priority destinations, I suppose, for stolen vehicles. Is there any effort at a government-to-government level to do something about that?

**Mr. Dubin:** There is. Some jurisdictions were more successful in bringing them back. We have a treaty with China. We brought some vehicles back from China. We bring vehicles back from Amsterdam, Belgium and the United States. We have reciprocal agreements.

Right now, a huge volume of vehicles is going to West Africa. The chance of getting those vehicles back is extremely poor. With the huge volume going, a majority going to Nigeria and Ghana and other places in Western Africa, our chances of recovering those vehicles is poor.

**Senator Runciman:** I read something about the newer cars and the requirement for disabling devices and GPS locators in some of the high-end vehicles. Are those devices not having any kind of impact at all? How do they get around that?

**Mr. Dubin:** The electronic immobilizers are probably responsible for a reduction in auto theft of about 15 per cent between 2007 and 2008. That is the good news story. The bad news story is that reduced recovery rates are an ongoing trend that has existed for several years, which indicates the involvement of organized crime.

**Mr. Prouse:** They are more resourceful in getting your keys. If a thief has your keys, those devices are less effective. They will target the keys for expensive, high-end vehicles.

J'ai posé hier une question au témoin au sujet des liens avec le terrorisme et vous en avez parlé dans vos commentaires. Je sais que les voitures nord-américaines se prêtent bien à l'utilisation d'explosifs, parce qu'il est facile de les dissimuler à l'intérieur et que certains de ces véhicules sont de très grande taille. Vous avez parlé de l'expérience américaine. Avez-vous déjà constaté qu'un véhicule volé au Canada avait été utilisé pour une action terroriste?

**M. Dubin :** Non. Nous avons eu des conversations avec le National Insurance Crime Bureau et les services d'application de la loi aux États-Unis, et je peux vous dire qu'une bonne partie de ces préoccupations nous ont été transmises par ces personnes. On a retrouvé un VUS volé avec des plaques d'immatriculation du Texas dans une fabrique de bombes à Fallujah. Plus d'une douzaine de leurs véhicules volés ont été utilisés comme voitures piégées en Iraq.

La situation aux États-Unis n'est pas différente de celle du Canada, mais nous ne pouvons pas nous appuyer sur des cas précis. Il y a toutefois un élément commun aux deux pays, c'est que nous sommes tous les deux convaincus que ces fonds sont si importants qu'ils financent probablement des opérations terroristes dans différentes parties du monde.

**Le sénateur Runciman :** Vous avez parlé de quelques destinations qui étaient prioritaires, si je peux m'exprimer ainsi, pour les véhicules volés. A-t-on fait des efforts pour amener les gouvernements à collaborer dans ce domaine?

**M. Dubin :** Oui. Avec certains pays, nous réussissons assez bien à ramener des véhicules. Nous avons un traité avec la Chine. Nous avons ramené quelques véhicules de Chine. Nous avons ramené des véhicules d'Amsterdam, de Belgique et des États-Unis. Nous avons conclu des ententes réciproques.

À l'heure actuelle, un grand nombre de ces véhicules sont envoyés en Afrique de l'Ouest. Il est très difficile de récupérer des véhicules qui sont envoyés dans cette région. À cause du grand nombre de véhicules qui sont expédiés, dont la plupart sont destinés au Nigeria, au Ghana et à d'autres pays d'Afrique de l'Ouest, nous n'avons pas beaucoup de chances de pouvoir récupérer ces véhicules.

**Le sénateur Runciman :** J'ai lu quelque chose au sujet des voitures récentes et de l'obligation d'avoir des dispositifs de blocage et des localisateurs GPS pour certains véhicules haut de gamme. Ces appareils n'ont-ils aucun effet? Comment arrivent-ils à les neutraliser?

**M. Dubin :** Les dispositifs électroniques d'immobilisation expliquent peut-être la réduction d'environ 15 p. 100 enregistrée pour les vols d'automobile entre 2007 et 2008. C'est la bonne nouvelle. La mauvaise nouvelle est que le taux de récupération des véhicules diminue constamment depuis plusieurs années, ce qui montre que le crime organisé est impliqué.

**M. Prouse :** Ils sont très habiles pour obtenir les clés. Si un voleur possède votre clé, ces dispositifs sont moins efficaces. Ils essaient de se procurer les clés pour les véhicules coûteux de haut de gamme.

It is the whole shift in auto theft. Mr. Dubin talked about that in his introductory remarks. Auto theft has become a business and has moved to target high-end vehicles. Perhaps slightly fewer vehicles are being stolen, but the thieves' efforts towards getting higher-end vehicles are being redoubled. We are seeing a lot of break-ins into homes because they are looking for keys.

**Mr. Dubin:** We are also seeing a lot of warm-ups on driveways; people leave their vehicles running unattended in the driveway in cold weather. When they go to their favourite doughnut shop, they leave their vehicle running unattended. We run a program with the police called Lock It or Lose It, telling people not to do that. The other thing is that vehicles can be towed away.

Another concern we have is that the thieves are innovative, and this is why you have to stop them at the port. Recently, vehicles are being stolen where the owners still have the keys, even with immobilizers in the vehicles. We are concerned now because the thieves are innovative. Somehow, they are finding a way to code the keys, even with immobilizers. This is not happening in high volumes, but we are seeing a certain number of vehicles, and it raises some concern. We are pulling them off at the port, and the owners' original keys are not with the vehicle.

**The Chair:** Senator Runciman, you were asking about ministerial disclosure. Just for the record, I think the section in question is in the Customs Act, subsection 107(6). It provides that the minister may disclose information if the public interest in doing so outweighs invasion of privacy.

**Senator Baker:** I want to come back to the subject of the vehicle identification number. You said you have access to the secret locations, called the secondary vehicle identification number. There was all the publicity from the Times Square incident in New York, where an accused had gotten onto an aircraft and had almost gotten to the point of leaving the United States. However, they stopped him because of that secondary vehicle identification number that you have access to.

I understand that in the car manufacturers there is a general agreement that someone is assigned just to go around and put in that secondary vehicle identification number. Could you confirm for the committee whether it is seventeen numbers and letters, and tell us what they signify?

**Mr. Dubin:** There are 17 numbers, placed on different areas throughout the vehicle. They are changed by the vehicle manufacturers intentionally to keep trying to throw the criminals off. There are 17 digits. They tell you the make, model and year of the vehicle, the specific type of the vehicle and when it came off the line. Therefore, you know exactly where and when it was manufactured and the specific the type of vehicle it was.

**Senator Baker:** Could the keys to that vehicle also be identified with the vehicle identification number?

C'est la nouvelle tendance en matière de vol d'automobile. M. Dubin en a parlé dans ses remarques préliminaires. Le vol d'automobile est devenu une entreprise commerciale et cible maintenant les véhicules haut de gamme. Il y a peut-être au total un peu moins de véhicules volés, mais les voleurs redoublent d'effort pour obtenir des véhicules de haut de gamme. Nous avons enregistré beaucoup d'introductions par effraction dans des domiciles parce que les voleurs recherchaient des clés.

**M. Dubin :** Il y a aussi beaucoup de gens qui laissent leur moteur tourner dans leurs entrées; les gens laissent leur véhicule se réchauffer dans leur entrée lorsqu'il fait froid. Lorsqu'ils vont à leur magasin de beignes préféré, ils laissent leur moteur tourner. Nous avons mis sur pied un programme avec la police qui s'appelle « Fermez-le ou perdez-le », pour dire aux gens de ne pas le faire. L'autre aspect est qu'il est possible de remorquer le véhicule.

Une autre préoccupation est que les voleurs trouvent de nouvelles méthodes; c'est pourquoi il faut les arrêter au port. Récemment, on a volé des véhicules alors que les propriétaires avaient toujours leurs clés, même quand il y avait des dispositifs d'immobilisation dans les véhicules. Les voleurs découvrent de nouvelles méthodes, ce que nous trouvons préoccupant. Ils arrivent à trouver une façon de coder les clés, même avec des dispositifs d'immobilisation. Cela ne touche pas un grand nombre de véhicules, mais cela nous préoccupe quand même. Nous les retrouvons dans le port et les clés originales des propriétaires ne se trouvent pas dans les véhicules.

**La présidente :** Sénateur Runciman, vous parliez de la divulgation ministérielle. Je mentionne pour le compte rendu que la disposition en question est le paragraphe 107(6) de la Loi sur les douanes. Il prévoit que le ministre peut fournir un renseignement si la communication est dans l'intérêt public et si cet intérêt l'emporte sur toute violation de la vie privée.

**Le sénateur Baker :** J'aimerais revenir sur la question du numéro d'identification du véhicule. Vous dites que vous avez accès à des endroits secrets, où l'on peut trouver ce qu'on appelle le numéro d'identification du véhicule secondaire. Les médias ont beaucoup parlé de l'incident du Times Square à New York, où l'accusé avait presque réussi à monter dans un avion et était sur le point de quitter les États-Unis. Ils l'ont toutefois arrêté grâce au numéro d'identification du véhicule secondaire auquel vous avez accès.

Je crois que les fabricants d'automobiles s'entendent pour confier à quelqu'un la tâche consistant à placer ce numéro d'identification du véhicule secondaire dans le véhicule. Pouvez-vous confirmer au comité qu'il s'agit bien de 17 chiffres et lettres et nous dire ce qu'ils signifient?

**M. Dubin :** Il y a 17 chiffres, qui sont placés en différents endroits du véhicule. Les fabricants d'automobiles les changent régulièrement pour essayer de tromper les voleurs. Il y a 17 chiffres. Ils vous disent quelle est la marque, le modèle et l'année du véhicule, son type exact et la date de sa production. Vous savez donc exactement à quel endroit et quand il a été fabriqué ainsi que le type exact du véhicule.

**Le sénateur Baker :** Est-il possible d'identifier grâce au numéro d'identification du véhicule les clés de ce véhicule?

**Mr. Dubin:** No. The key is a separate issue.

In the first bombing of the World Trade Center, they were able to capture some of the individuals involved because of the secondary number. It is similar to this situation.

**Senator Baker:** You have access to this secret location for this vehicle information number and you referenced the vehicle identification number at several points in your address and talked about how important that is in the general scheme of things.

You have not addressed this here before this committee, and I suppose that it is an extraneous subject for you and that you do not wish to displace the importance of getting the legislation passed instead of concentrating on a defect that is in the legislation. However, I know you have heard the criticism of a particular clause of the bill by police forces and investigators.

**Mr. Dubin:** Yes.

**Senator Baker:** You have heard about it. You have declined to date to comment on it, because I believe you are finally seeing something that you have worked on over the years come to fruition in this bill, and you do not want to concentrate on defects in it. I am sure that in the normal progress of this bill this committee will be hearing from police officers who lay the charges.

Do you have any comments at all on the two criticisms? The first criticism was raised by Senator Carignan, who questioned why, with the removal of the VINs or altering VINs, parts of vehicles were not covered in this legislation. Second, the bill offers a new defence for these thieves, and it defeats the purpose of the legislation. You have heard this over and over.

Do you have any thoughts at all? You do not have to comment if you do not wish to.

**Mr. Dubin:** First, the secondary numbers are present on several areas of the vehicle. Does the Insurance Bureau of Canada support massive parts marking with identification of some kind that could later relate to a database of VINs and be a benefit to a vehicle to identify in a chop shop every part that was stolen? Yes, we support that, but that is getting manufacturers online to agree to apply a process online where all parts are tagged. That does exist in Australia. It is called DataDot. We do support parts marking.

To answer your first question, that is a benefit for identifying stolen parts once they are chopped in chop shop operations.

The second thing you referred to I think is the tampering with or destruction of a VIN “without lawful excuse.”

**Senator Baker:** You identified it.

**Mr. Dubin:** My own view is that the section will have a lot of merit, even without the words “without lawful excuse.” I have heard the arguments of law enforcement. Let us face it; in a

**M. Dubin :** Non. Les clés sont une autre question.

Après le premier attentat à la bombe du World Trade Center, la police a réussi à capturer certains auteurs de l'attentat à cause du numéro secondaire. Cela ressemble à la situation dont je parlais.

**Le sénateur Baker :** Vous avez accès à cet endroit secret où vous pouvez trouver ce numéro d'identification du véhicule et vous avez parlé de ce numéro à plusieurs reprises dans votre exposé en disant qu'il joue un rôle très important dans la situation actuelle.

Vous n'avez pas parlé de cet aspect devant le comité et je suppose que c'est un sujet un peu secondaire pour vous et que vous ne souhaitez pas diminuer l'importance qu'il y a de faire adopter ce projet de loi plutôt que de vous concentrer sur les lacunes qu'il peut contenir. Je sais toutefois que des services de police et des enquêteurs ont critiqué un certain article du projet de loi.

**M. Dubin :** Oui.

**Le sénateur Baker :** Vous en avez entendu parler. Vous vous êtes abstenu de faire des commentaires sur ce point jusqu'ici, parce que vous constatez qu'un projet sur lequel vous travaillez depuis des années est prêt d'aboutir avec ce projet de loi et vous ne voulez pas en faire ressortir les défauts. Je suis certain qu'au cours de l'étude de ce projet de loi, le comité va entendre le témoignage des policiers qui portent les accusations.

Avez-vous des commentaires à faire au sujet des deux critiques? La première critique a été mentionnée par le sénateur Carignan, qui demandait pourquoi, en plus de l'oblitération ou de l'altération du NIV, les pièces de véhicules n'étaient pas visées par ce projet de loi. Deuxièmement, le projet de loi offre un nouveau moyen de défense à ces voleurs, ce qui va à l'encontre de son objectif. Vous avez entendu ces critères très souvent.

Avez-vous des idées là-dessus? Vous n'êtes pas obligé de faire un commentaire si vous ne le voulez pas.

**M. Dubin :** Premièrement, les numéros secondaires se trouvent dans différentes parties du véhicule. Est-ce que le Bureau d'assurance du Canada est en faveur du marquage général des pièces des véhicules pour que l'on puisse faire des vérifications avec une base de données contenant les NIV et identifier dans un atelier de cannibalisation toutes les pièces de ce véhicule qui ont été volées? Oui, nous sommes en faveur d'une telle mesure, mais il faudrait amener les fabricants à utiliser un procédé en ligne grâce auquel toutes les pièces seraient marquées. Cela se fait en Australie. Ce système s'appelle le DataDot. Nous sommes en faveur du marquage des pièces.

Pour répondre à votre première question, cela est utile pour identifier les pièces volées lorsqu'un véhicule est découpé dans un atelier de cannibalisation.

Le deuxième aspect auquel vous avez fait référence est l'oblitération ou la destruction d'un NIV « sans excuse légitime ».

**Le sénateur Baker :** Vous l'avez mentionné.

**M. Dubin :** À mon avis, cet article sera très utile, même sans les mots « sans excuse légitime ». J'ai entendu les arguments des services d'application de la loi. Il faut le dire; lorsqu'on porte une

criminal charge, it is a responsibility of the prosecution to prove *mens rea*, anyway. Therefore, the prosecution would have to prove, if people did tamper with a VIN, that they did it with a criminal intent.

There are arguments on both sides, but I do not think it is critical that the words “without lawful excuse” are in that section.

**Senator Baker:** “Without lawful excuse” is at the beginning of the clause 4, proposed new subsection 353.1(1): “. . . without lawful excuse, wholly or partially alters, removes or obliterates a vehicle identification number on a motor vehicle.” Then further down in subsection (3) it goes to what you are referring to, which is that this does not include vehicles that are in for repair, for legitimate reasons or for the modification of vehicles. This provision does not apply.

Are you saying that you could take out one of them without interfering with the other?

**Mr. Dubin:** My point is that we know there will be repairs on vehicles that could affect the location of the VIN or the VIN itself. That is a legitimate thing. However, in order to convict them and lay a charge, you have to prove the criminal intent. I think it is as simple as that.

**Mr. Prouse:** You were onto something earlier. Do we want to let the perfect be the enemy of the good here? No. It has been two governments, three elections and any number of parliaments, and we still cannot get a law passed to make it illegal to tamper with a VIN. If you let me keep going, I will show you a little bit of frustration.

We would like to get this passed, and we are perfectly willing to see this section try to work as opposed to getting caught on just that. We do not have a law in Canada at present making it illegal to tamper with a VIN. I tell people that and they are shocked. Will we get completely hung up on that? No. Do not let the perfect be the enemy of the good is the principle we are operating on here.

**Mr. Dubin:** My opinion has been that I think it will still be successful whether those words are in or out. Law enforcement is taking a slightly different approach, but we are just as comfortable leaving it in knowing you will still have to prove why they tampered with a VIN.

**Senator Baker:** When you were asked this question in the House of Commons committee, your answer was — no, this was not you.

**Mr. Dubin:** No, it was not us. We did support it overall.

**Senator Baker:** You were not asked the question directly on this particular point.

**Mr. Dubin:** No, we were not.

accusation pénale, il incombe de toute façon à la poursuite d'établir l'élément moral. C'est pourquoi la poursuite devrait établir, dans le cas où quelqu'un aurait modifié un NIV, que cela a été fait dans une intention criminelle.

Il y a des arguments des deux côtés, mais je ne pense pas qu'il soit essentiel que les mots « sans excuse légitime » figurent dans cet article.

**Le sénateur Baker :** L'expression « sans excuse légitime » se trouve au début de l'article 4, le projet de nouveau paragraphe 353.1(1) : « [...] sans excuse légitime, modifie, enlève ou oblitère, en tout ou en partie, le numéro d'identification d'un véhicule à moteur. » Ensuite, plus loin, au paragraphe (3), on trouve le passage auquel vous faites référence, à savoir que cela ne comprend pas les véhicules que l'on répare, dans un but légitime, notamment pour y apporter une modification. Cette disposition ne s'applique pas.

Dites-vous que nous pourrions supprimer un de ces éléments sans que cela nuise à l'autre?

**M. Dubin :** Le fait est que nous savons que certaines réparations effectuées sur des véhicules peuvent modifier l'emplacement du NIV ou même le NIV lui-même. C'est une opération légitime. Par contre, pour porter une accusation et obtenir une condamnation, il faut établir qu'il y avait une intention criminelle. Je pense que c'est aussi simple que ça.

**M. Prouse :** Nous avons abordé un point intéressant, il y a un instant. Nous savons que le mieux est l'ennemi du bien, n'est-ce pas? Nous avons vu passer deux gouvernements, trois élections et plusieurs législatures et nous n'avons pas encore réussi à faire adopter une loi qui rende illégal le fait de modifier un NIV. Si cela dure encore longtemps, je crois que je vais être un peu frustré.

Nous aimerions que ce projet de loi soit adopté et nous sommes tout à fait disposés à essayer de faire appliquer cet article plutôt que de rester bloqués sur un élément. Il n'existe pas, à l'heure actuelle au Canada, de loi qui incrimine le fait de modifier un NIV. Lorsque je dis cela aux gens, ils sont étonnés. Allons-nous exiger quoi que ce soit à ce sujet? Non. Le mieux est l'ennemi du bien et c'est le principe que nous appliquons ici.

**M. Dubin :** J'estime que ce projet de loi donnera de bons résultats, que ces mots y figurent ou non. Les services d'application de la loi ont un point de vue légèrement différent, mais cela ne nous dérange pas que l'on conserve cette expression sachant qu'il faudra tout de même prouver les raisons pour lesquelles les accusés ont modifié le NIV.

**Le sénateur Baker :** Lorsque l'on vous a posé cette question devant le comité de la Chambre des communes, votre réponse a été — non, ce n'était pas vous.

**M. Dubin :** Non, ce n'était pas nous. Nous l'avons appuyé globalement.

**Le sénateur Baker :** On ne vous a pas posé de questions portant directement sur ce point particulier.

**M. Dubin :** Non.

**Mr. Prouse:** I believe the people who were asked that were — correct me if I am wrong — the manufacturers of construction equipment. They were the people weighing in more heavily on that.

**Senator Joyal:** As you know, this is the third version of this bill. The first version did not include the words “without lawful excuse.” Did you support the first version of the bill at that time?

**Mr. Dubin:** The first version I recall of the bill — and correct me if I am wrong — did not even add the section to address the tampering, altering or destruction of the VIN. I basically spoke with Justice Canada and said, “Since you did not get it through, in order to make this a consolidated approach to address organized auto theft, this would be a great opportunity to address the tampering of the VIN, which is a standard organized criminal activity and is not currently in the Criminal Code.”

**Senator Baker:** The word “modification” is there. In other words, it is legal to remove or alter a VIN in the modification of a vehicle. For some people, “modification” has a specific meaning in case law. It is very complicated. You can modify something easily, and it provides an adequate excuse for it.

The point is that you would prefer to have the police officers, those who lay the charges, and the Crown, rather than yourselves, address the particular question as to whether or not that particular subsection we are referring to is of benefit. Is that right?

**Mr. Dubin:** Honestly, I do not think it will make a difference one way or the other if those words are in or out, because I think we know what the intent of the section is, and I think prosecutors and law enforcement will carry that through. I do not object to the position that law enforcement takes with regard to “without lawful excuse.”

**Senator Housakos:** Thank you for your presence here today and thank you, in particular, for your support on this bill. I thank you for not falling into the easy trap that one can fall into and become cynical and critical and try to find fault with something when the reality is that Bill S-9 is a giant step forward. I think we should commend the government for having the courage to bring it forward. What is more pleasing than to have support from people in the industry who represent the victims of this terrible crime right across the country? I thank you for that.

Above and beyond the legislation, what needs to be done to try to put more holes into this growing industry’s strategy? I know that through the years the insurance companies have encouraged people to buy into the idea of installing alarm systems. As you mentioned earlier, there has been some benefit to that.

As I am from Montreal, I go back to the example of Montreal. By and large, I think we all agree the majority of cars stolen in Montreal right now are usually affordable cars that are sold at large, cars that can be broken down, shipped off and easily have their parts sold for profit. However, there is also obviously a

**M. Prouse :** Je crois que les gens à qui on a posé cette question étaient — et corrigez-moi si je me trompe — les fabricants de matériel de construction. Ce sont les gens qui accordaient beaucoup d’importance à cet aspect.

**Le sénateur Joyal :** Comme vous le savez, nous avons là la troisième mouture du projet de loi. La première version ne comprenait pas les mots « sans excuse légitime ». Étiez-vous en faveur de la première version de ce projet de loi à l’époque?

**M. Dubin :** La première version du projet de loi dont je me souviens — et corrigez-moi si je me trompe — ne contenait même pas l’article qui portait sur la modification et l’oblitération du NIV. J’ai alors parlé avec quelqu’un de Justice Canada et je lui ai dit : « Étant donné que ce projet de loi n’a pas été adopté, si nous voulons adopter une approche globale pour lutter contre le vol de véhicule organisé, ce serait une excellente occasion de parler de la modification du NIV, qui est une activité régulière du crime organisé et qui ne figure pas à l’heure actuelle dans le Code criminel. »

**Le sénateur Baker :** Le mot « modification » est là. Autrement dit, il est légal de supprimer ou de modifier un NIV si l’on modifie le véhicule. Pour certaines personnes, le mot « modification » a un sens particulier dans la jurisprudence. C’est très complexe. Il est très facile de modifier quelque chose et cela fournit une excuse pour le faire.

En fait, vous préféreriez que ce soient les agents de police, ceux qui portent les accusations ou les procureurs de la Couronne et non vous, qui étudient la question de savoir si ce paragraphe dont nous parlons est utile ou non. Est-ce bien exact?

**M. Dubin :** Franchement, je ne pense pas que le fait que ces mots soient dans le projet de loi ou n’y soient pas fasse une différence, parce que je crois que nous savons quelle est l’intention de l’article et que les poursuivants et les services d’application de la loi vont la mettre en œuvre. Je ne m’oppose pas à la position qu’ont adoptée les services de police au sujet de l’expression « sans excuse légitime ».

**Le sénateur Housakos :** Merci d’être ici aujourd’hui et merci, en particulier, d’appuyer ce projet de loi. Je vous remercie également de ne pas être tombé dans le piège qui consiste à adopter une attitude cynique et critique à l’endroit du projet de loi S-9 pour essayer d’y découvrir des lacunes alors qu’en réalité ce projet de loi représente un immense progrès. Nous devrions en fait féliciter le gouvernement d’avoir eu le courage de le présenter. Je me réjouis d’avoir l’appui de représentants de ce secteur qui défendent les victimes de ce crime terrible dans l’ensemble du Canada. Je vous en remercie.

Au-delà de ce projet de loi, que devrions-nous faire pour contrecarrer cette stratégie du crime organisé? Je sais qu’il y a quelques années, les compagnies d’assurances ont encouragé les propriétaires à installer des systèmes d’alarme. Comme vous l’avez mentionné plus tôt, cela a donné quelques résultats.

Je viens de Montréal et je vais donc revenir à l’exemple de Montréal. Dans l’ensemble, je pense que nous pouvons dire que la majorité des voitures qui sont volées à Montréal à l’heure actuelle sont habituellement des voitures de milieu de gamme, des voitures qui peuvent être cannibalisées, expédiées et dont il est facile de

growing phenomenon in the high-end luxury car industry, where the big thing now is they lift the car and off they go. I have also seen that in Montreal. You alluded to that earlier.

What steps can the government take in order to be helpful and try to put holes into this industry's strategy? For example, would it be helpful if we obliged the automotive industry to install GPS and alarm systems? I know it has been talked about. Obviously the industry is adamantly opposed because it would have to pass on the cost to the citizen.

In your opinion, would there be a cost savings overall if we put an end to some of the activities criminals are successfully doing now that yield billions of dollars of profit and where that cost is passed down to people who buy insurance and others down the line anyway?

**Mr. Dubin:** You are correct. Initially, I was involved in supporting electronic immobilizers to make it more difficult to steal cars. We were running a voluntary program, and it ended up being mandated by Transport Canada for September 1, 2007. That has been positive and probably the reason for the significant reduction.

At least in catching stolen vehicles, I think parts marking would be beneficial overall, not only in catching the criminals, but if they saw that you were obtaining the property in chop shops and doing arrests, it would send a strong message out there.

The Insurance Bureau of Canada supports a layered approach to GPS. We will not tell people that we want them to install it, but there is no question that GPS is a good thing. I do not know whether enough studies have been done on the overall recovery results because of a GPS, but if the theft is reported quickly, there is an increased opportunity to recover the vehicle.

We are running a program right now with Genetec called AutoVu, which is licence plate reader technology. We are into an agreement with Montreal, and it will be launched in a pilot very soon. We have been running it in Toronto and Hamilton successfully, with over \$30 million worth of stolen vehicles being recovered since 2002-03.

Those are a few examples. Public awareness is also a key point. We have seen that law enforcement has backed off auto theft. They had more individuals in auto theft units, and we have seen across Canada that many of them have reduced their resources and backed out of auto theft. One thing that would be helpful is more of a joint forces approach and the recreation of some units in municipalities to address auto theft, which would be a positive thing.

vendre les pièces en faisant un bon bénéfice. Il y a également une autre tendance, celle du secteur des voitures de luxe et de haut de gamme, dont les criminels s'emparent et les expédient immédiatement. J'ai également vu cela à Montréal. Vous y avez fait allusion il y a un instant.

Quelles sont les mesures que le gouvernement pourrait prendre pour essayer de contrecarrer cette stratégie du crime organisé? Par exemple, serait-il utile d'obliger les fabricants d'automobiles à installer des systèmes d'alarme et de GPS? Je sais que c'est un sujet dont il a été question. Bien évidemment, les fabricants s'y opposent vivement parce qu'ils seraient obligés de répercuter le coût de ces dispositifs sur les acheteurs.

À votre avis, ferions-nous des économies si nous mettions fin à certaines activités criminelles qui sont exercées avec beaucoup de succès à l'heure actuelle, qui rapportent des milliards de dollars de bénéfices et qui obligent d'autres personnes, celles qui achètent de l'assurance ou d'autres, à assumer ce coût supplémentaire?

**M. Dubin :** Vous avez raison. Au départ, j'étais en faveur d'installer des dispositifs électroniques d'immobilisation pour mettre un obstacle au vol de voiture. Nous avons lancé un programme volontaire et il a été en fait finalement pris en charge par Transports Canada le 1<sup>er</sup> septembre 2007. C'est une expérience positive et c'est sans doute grâce à elle que nous avons constaté une réduction importante de ces vols.

Pour ce qui est de récupérer les véhicules volés, je crois que le marquage des pièces serait une très bonne chose, non seulement parce que cela permettrait d'arrêter les criminels, mais si ces derniers voyaient que cela vous donnait le pouvoir de saisir des biens dans les ateliers de cannibalisation et de procéder à des arrestations, cela serait une très bonne chose.

Le Bureau d'assurance du Canada est en faveur d'une approche progressive au GPS. Nous n'allons pas dire à nos clients que nous voulons qu'ils les installent, mais il est incontestable que les GPS sont une bonne chose. Je ne sais pas si on a fait suffisamment d'études sur le nombre de véhicules récupérés à cause d'un GPS, mais lorsque le vol est rapporté rapidement, il est plus facile de retrouver le véhicule.

Nous nous occupons d'un programme à l'heure actuelle avec Genetec qui s'appelle AutoVu; c'est une technologie de lecture des plaques d'immatriculation. Nous avons passé un accord avec Montréal et un programme pilote sera lancé dans cette ville très prochainement. Il fonctionne avec beaucoup de succès à Toronto et Hamilton et nous avons récupéré 30 millions de dollars de véhicules volés depuis 2002-2003.

Ce sont là quelques exemples. Il est également essentiel de sensibiliser le public à cet aspect. Nous avons constaté que les services de police ont mis la pédale douce sur le vol de véhicule. Il y avait auparavant davantage de personnel dans les unités de lutte contre le vol de véhicule et nous avons constaté que dans différentes régions du Canada, de nombreux services de police avaient vu leurs ressources diminuer et accordaient une priorité moins grande au vol de véhicule. Il serait, par exemple, utile d'amener les services de police à collaborer, à reconstituer certaines unités dans les municipalités pour lutter contre le vol de véhicule, mesure qui serait positive.



**Senator Lang:** I would like to follow up on the previous question. With this new legislation coming into effect, assuming it is passed, how comparable is our legislation with that of the United States?

**Mr. Dubin:** That is a great question. I am pleased you asked that. With the passage of this bill, which will give Canada Border Services Agency that specific ability to identify and seize stolen vehicles and create what we are hoping is a partnership at the ports between law enforcement, the Insurance Bureau of Canada and the CBSA, we will be miles ahead of the United States. The U.S. is not all that effective at the ports. I know this because we sit on the board with the National Insurance Crime Bureau in the United States and we are partners of the North American Export Committee. They are looking to us to set the example. Once this bill is passed, hopefully, they will ask the Insurance Bureau of Canada to assist them in the United States to implement similar programs there.

**Mr. Prouse:** On a larger scale, it is probably worth noting that although we do not have recent statistics, as of 2005, the per capita auto theft rate in Canada was 25 per cent higher than the rate in the United States. Most people are shocked to hear that. The odds of having your vehicle stolen are significantly higher on a per capita basis in Canada.

**Senator Lang:** I have had a car stolen.

**Mr. Prouse:** That figure shocked many people. You want to look at the larger figures. Between 1985 and 2005, Statistics Canada found that auto theft almost doubled in Canada. It has dropped slightly in the last few years. Technology has played a large role in that. Around the mid-1990s, we crossed over and started having a significantly higher auto theft rate than that of the United States. The average Canadian would be surprised.

**Senator Joyal:** I return to the statement in your brief at page 2 that Montreal has the lowest recovery rate. I want to link that to the comment at the top of page 3 of your brief where you state: "Unfortunately, this is just the tip of the iceberg because this was accomplished with very limited resources."

You were talking about recovered high-end vehicles. I believe you were in the room today when the CBSA officials testified.

**Mr. Dubin:** Yes.

**Senator Joyal:** I have the impression that the resources are available to the various police forces, federal, provincial and municipal, across the country in the major cities of Winnipeg, Montreal, Toronto and Vancouver, as well as the border agencies, but that the priority is not there.

**Mr. Dubin:** For exports.

**Le sénateur Lang :** J'aimerais revenir sur la question précédente. Avec l'entrée en vigueur de ce nouveau projet de loi, dans l'hypothèse où il serait effectivement adopté, comment peut-il se comparer avec la situation aux États-Unis?

**M. Dubin :** C'est une excellente question. Je suis heureux que vous l'ayez posée. Avec l'adoption de ce projet de loi, qui va donner à l'Agence des services frontaliers du Canada la capacité d'identifier et de saisir les véhicules volés et de mettre sur pied ce qui nous l'espérons, sera un partenariat dans les ports avec les services de police, le Bureau d'assurance du Canada et l'ASFC, nous serons bien en avance sur les États-Unis. Les États-Unis ne sont pas du tout efficaces dans le contrôle des ports. Je le sais parce que nous siégeons au conseil du National Insurance Crime Bureau des États-Unis et que nous sommes des partenaires du North American Export Committee. Ils espèrent que nous allons donner l'exemple. Lorsque ce projet de loi sera adopté, comme nous l'espérons, ces organismes vont demander au Bureau d'assurance du Canada de les aider à mettre en place des programmes semblables aux États-Unis.

**M. Prouse :** À une plus grande échelle, il est probablement utile de noter que même si nous n'avons pas de statistiques récentes, en 2005, le taux de vol de véhicule par habitant était au Canada de 25 p. 100 supérieur au taux des États-Unis. La plupart de gens sont très surpris d'entendre ces chiffres. La probabilité par habitant de vous faire voler votre voiture est beaucoup forte au Canada.

**Le sénateur Lang :** On a déjà volé ma voiture.

**M. Prouse :** Ce chiffre surprend beaucoup de gens. Il faut prendre une vue d'ensemble. Entre 1985 et 2005, Statistique Canada a constaté que le vol de véhicule au Canada avait pratiquement doublé. Il a légèrement diminué ces dernières années. La technologie explique en grande partie cette diminution. Vers le milieu des années 1990, notre taux de vols de véhicule a commencé à dépasser sensiblement celui des États-Unis. Le Canadien moyen serait fort surpris.

**Le sénateur Joyal :** Je reviens à l'affirmation que l'on trouve à la page 2 de votre mémoire selon lequel c'est à Montréal que les taux de récupération des véhicules sont les plus faibles. J'aimerais relier cet aspect au commentaire qui se trouve en haut de la page 3 de votre mémoire où vous dites : « Malheureusement, ce n'est que la pointe de l'iceberg, parce que tout cela a été accompli avec des ressources très limitées. »

Vous parlez de récupérer des véhicules haut de gamme. Je crois que vous étiez dans la salle lorsque les représentants de l'ASFC ont témoigné.

**M. Dubin :** Oui.

**Le sénateur Joyal :** J'ai l'impression que les divers services de police fédéraux, provinciaux et municipaux, dans l'ensemble du pays, dans les grandes villes de Winnipeg, Montréal, Toronto et Vancouver, ainsi que les organismes frontaliers, disposent de ressources suffisantes, mais qu'ils n'en font pas une priorité.

**M. Dubin :** Pour les exportations.

**Senator Joyal:** Yes. I have the impression that with the variety of crimes that the police have to pursue, they prioritize their resources to certain areas. In some areas, as you say, it is a lesser crime in its impact because the crime is not *in persona* but *in rem*. Certainly, fewer resources are devoted to fighting that crime than what are needed, given its increasing frequency.

**Mr. Dubin:** I would say that because of the somewhat best practices implemented in the ports of Montreal and Halifax as a result of the pilot that started in 2009, the CBSA has been quite effective in identifying a significant volume, but, certainly, it is only the tip of the iceberg.

I think more resources should be placed at the ports, especially if there is more intelligence information to be analyzed, which means that more containers will be pulled. We are prepared to work with the CBSA in terms of additional resources.

However, I do not want anyone to think that the CBSA has not been pretty effective with the minimum resources it has had. The people there have done good work with their limited resources. Yes, I support the need for more resources to be effective, in particular if they are going to open up at the Port of Vancouver. Only a few weeks ago, it was reported to us that nine high-end vehicles stolen for export were seized based on a tip by the IMPACT team. They were stopped from export out of Vancouver. No one knows how high that volume is.

**Mr. Prouse:** Mr. Jolicoeur, a former president of the CBSA, spoke to us at committee a few years ago about opening containers. He said that we do not need to open all the containers, just the right ones. That was a great line. We want to apply that to this situation. With good technology, good data sharing and good law, we can take a further bite out of this problem. I will always remember that. You do not have to open all of them, just the right ones.

**Mr. Dubin:** The key to limiting the number of containers and getting the right containers is intelligence. You do not have to see all the containers. Working and sharing with CBSA has worked extremely well. The intelligence exists, but it can be improved. Even with the limited resources they have, the difference in where we are today compared to where we were in 2008 is like night and day.

**Senator Joyal:** The resources are still an essential element for efficiency to meet the objective of the bill, which is to reduce the level of crime and to catch the perpetrators.

**Mr. Dubin:** It will very much meet the purpose of the bill. Can it be improved so that more vehicles are spotted? Absolutely, but we are certainly headed in the right direction. This bill supports

**Le sénateur Joyal :** Oui. J'ai l'impression que les services de police doivent s'occuper de tellement de crimes qu'ils sont obligés d'établir des priorités pour ce qui est d'affecter leurs ressources. Dans certains secteurs, comme vous le dites, le crime a des répercussions moins graves parce qu'il ne s'agit pas d'un crime *in persona* mais *in rem*. Il est évident que les ressources consacrées à cette activité criminelle sont insuffisantes par rapport à ce qu'il faudrait, si l'on tient compte du fait que la fréquence de ce crime augmente.

**M. Dubin :** Je suis d'accord avec vous parce que grâce aux bonnes pratiques qui ont été adoptées dans les ports de Montréal et Halifax à la suite du projet pilote qui a débuté en 2009, l'ASFC a réussi à découvrir un nombre important de véhicules volés, malheureusement, ce n'est que la pointe de l'iceberg, parce que tout cela a été accompli avec des ressources très limitées.

Il faudrait, à mon avis, affecter davantage de ressources dans les ports, en particulier pour analyser davantage de renseignements criminels, ce qui veut dire qu'il y aura un plus grand nombre de conteneurs qui seront inspectés. Nous sommes prêts à travailler avec l'ASFC pour ce qui est des ressources supplémentaires.

Je ne voudrais toutefois pas que vous en déduisiez que l'ASFC n'a pas obtenu de bons résultats avec les ressources minimales dont elle disposait. Le personnel de cette agence a fait de l'excellent travail avec des ressources limitées. Oui, je suis en faveur d'augmenter les ressources attribuées à cet organisme, en particulier s'il va étendre son activité au port de Vancouver. Il y a quelques semaines encore, nous avons appris que neuf véhicules de haut de gamme qui avaient été volés en vue de leur exportation avaient été saisis grâce à un renseignement communiqué par l'équipe IMPACT. Leur exportation à partir du port de Vancouver a été bloquée. Personne ne sait combien il y a de ces véhicules.

**M. Prouse :** M. Jolicoeur, un ancien président de l'ASFC, nous a parlé, il y a quelques années, l'inspection des conteneurs. Il a dit qu'il n'était pas nécessaire d'ouvrir tous les conteneurs, mais seulement ceux qui sont suspects. C'était une excellente remarque. Nous souhaitons pouvoir appliquer cette attitude à la situation actuelle. Avec une bonne technologie, une bonne communication des renseignements et de bonnes lois, nous pouvons circonscrire encore davantage ce problème. Je n'oublierai jamais cette remarque. Il n'est pas nécessaire de les ouvrir tous, seulement ceux qui sont suspects.

**M. Dubin :** L'outil qui permet de limiter le nombre de conteneurs à ouvrir et d'ouvrir les conteneurs suspects, ce sont les renseignements criminels. Il n'est pas nécessaire d'examiner tous les conteneurs. Le fait de travailler en collaboration avec l'ASFC a donné d'excellents résultats. Les renseignements criminels existent, mais il est encore possible de les améliorer. Même avec les ressources limitées dont cette agence dispose, je dirais que la différence que l'on peut constater entre la situation actuelle et celle qui régnait en 2008 est comme le jour et la nuit.

**Le sénateur Joyal :** Les ressources sont quand même un aspect essentiel de la capacité de réaliser l'objectif du projet de loi, qui est de réduire le nombre de vols et d'en attraper les auteurs.

**M. Dubin :** Cela est tout à fait conforme à l'objectif du projet de loi. Peut-on l'améliorer pour retrouver davantage de véhicules? Absolument, mais nous allons certainement dans la bonne

what has been done. Even with the resources they have, with improved intelligence they will be able to find a significant volume of stolen vehicles prior to export.

**Senator Joyal:** According to you who monitor that, in two or three years, you will be able to show the level of recovery and the number of disbanded gangs from that field.

**Mr. Dubin:** Yes, we track it carefully. I support additional resources at these ports to make the bill as effective as it possibly can be, rather than work with the somewhat limited resources of the current situation.

[Translation]

**Senator Boisvenu:** You know, stolen vehicle trafficking is very similar to drug trafficking. The container full of stolen vehicles belongs to organized crime. But often, the cars were at the outset stolen by young people, minors, because the adult who manages the luxury car container knows that the youth who gets caught will receive a ridiculous sentence.

The same thing applies to drugs. The drugs that are now sold in primary and secondary schools are often sold by minors, young criminals hired by adults; the youngsters sell it because the adult knows that if a youth is caught and sentenced, that sentence will be very light. What is important in this bill is that sentences will be harsher, so that young people who steal cars will be afraid to get caught.

When you were saying earlier that police officers no longer intervene where cars are concerned, it is not necessarily because they lack the resources or have other priorities. Rather, it is because the sentences are ridiculous; they catch the same thieves over and over again, the same young hoodlums are sent before the judge year in, year out, and the police officers finally give up. They do not want to investigate stolen cars because they know that there is a legal void in the Criminal Code in this regard.

The police officer who sees the same criminal five times during the same year because he has stolen a car and has already served his six-month or two-year sentence in the community is no longer interested in working on that file. He prefers to work on more important issues, comparatively speaking, where sentences will be stiffer, such as sexual assault cases or other issues.

In that sense, the bill is important because it brings sentences up to a normal level, so that people will be afraid to get caught. Currently, those who steal cars are not afraid to get caught.

So according to you, would the fact that sentences will be heavier have an impact on reducing crime?

[English]

**Mr. Dubin:** Yes, we are convinced. You are absolutely correct; there is no deterrent right now for repeat offenders who are stealing cars. It is a revolving door. They are going in and out of the justice system. We are convinced that building a strong

direction. Le projet de loi appuie ce qui a été fait. Même avec les ressources actuelles, si elle dispose de meilleurs renseignements criminels, l'agence pourra récupérer un nombre important de véhicules volés avant qu'ils soient exportés.

**Le sénateur Joyal :** D'après vous qui surveillez la situation, dans deux ou trois ans, vous pourrez nous fournir le nombre de véhicules récupérés et celui des gangs de ce secteur qui ont été démantelés.

**M. Dubin :** Oui, nous suivons tout cela soigneusement. Je suis en faveur d'augmenter les ressources accordées pour les ports, de façon à utiliser aussi efficacement que possible l'outil qu'est le projet de loi, plutôt que de continuer à travailler avec les ressources relativement limitées que nous avons actuellement.

[Français]

**Le sénateur Boisvenu :** Vous savez, le commerce de voitures ressemble beaucoup à celui de la drogue. Le conteneur plein d'automobiles volées appartient au crime organisé. Mais souvent, les voitures ont d'abord été volées par des jeunes, des mineurs parce que l'adulte, qui gère le conteneur de voitures de luxe, sait que le jeune qui se fait attraper recevra une peine ridicule.

C'est la même chose pour la drogue. La drogue qui se vend maintenant dans les écoles primaires et secondaires, ce sont souvent des mineurs, des jeunes criminels embauchés par des adultes qui la vendent parce que l'adulte sait que si le jeune reçoit une sentence, elle sera très légère. Ce qui est important dans ce projet de loi, c'est de durcir les peines pour faire en sorte que les jeunes qui volent des voitures aient peur d'être pris.

Quand vous disiez tantôt que les policiers ne travaillent plus sur les voitures, ce n'est pas nécessairement parce qu'ils manquent de ressources ou qu'ils ont d'autres priorités. C'est plutôt parce que comme les peines sont ridicules, ils prennent les mêmes voleurs à répétition, ils retrouvent le même petit truand devant le juge, chaque année et les policiers finissent par abandonner. Il ne fait plus d'enquête sur les voitures parce qu'il sait qu'il y a un vide juridique dans le Code criminel sur ce sujet.

Le policier qui voit le même criminel cinq fois durant la même année parce qu'il a volé une voiture, et qui a déjà purgé une peine de six mois ou deux ans dans la collectivité n'est plus intéressé à travailler sur ce dossier. Il préfère travailler sur des dossiers plus importants en comparaison et dont les peines sont plus sévères, telles que les agressions sexuelles ou autres.

En ce sens, le projet de loi est important parce qu'il ramène les peines à un niveau normal pour faire en sorte que les gens craignent de se faire prendre. Actuellement, il n'y a pas de crainte à se faire prendre lorsqu'on vole une voiture.

Alors selon vous, le fait que les peines soient plus sévères aurait-il un impact sur la réduction de la criminalité?

[Traduction]

**M. Dubin :** Oui, nous sommes convaincus. Vous avez tout à fait raison; les peines ne dissuadent aucunement les récidivistes qui volent des voitures. C'est un tourniquet. Les gens passent et repassent dans le système de justice. Nous sommes convaincus

deterrent, such as what is in Bill S-9, will play an important role in making all individuals think twice before getting involved in organized auto theft.

I know that because we met with a professional auto thief in the Brockville prison a few years ago. I spent a day interviewing him on video. He had been doing it for 30 years and made \$300,000 tax free a year. We asked him, "If the system was tough in a deterrent and you got serious jail time once you turned into that repeat offender, would you have continued in stealing cars?" He said that without any doubt in his mind he would not have continued in auto theft had they been tough with him. He said that when conditional sentences and house arrest are given, and they are hardly held, they go out and start stealing cars all over again and do it in a group. Unfortunately, he thought the justice system was just so lenient there was absolutely no risk in their activity. Therefore I agree with you.

**Senator Boisvenu:** Thank you.

**The Chair:** Have you ever found any statistics on the sentences? I have seen conflicting statements, and there is some difficulty because, at the moment, car theft is not singled out by Statistics Canada for tracking as a separate offence, as I understand it, although we will be hearing from Statistics Canada as well.

Have you compiled any statistics in the insurance industry about the judicial consequences?

**Mr. Dubin:** No, but we continue to see all of the decisions for those who were charged and convicted in auto theft. At least I can say very much so in Ontario, as a perfect example. The greatest amount of auto theft is in Ontario and Quebec: Approximately 31,000 cars were stolen in each of those provinces in 2008, to give you an idea. We follow the decisions. Unfortunately, it is extremely rare for individuals to get any form of serious jail time, and that is why we think this bill is so important.

**The Chair:** What do you consider serious jail time?

**Mr. Dubin:** Any jail sentence. Most of them are not getting any jail sentence. They are getting conditional sentences and minor house arrests, and they are put on probation. As a matter of fact, two individuals over the last month were re-arrested and put into custody because when they were let go on probation, they broke their probation order.

**Mr. Prouse:** One huge, complicating factor is that 40 per cent of those charged with auto theft are young offenders. We hear anecdotally that organized crime hires young offenders as their employees essentially to steal these vehicles. They get paid on a

qu'en renforçant l'aspect dissuasif, comme le fait le projet de loi S-9, les criminels vont y penser à deux fois avant de se mêler du vol de véhicule organisé.

Je le sais parce que j'ai rencontré un voleur de véhicule professionnel dans la prison de Brockville, il y a quelques années. Je lui ai parlé pendant toute une journée et j'ai enregistré la conversation sur vidéo. Il faisait ce travail depuis 30 ans et gagnait près de 300 000 \$ par année, sans impôt. Nous lui avons posé la question suivante : « Si le système était plus sévère, avec un fort élément dissuasif, et que les tribunaux imposaient de longues périodes d'emprisonnement aux récidivistes, est-ce que tu aurais continué à voler des voitures? » Il a déclaré qu'il n'avait aucun doute qu'il n'aurait pas continué à voler des voitures si les sanctions avaient été sévères. Il a dit que, lorsqu'ils reçoivent une peine d'emprisonnement avec sursis et la détention à domicile, ils sont détenus pendant de très brèves périodes; ils ressortent et recommencent à voler des voitures et ils le font en groupe. Il est regrettable qu'il pense que le système de justice était tellement peu sévère que cette activité ne comportait absolument aucun risque. C'est pourquoi je suis d'accord avec vous.

**Le sénateur Boisvenu :** Merci.

**La présidente :** Avez-vous trouvé des statistiques sur les peines. J'ai vu des déclarations contradictoires et il existe un certain problème parce qu'à l'heure actuelle, Statistique Canada ne suit pas le vol de voiture en tant qu'infraction distincte, d'après ce que j'ai compris, mais nous allons bientôt entendre des représentants de Statistique Canada.

Avez-vous compilé des statistiques dans le secteur de l'assurance, au sujet des conséquences judiciaires?

**M. Dubin :** Non, mais nous continuons d'examiner toutes les décisions qui touchent ceux qui ont été accusés et condamnés pour vol de véhicule. Du moins, je peux en parler pour l'Ontario, qui est un parfait exemple. La plus grande partie des vols de voiture sont commis en Ontario et au Québec : près de 31 000 voitures ont été volées dans chacune de ces provinces en 2008, pour vous donner une idée. Nous suivons les décisions. Malheureusement, il est extrêmement rare que les accusés reçoivent une peine d'emprisonnement sévère, et c'est la raison pour laquelle nous pensons que ce projet de loi est si important.

**La présidente :** Qu'est-ce que vous appelez une peine d'emprisonnement sévère?

**M. Dubin :** N'importe quelle peine d'emprisonnement. La plupart des accusés ne font même pas l'objet d'une peine de prison. Ils reçoivent une peine d'emprisonnement avec sursis et des détentions à domicile de courte durée; ils sont aussi placés en probation. En fait, il y a des individus qui ont été arrêtés à nouveau le mois dernier et placés en détention, parce que, lorsqu'ils ont été libérés en probation, ils n'ont pas respecté leur ordonnance de probation.

**M. Prouse :** Il y a un aspect complexe qui a un effet considérable, c'est que 40 p. 100 des personnes accusées de vol de voiture sont des jeunes contrevenants. Nous avons entendu dire que le crime organisé embauchait des jeunes contrevenants

per-vehicle basis. They make ideal employees for organized crime because they are out quickly, and the organized crime does not have to be directly involved.

That is why Mr. Dubin talked about a layered approach. There must be many facets to dealing with auto theft. There is not one magic bullet that will address all of this. It is a complex issue, and as with any complex issue, a number of different approaches must be taken.

**The Chair:** No magic bullets anywhere in life, I guess.

**Mr. Prouse:** No.

**The Chair:** Thank you both very much indeed. It has been extremely helpful and extremely interesting.

**Mr. Dubin:** Thank you.

**The Chair:** Colleagues, I will ask you to sit still for one more minute after I gavel the end of this formal portion of the meeting just for a quick word about future business.

(The committee adjourned.)

pour qu'ils volent ces véhicules. Ils reçoivent une somme forfaitaire par véhicule. Ce sont des employés idéaux pour le crime organisé parce qu'ils sont libérés rapidement et que le crime organisé n'a donc pas à se mêler directement de cet aspect.

C'est la raison pour laquelle M. Dubin a parlé d'une approche progressive. La lutte contre le vol d'automobile comporte de nombreuses facettes. Il n'y a pas une seule solution qui pourra régler ce problème. C'est une question complexe et comme pour toute question complexe, il faut adopter un certain nombre d'approches différentes.

**La présidente :** Il n'y a jamais de solution magique, je crois.

**M. Prouse :** Non.

**La présidente :** Je vous remercie tous les deux. Vos interventions ont été extrêmement utiles et extrêmement intéressantes.

**M. Dubin :** Merci.

**La présidente :** Chers collègues, je vais vous demander de rester dans la salle un instant après la partie publique de notre séance et je vous dirai alors quelques mots au sujet de nos travaux futurs.

(La séance est levée.)



*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada –  
Publishing and Depository Services  
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –  
Les Éditions et Services de dépôt  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

---

APPEARING

**Wednesday, May 26, 2010**

The Honourable Robert Nicholson, P.C., M.P., Minister of Justice  
and Attorney General of Canada.

WITNESSES

**Wednesday, May 26, 2010**

*Department of Justice Canada:*

William Bartlett, Senior Counsel, Criminal Law Policy Section;

Paula Clarke, Counsel, Criminal Law Policy Section.

**Thursday, May 27, 2010**

*Canada Border Services Agency:*

Caroline Xavier, Director General, Corporate Secretariat Directorate;

Robert Borland, Counsel.

*Canada Revenue Agency:*

Terrance I. McAuley, Assistant Commissioner;

Johanne Charbonneau, Director, Criminal Investigations Division.

*Insurance Bureau of Canada:*

Richard Dubin, Vice-President, Investigative Services;

Dennis Prouse, Director, Government Relations.

COMPARAÎT

**Le mercredi 26 mai 2010**

L'honorable Robert Nicholson, C.P., député, ministre de la Justice  
et procureur général du Canada.

TÉMOINS

**Le mercredi 26 mai 2010**

*Ministère de la Justice Canada :*

William Bartlett, avocat-conseil, Section de la politique en matière  
de droit pénal;

Paula Clarke, avocate, Section de la politique en matière de droit pénal.

**Le jeudi 27 mai 2010**

*Agence des services frontaliers du Canada :*

Caroline Xavier, directrice générale, Direction du secrétariat général;

Robert Borland, avocat.

*Agence du revenu du Canada :*

Terrance I. McAuley, sous-commissaire;

Johanne Charbonneau, directrice, Division des enquêtes criminelles.

*Bureau d'assurance du Canada :*

Richard Dubin, vice-président, Services d'enquête;

Dennis Prouse, directeur, Relations gouvernementales.