

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, October 9, 2024

The Standing Senate Committee on Banking, Commerce and the Economy met with videoconference this day at 4:18 p.m. [ET] to consider Bill C-244, An Act to amend the Copyright Act (diagnosis, maintenance and repair); and Bill C-294, An Act to amend the Copyright Act (interoperability).

Senator Tony Loffreda (*Deputy Chair*) in the chair.

[*English*]

The Deputy Chair: Hello, everyone, and welcome to this meeting of the Standing Senate Committee on Banking, Commerce and the Economy. My name is Senator Tony Loffreda, and I serve as the deputy chair of this committee. I would like to introduce the members of the committee. Instead of introducing them myself, I would ask them to introduce themselves.

[*Translation*]

Senator Gignac: Welcome to everyone. Clément Gignac from Quebec.

Senator Massicotte: Paul Massicotte from Quebec.

Senator Ringuette: Pierrette Ringuette from New Brunswick.

[*English*]

Senator Fridhandler: Daryl Fridhandler, Alberta.

Senator Yussuff: Hassan Yussuff, Ontario.

Senator Varone: Toni Varone, Ontario.

Senator C. Deacon: Colin Deacon, Nova Scotia.

Senator Marshall: Elizabeth Marshall, Newfoundland and Labrador.

Senator Martin: Yonah Martin from British Columbia.

The Deputy Chair: Thank you, and welcome. Today, we will continue our examination of Bill C-244, An Act to amend the Copyright Act (diagnosis, maintenance and repair). I hear that this panel will only discuss Bill C-244. We'll proceed to Bill C-294 afterwards. For our first panel, we have the pleasure of welcoming in person Lucas Malinowski, Director, Federal Affairs, Global Automakers of Canada; Craig Drury, former chairman and Vice-President of Vermeer Canada Inc.,

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 9 octobre 2024

Le Comité sénatorial permanent des banques, du commerce et de l'économie se réunit aujourd'hui, à 16 h 18 (HE), avec vidéoconférence, afin d'examiner le projet de loi C-244, Loi modifiant la Loi sur le droit d'auteur (diagnostic, entretien et réparation); et le projet de loi C-294, Loi modifiant la Loi sur le droit d'auteur (interopérabilité).

Le sénateur Tony Loffreda (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le vice-président : Bonjour à tous, et bienvenue à cette réunion du Comité sénatorial permanent des banques, du commerce et de l'économie. Je suis le sénateur Tony Loffreda et je suis le vice-président du comité. Je voudrais vous présenter les membres du comité. En fait, au lieu de les présenter, je vais leur demander de se présenter eux-mêmes.

[*Français*]

Le sénateur Gignac : Bienvenue à tous. Clément Gignac, du Québec

Le sénateur Massicotte : Paul Massicotte, du Québec.

La sénatrice Ringuette : Pierrette Ringuette, du Nouveau-Brunswick.

[*Traduction*]

Le sénateur Fridhandler : Daryl Fridhandler, de l'Alberta.

Le sénateur Yussuff : Hassan Yussuff, de l'Ontario.

Le sénateur Varone : Toni Varone, de l'Ontario.

Le sénateur C. Deacon : Colin Deacon, de la Nouvelle-Écosse.

La sénatrice Marshall : Elizabeth Marshall, de Terre-Neuve-et-Labrador.

La sénatrice Martin : Yonah Martin, de la Colombie-Britannique.

Le vice-président : Merci, et bienvenue. Aujourd'hui, nous poursuivons notre étude du projet de loi C-244, Loi modifiant la Loi sur le droit d'auteur (diagnostic, entretien et réparation). Les témoins devant nous ne discuteront que du projet de loi C-244. Nous passerons au projet de loi C-294 ensuite. Dans le premier groupe de témoins, nous avons le plaisir d'accueillir, en personne, Lucas Malinowski, directeur, Affaires fédérales, Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada; Craig Drury,

Associated Equipment Distributors; and Christina De Toni, Vice-President, Policy and Government Affairs, Entertainment Software Association of Canada. And by video conference, we welcome Marla Poor, Senior Corporate Counsel, Policy and Government Affairs, Nintendo of America, also with the Entertainment Software Association of Canada.

I understand that all three organizations have opening remarks. We will start with Mr. Malinowski. Mr. Malinowski, the floor is yours.

Lucas Malinowski, Director, Federal Affairs, Global Automakers of Canada: Thank you, chair and members of the committee, for the opportunity to appear before you today on behalf of the Global Automakers of Canada. As the chair mentioned, my comments will focus on Bill C-244.

Global Automakers of Canada is a national trade association representing the Canadian interests of 16 of the world's most respected automakers with over 25 brands in the Canadian automotive market.

Auto manufacturing directly supports over 125,000 good-paying Canadian jobs, and we are working hard to ensure the Canadian industry remains a key component of an electrified North American value chain.

Automakers have always supported the repairability and sustainability of their vehicles, building increasingly reliable cars which, when properly maintained, serve Canadian drivers for hundreds of thousands of kilometres.

To that end, since 2010, the Canadian Automotive Service Information Standard, or CASIS, has been in place so that the aftermarket has the same access as the vehicle manufacturers' dealers to service and repair information, training and specialized tooling to ensure proper repairs to vehicles. In the sudden absence of the aftermarket website that had consolidated original equipment manufacturer, or OEM, service and repair information, automakers developed casisonestop.ca to provide a single point of public access to individual manufacturer service and repair portals.

Automakers have significant emissions and safety requirements, including on privacy and connected systems, that their vehicles must meet to be sold in the Canadian market. We are also currently fighting against historic levels of car theft in Canada.

ancien président et vice-président de Vermeer Canada Inc., Associated Equipment Distributors; et Christina De Toni, vice-présidente, Politiques et affaires gouvernementales, Association canadienne du logiciel de divertissement. Et, par vidéoconférence, nous accueillons Marla Poor, conseillère juridique principale, Politique et affaires gouvernementales, Nintendo de l'Amérique, Association canadienne du logiciel de divertissement.

Je crois que les trois organisations prononceront des déclarations préliminaires. Nous commencerons par M. Malinowski. Vous avez la parole.

Lucas Malinowski, directeur général, Affaires fédérales, Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada : Merci, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du comité, de me donner l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui au nom des Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada. Comme le président l'a mentionné, mes commentaires porteront sur le projet de loi C-244.

Les Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada sont une association commerciale nationale qui représente les intérêts canadiens de 16 des constructeurs automobiles les plus respectés au monde, avec plus de 25 marques sur le marché automobile canadien.

La fabrication automobile soutient directement plus de 125 000 emplois bien rémunérés au Canada, et nous travaillons fort pour nous assurer que ce secteur canadien demeure un élément clé de la chaîne de valeur électrifiée nord-américaine.

Les constructeurs automobiles ont toujours soutenu la réparabilité et la durabilité de leurs véhicules, construisant des voitures de plus en plus fiables qui, lorsqu'elles sont correctement entretenues, servent les conducteurs canadiens pendant des centaines de milliers de kilomètres.

À cette fin, depuis 2010, la Norme canadienne visant les renseignements sur l'entretien des véhicules automobiles, ou NCREVA, a été mise en place pour que le marché secondaire ait le même accès que les concessionnaires des constructeurs automobiles aux renseignements sur l'entretien et la réparation, ainsi qu'à la formation et à l'outillage spécialisé pour assurer des réparations adéquates aux véhicules. Après la soudaine disparition du site Web du marché secondaire qui regroupait les informations sur l'entretien et les réparations des fabricants d'équipement d'origine, les constructeurs automobiles ont créé casisonestop.ca pour fournir un point d'accès public unique aux portails d'entretien et de réparation de chaque fabricant.

Les constructeurs automobiles doivent respecter des exigences élevées en matière d'émissions et de sécurité, y compris en ce qui concerne la protection de la vie privée et les systèmes connectés, pour que leurs véhicules puissent être vendus sur le marché canadien. Nous luttons aussi actuellement contre des niveaux historiques de vols de voitures au Canada.

CASIS provides a balance between access to repair and maintenance information while ensuring the security and integrity of vehicle systems critical to emissions and safety.

The bill before you proposes to take a one-size-fits-all approach to the right to repair. Cars do not have the same planned obsolescence or sustainability challenges that we are seeing in other sectors. The committee's study thus far has already raised the potential challenges of this legislation which should not be dismissed as something the government can figure out later in regulation or with additional legislation. There are serious implications for opening up critical vehicle systems to anyone and everyone. To that end, we would ask the committee to amend Bill C-244 to exclude vehicle safety and emissions systems, as was done for sound recordings.

Barring that, we would ask the committee to amend Bill C-244 to include a review mechanism, much like the triennial rule-making process in the U.S., and, as a bare minimum, we would ask that the committee provide an observation for the need to ensure the government addresses the potential impacts of these amendments to the Copyright Act on vehicle safety, emissions and privacy systems.

Thank you for your time, and I look forward to your questions.

The Deputy Chair: Thank you, Mr. Malinowski. Mr. Drury, we will now hear your opening remarks.

Craig Drury, former chairman and Vice-President of Vermeer Canada Inc., Associated Equipment Distributors: Thank you, chair. I'm here today as the past chair of the Associated Equipment Distributors and the Vice-President of Operations at Vermeer Canada.

Vermeer Canada is a full-service industrial equipment dealer specializing in equipment sales, parts, service and support. Our association represents companies involved in selling, renting and servicing essential equipment for industries like construction, farming, forestry and mining. In Canada, we employ over 27,000 people. These are primarily business-to-business transactions.

We fully support customers' right to repair their equipment. In fact, the availability of diagnostic tools, parts and repair information is already available in most cases. We know that idle equipment means lost time and money, so it's in our best interest to keep machines running, whether that's through our service technicians, the customer or third party providers. I challenge

La NCREVA assure l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien tout en garantissant la sécurité et l'intégrité des systèmes automobiles essentiels aux émissions et à la sécurité.

Le projet de loi propose d'adopter une approche uniforme du droit à la réparation. Les voitures ne sont pas confrontées aux mêmes problèmes d'obsolescence planifiée ou de durabilité que ceux que nous observons dans d'autres secteurs. L'étude du comité a déjà soulevé les enjeux potentiels du projet de loi, qui ne doivent pas être considérés comme quelque chose que le gouvernement pourra régler plus tard par le biais de la réglementation ou d'un autre projet de loi. L'ouverture des systèmes cruciaux des véhicules à tous et à chacun a de sérieuses implications. C'est pourquoi nous demandons au comité d'amender le projet de loi C-244 afin d'exclure les systèmes de sécurité et d'émissions des véhicules, comme cela a été fait pour les enregistrements sonores.

À défaut, nous demandons au comité d'amender le projet de loi C-244 afin d'y inclure un mécanisme d'examen, à l'instar du processus triennal de réglementation aux États-Unis, et, au strict minimum, nous demandons au comité de formuler une observation sur la nécessité de veiller à ce que le gouvernement tienne compte des conséquences potentielles de ces modifications à la Loi sur le droit d'auteur sur la sécurité et les émissions des véhicules, et les systèmes de protection de la vie privée.

Merci de votre attention, et je suis impatient de répondre à vos questions.

Le vice-président : Merci, monsieur Malinowski. Monsieur Drury, nous allons maintenant entendre votre déclaration préliminaire.

Craig Drury, ancien président et vice-président de Vermeer Canada Inc., Associated Equipment Distributors : Merci, monsieur le président. Je suis ici aujourd'hui en tant qu'ancien président d'Associated Equipment Distributors et vice-président des opérations chez Vermeer Canada.

Vermeer Canada est un concessionnaire d'équipements industriels à service complet qui se spécialise dans la vente d'équipement, les pièces, le service et le soutien. Notre association représente des entreprises qui vendent, louent et entretiennent des équipements essentiels pour des secteurs tels que la construction, l'agriculture, la sylviculture et l'exploitation minière. Au Canada, nous employons plus de 27 000 personnes. Il s'agit principalement de transactions interentreprises.

Nous soutenons pleinement le droit des clients à réparer leur équipement. En fait, les outils de diagnostic, les pièces et les informations sur les réparations sont déjà disponibles dans la plupart des cas. Nous savons qu'un équipement inutilisé est synonyme de perte de temps et d'argent. Il est donc dans notre intérêt de maintenir les machines en état de marche, que ce soit

this committee to ask those advocating for Bill C-244 to tell you specifically what they want equipment dealers and manufacturers to provide that isn't available today. Nearly every repair can be completed by the customer or an independent repair company without needing a dealer service technician.

However, we do not support unrestricted access to critical software that governs environmental and safety protections, which is what Bill C-244 would allow. Allowing access to this software could have dangerous consequences. It could undermine emissions controls, and it could disable safety features that protect both operators and the public. Unqualified individuals attempting repairs on sophisticated machinery could put themselves and others at risk.

Other legislatures around North America have looked at this carefully and exempted heavy equipment. We are very different from everyday consumer products like phones and fridges. New York, California, Oregon and Minnesota have exempted off-road equipment.

Parliament and this committee need to slow down and get this right. An amendment at this committee stage should be introduced to send a clear message to provinces: Exempting off-road vehicles will keep workers, communities and the environment protected.

Thank you.

The Deputy Chair: Thank you, Mr. Drury. Ms. De Toni, we will now hear your opening remarks.

Christina De Toni, Vice-President, Policy and Government Affairs, Entertainment Software Association of Canada: Thank you, chair and honourable committee members.

[*Translation*]

Thank you for the invitation to appear today.

[*English*]

The Entertainment Software Association of Canada, or ESAC, represents major video game console makers, publishers, large and small independent developers and national distributors. Joining me today is Marla Poor from Nintendo of America.

par l'intermédiaire de nos techniciens de maintenance, du client ou de fournisseurs tiers. Je mets au défi le comité de demander à ceux qui appuient le projet de loi C-244 de vous dire précisément ce qu'ils veulent que les concessionnaires et les fabricants d'équipement fournissent et qui n'est pas déjà disponible. Presque toutes les réparations peuvent être effectuées par le client ou par une entreprise de réparation indépendante sans qu'il soit nécessaire de faire appel à un technicien de service du concessionnaire.

Nous ne sommes toutefois pas favorables à un accès illimité aux logiciels essentiels qui régissent la protection de l'environnement et la sécurité, ce que permettrait le projet de loi C-244. Permettre l'accès à ces logiciels pourrait avoir des conséquences dangereuses. Il pourrait saper les contrôles d'émissions et désactiver les dispositifs de sécurité qui protègent les opérateurs et le public. Les personnes non qualifiées qui tenteraient de réparer des machines sophistiquées pourraient se mettre en danger et mettre d'autres personnes en danger.

D'autres législateurs en Amérique du Nord ont examiné attentivement cette question et ont exempté les équipements lourds. Nous sommes très différents des produits de consommation courante tels que les téléphones et les réfrigérateurs. New York, la Californie, l'Oregon et le Minnesota ont exempté les équipements hors route.

Le Parlement et votre comité doivent prendre le temps de bien faire les choses. Un amendement devrait être proposé à l'étape du comité afin d'envoyer un message clair aux provinces : l'exemption des véhicules hors route permettra de protéger les travailleurs, les communautés et l'environnement.

Merci.

Le vice-président : Merci, monsieur Drury. Madame De Toni, nous allons maintenant entendre votre déclaration préliminaire.

Christina De Toni, vice-présidente, Politiques et affaires gouvernementales, Association canadienne du logiciel de divertissement : Merci, monsieur le président et honorables membres du comité.

[*Français*]

Je vous remercie de l'invitation à comparaître aujourd'hui.

[*Traduction*]

L'Association canadienne du logiciel de divertissement, ou ACLD, représente les principaux fabricants de consoles de jeux vidéo, les éditeurs, les petits et grands développeurs indépendants et les distributeurs nationaux. Je suis accompagné aujourd'hui de Marla Poor, de Nintendo de l'Amérique.

Canada is a prominent player in the global video game industry with over 900 active studios employing over 32,000 people from coast to coast. Our industry relies on technological protection measures, or TPMs, built into consoles to guard against sophisticated piracy efforts, protect intellectual property rights, support consumer safety and data security, and play a valuable role in encouraging and rewarding innovation in Canada's video game sector.

While good intentions drive right-to-repair mandates, Bill C-244 takes an all-encompassing approach, not distinguishing between a smart fridge, a tractor or a game console. Three of the four right-to-repair laws in the U.S. explicitly exclude game consoles, while the fourth recognizes consoles as distinct from other electronic devices. Unlike most home appliances and consumer electronics, game consoles have no planned obsolescence.

For our industry, Bill C-244 could create a scenario where the piracy, illegal downloading and sale of video games increase in Canada, expose the industry to content theft, undermine player privacy and allow bad actors to modify consoles all under the guise of repair.

Game consoles are reliable products. Those released over 20 years ago are still enjoyed. This lifespan is in stark contrast to other consumer electronics.

Consumer satisfaction in console repair remains very high. We at ESAC believe federal legislation cannot be a one-size-fits-all approach, and we recommend game consoles, components and peripherals must be excluded from this bill.

Thank you.

The Deputy Chair: I will open the floor to questions. I would remind members to keep questions and answers concise and to focus on questions about Bill C-244. We will start with Senator Marshall, a member of our steering committee.

Senator Marshall: Thank you to the panel for being here. Mr. Malinowski and Mr. Drury, you were both talking about the implications of the bill, and both of you referenced employees. Mr. Malinowski, you also mentioned car theft. Can you be more explicit on the negative consequences of this legislation on your organization? To date, all we have heard are the positives.

Le Canada est un acteur de premier plan dans l'industrie mondiale des jeux vidéo, avec plus de 900 studios actifs employant plus de 32 000 personnes d'un océan à l'autre. Notre industrie s'appuie sur les mesures techniques de protection, ou MTP, intégrées aux consoles pour se prémunir contre les tentatives de piratage sophistiqué, protéger les droits de propriété intellectuelle, assurer la sécurité des consommateurs et des données, et jouer un rôle précieux en encourageant et en récompensant l'innovation dans le secteur des jeux vidéo au Canada.

De bonnes intentions motivent le mouvement du droit à la réparation, mais le projet de loi C-244 adopte une approche universelle ne faisant aucune distinction entre un réfrigérateur intelligent, un tracteur ou une console de jeu. Trois des quatre lois américaines sur le droit à la réparation excluent explicitement les consoles de jeux, tandis que la quatrième reconnaît que les consoles sont différentes des autres appareils électroniques. Contrairement à la plupart des appareils électroménagers et électroniques grand public, les consoles de jeux ne font pas l'objet d'une obsolescence planifiée.

Pour notre secteur, le projet de loi C-244 pourrait créer un contexte dans lequel le piratage, ainsi que la vente et le téléchargement illégaux de jeux vidéo augmenteraient au Canada, et exposerait le secteur au vol de contenu, porterait atteinte à la vie privée des joueurs et permettrait à des personnes mal intentionnées de modifier les consoles sous prétexte de les réparer.

Les consoles de jeux sont des produits fiables. Celles qui sont sorties il y a plus de 20 ans sont toujours appréciées. Cette durée de vie contraste fortement avec celle d'autres produits électroniques grand public.

La satisfaction des consommateurs en matière de réparation de consoles reste très élevée. Notre association estime que la loi fédérale ne doit pas adopter une approche uniforme, et nous recommandons que les consoles de jeux, les composants et les périphériques soient exclus du projet de loi.

Merci.

Le vice-président : Nous passerons aux questions. Je rappelle aux sénateurs que les questions et les réponses doivent être concises et porter sur le projet de loi C-244. Nous commencerons par la sénatrice Marshall, membre de notre comité directeur.

La sénatrice Marshall : Je remercie les témoins de leur présence. Messieurs Malinowski et Drury, vous avez tous deux parlé des effets du projet de loi, et vous avez tous deux fait référence aux employés. Monsieur Malinowski, vous avez également mentionné le vol de voitures. Pouvez-vous donner plus de détails sur les conséquences négatives du projet de loi pour votre organisation? Jusqu'à présent, nous n'avons entendu que des points positifs.

Mr. Malinowski: Thank you for the question, senator. Amending the Copyright Act to allow people to bypass TPMs can open up critical vehicle systems to, quite frankly, bad actors.

In Canada, with historic auto theft rates, we are asked, “Why don’t you make the cars harder to steal?” One of the ways we do make the cars harder to steal and harden those systems is by updating the software and protecting it. Having a blanket opening under the guise of right to repair or diagnosis will allow more bad actors to, potentially, access that software, bypass it and make it easier to steal a vehicle or change the safety parameters, or even the emissions parameters, of a vehicle. That’s a concern we have because vehicles are strictly regulated in the Canadian market for good reason.

Senator Marshall: Would this bill have any implications for any guarantees that are associated with your automobiles?

Mr. Malinowski: Are you asking about the warranty? I can’t speak to a specific warranty for a specific vehicle because they vary. Certainly, tampering with the software or the electrical systems could result in a warranty being voided, absolutely.

Senator Marshall: Could you reference the safety implications with regard to vehicles?

Mr. Malinowski: Certainly. Again, there are a lot of regulations under the Motor Vehicle Safety Act, with requirements around seat belts and, increasingly, things like automatic braking systems and backup cameras. If someone doesn’t like that their car stops when a child suddenly crosses the street, they could theoretically bypass that system if we open up the TPM. Then there is the question of liability. If we enter a vehicle into the Canadian market with that system and we certify that system works, but then, God forbid, somebody bypasses that and something happens and there is an accident, you’d come to the auto manufacturer and say, “Why didn’t your system work?” Then we have to go find out if it is an issue on the manufacturing side or if someone bypassed that system.

Senator Marshall: Could you also elaborate on some of the issues that have implications for the organizations you represent?

Mr. Drury: I’ll be brief and try not to double up. One of our concerns on the safety side is in heavy equipment — farm equipment — there are a lot of safety systems in there. One example is a seat switch, so you have to be seated in the seat in order to operate the equipment. From an operation perspective, sometimes they don’t want to do that. They want to reach in and

M. Malinowski : Merci de la question, madame la sénatrice. Modifier la Loi sur le droit d’auteur pour permettre aux gens de contourner les MTP peut rendre vulnérables les systèmes cruciaux des véhicules à, disons-le franchement, des intervenants mal intentionnés.

Au Canada, avec des taux records de vol de voitures, on nous demande pourquoi on ne rend pas les voitures plus difficiles à voler. L’une des façons de rendre les voitures plus difficiles à voler et de renforcer les systèmes est de mettre à jour les logiciels et de les protéger. Une ouverture générale sous le couvert du droit à la réparation ou au diagnostic permettra à davantage des personnes peu scrupuleuses d’accéder à ce logiciel, de le contourner et de faciliter le vol d’un véhicule ou la modification des paramètres de sécurité, voire des paramètres d’émission, d’un véhicule. C’est une préoccupation que nous avons parce que les véhicules sont strictement réglementés sur le marché canadien pour de bonnes raisons.

La sénatrice Marshall : Ce projet de loi aurait-il des conséquences sur les garanties associées à vos automobiles?

M. Malinowski : Qu’est-ce qui se passerait avec la garantie? Je ne peux pas parler pour un véhicule donné, car les garanties varient. Il est certain qu’une manipulation du logiciel ou des systèmes électriques peut entraîner l’annulation de la garantie.

La sénatrice Marshall : Pourriez-vous indiquer les répercussions sur la sécurité des véhicules?

M. Malinowski : Certainement. La loi sur la sécurité automobile comporte de nombreux règlements, avec des exigences concernant les ceintures de sécurité et, de plus en plus, des éléments tels que les systèmes de freinage automatique et les caméras de recul. Si quelqu’un n’aime pas que sa voiture s’arrête lorsqu’un enfant traverse soudainement la rue, il pourrait théoriquement contourner ce système si nous donnons accès aux MTP. Vient ensuite la question de la responsabilité. Si nous mettons sur le marché canadien un véhicule équipé de ce système et que nous certifions qu’il fonctionne, mais que, Dieu nous en préserve, quelqu’un contourne le système et qu’il se produit un accident, on demandera au constructeur automobile pourquoi le système n’a pas fonctionné. Nous devons alors déterminer s’il s’agit d’un problème de fabrication ou si quelqu’un a contourné le système.

La sénatrice Marshall : Pourriez-vous également nous parler des répercussions sur les organisations que vous représentez?

M. Drury : Je serai bref et j’essaierai de ne pas répéter ce qui a déjà été dit. L’une de nos préoccupations en matière de sécurité concerne les équipements lourds, comme les équipements agricoles, qui comportent de nombreux systèmes de sécurité. Par exemple, il y a un interrupteur de siège, ce qui signifie qu’il faut être assis sur le siège pour faire fonctionner l’équipement. Pour

do something else. You can disable that if you have the right access to the right code in the software to get that disabled.

Senator Marshall: Does the bill have implications for the employees of the organizations that you represent?

Mr. Drury: Yes, because if customers do this and we are not aware of it, we may think the machine is going to react in one way, but it reacts in another way.

Senator Marshall: You were saying you represent 27,000 employees. Okay.

[Translation]

Senator Gignac: Welcome to the witnesses. My question is for Ms. De Toni. My grandchildren have taught me what I know about game consoles. However, I was Minister of Economic Development for the Government of Quebec, so I know the importance of video games. I am therefore particularly focused on your concerns.

In 2023, Quebec passed Bill 29 to counter planned obsolescence. How does that bill address your concerns? Is it more complementary to what's being studied here? Can you give me an idea of the steps the Government of Quebec has taken in this area?

Ms. De Toni: Thank you for your question, senator. Yes, Bill 29 has indeed been passed. The Government of Quebec recently published a series of regulations on the subject, and we are awaiting several more that will really target what I call the "warranty," which will therefore really focus on the issue of the right to repair. There isn't enough clarity for our industry currently, so we're waiting for the regulations to determine the impact that this will have, firstly on our industry, but also on other industries.

Senator Gignac: Thank you. That helps me understand the issue better.

[English]

Senator Gignac: My next question will go to your colleagues in the automobile sector. Since 2015, I think American regulators are allowed to bypass technological protection measures when it is necessary. How does this bill compare to the U.S. legislation, please?

Mr. Malinowski: Thank you for the question, senator, and apologies for my lack of French in my response. The U.S. approach is quite different, I will say, in that there is a blanket protection of technological protection measures, and then you can apply for exemptions in specific cases. It is a much more controlled approach as opposed to a blanket amendment to the Copyright Act under Bill C-244, and then maybe we'll figure out

les opérateurs, il arrive que cela ne convienne pas. Ils veulent pouvoir faire autre chose. Il est possible de désactiver cette fonction si l'on a accès au bon code dans le logiciel.

La sénatrice Marshall : Le projet de loi a-t-il des effets sur les employés des organisations que vous représentez?

M. Drury : Oui, car si les clients font cela et que nous ne le savons pas, nous pouvons penser que la machine va réagir d'une certaine manière, mais elle réagit d'une autre.

La sénatrice Marshall : Vous disiez que vous représentiez 27 000 employés. Bien.

[Français]

Le sénateur Gignac : Bienvenue aux témoins. Ma question s'adresse à Mme De Toni. Ce que je connais des consoles de jeu, ce sont mes petits-enfants qui me l'ont expliqué. J'ai porté par contre le chapeau de ministre du Développement économique au gouvernement du Québec, donc je connais l'importance des jeux vidéo. Je porte donc une attention particulière à vos inquiétudes.

En 2023, le Québec a adopté le projet de loi 29 contre l'obsolescence programmée. En quoi ce projet de loi adopté au Québec vous reconforte-t-il? Est-ce plutôt complémentaire à ce qui est analysé ici? Pouvez-vous me donner une idée des initiatives prises par le gouvernement du Québec à ce sujet?

Mme De Toni : Merci de votre question, sénateur. Oui, le projet de loi 29 a en effet été adopté. Le gouvernement du Québec a publié récemment une série de règlements à ce sujet et on en attend plusieurs qui viseront vraiment ce que j'appellerai la « garantie », qui porteront donc réellement sur la question du droit à la réparation. Ce n'est pas assez clair pour notre industrie en ce moment. On attend donc les règlements pour préciser l'impact que cela aura, d'abord sur notre industrie, mais également sur d'autres industries.

Le sénateur Gignac : Merci; cela m'aide à me situer.

[Traduction]

Le sénateur Gignac : Ma prochaine question s'adresse à vos collègues du secteur automobile. Depuis 2015, je pense que les autorités réglementaires américaines sont autorisées à contourner les mesures de protection lorsque cela s'avère nécessaire. Comment ce projet de loi se compare-t-il à la législation américaine, s'il vous plaît ?

M. Malinowski : Je vous remercie de votre question, monsieur le sénateur, et je vous prie de m'excuser de répondre en anglais. Je dirais que l'approche américaine est très différente, en ce sens qu'il y a une protection générale des mesures techniques de protection, et qu'il est possible de demander des exemptions dans des cas spécifiques. Il s'agit d'une approche beaucoup plus contrôlée que la modification générale de la Loi

the issues down the line. That's certainly the concern for my industry and, as you are hearing, from other industries.

If I can, I would like to just make one point on Quebec's Bill 29 which is also important in this discussion. We hear from some proponents that we need Bill C-244 to amend the Copyright Act so that provinces and other jurisdictions can bring in right-to-repair frameworks. But as we see, Quebec is doing that already. They have passed legislation, and we are waiting on the details of the regulation. And Bill C-244 has not amended the Copyright Act, so that's a question I struggle with.

Senator Gignac: To conclude, before going to my colleagues, at the Senate we are the place of sober second thought. In some cases, the bar is high to amend a bill, and that depends on what kind of bill it is and the support, as well as what kind of due diligence they have done on the other side. When they are not doing their own work, we are doing our own work.

Could a strong observation be fair enough for that bill, or do we have to go to amendments? Because if we amend, you know what that means. Maybe they will accept or maybe not, and maybe we will have an election in the meantime. So you know what that means.

Mr. Malinowski: Yes. Thank you, senator. I don't envy the position you have of dealing with a piece of legislation that was passed unanimously in the other place. As I mentioned, our first preference would be an amendment to the bill, recognizing it will have to be sent back to the other place, and then the House of Commons will determine whether or not they want to accept that amendment. Certainly, I leave it to the wisdom of this committee to decide whether an amendment is appropriate, as we would prefer, or at the very least an observation, and we hope the government takes that into account.

Senator C. Deacon: Congratulations, chair. You're doing a great job in the role already. What can we say?

The Deputy Chair: I have a great team.

Senator C. Deacon: To the witnesses, it's lovely to have you here. Thank you for being with us. I might start looking at the auto side. The Canadian Automotive Service Information Standard, or CASIS, was first put in place in 2009?

Mr. Malinowski: It was signed and put in place in 2010.

sur le droit d'auteur prévue par le projet de loi C-244, en se disant qu'on résoudra peut-être plus tard les problèmes qui en découlent. Voilà en tout cas ce qui préoccupe mon secteur et, comme vous l'entendez, d'autres aussi.

Si vous le permettez, j'aimerais faire une remarque sur le projet de loi 29 du Québec, qui est également important pour cette discussion. Certains partisans du projet de loi C-244 disent que nous avons besoin de modifications à la Loi sur le droit d'auteur afin que les provinces et d'autres administrations puissent mettre en place un cadre pour le droit à la réparation. Mais comme on peut le voir, le Québec agit déjà. Il a adopté une loi, et nous attendons les détails de la réglementation. Et tout cela sans les modifications à la Loi sur le droit d'auteur du projet de loi C-244, alors je remets en question le besoin de ces modifications.

Le sénateur Gignac : Pour conclure, avant de passer à mes collègues, je dirai qu'au Sénat, nous sommes la chambre de mûre réflexion. Dans certains cas, la barre est haute pour modifier un projet de loi, et cela dépend du type de projet de loi, du soutien donné, ainsi que du type de diligence raisonnable fait à l'autre endroit. Lorsqu'ils ne font pas leur travail, nous faisons le nôtre.

Une observation claire pourrait-elle être suffisante pour ce projet de loi, ou devons-nous passer par des amendements? Car si nous adoptons des amendements, on sait ce que cela signifie. Peut-être les accepteront-ils ou peut-être pas, et peut-être y aura-t-il des élections entretemps. On sait donc ce que cela représente.

M. Malinowski : Oui. Merci, sénateur. Je ne vous envie pas d'avoir à étudier un projet de loi qui a été adopté à l'unanimité à l'autre endroit. Comme je l'ai dit, notre préférence serait d'apporter un amendement au projet de loi même si nous savons que le texte sera renvoyé à la Chambre et que ce sont les députés qui détermineront s'ils acceptent ou non l'amendement. Je m'en remets à votre sagesse pour juger du bien-fondé de cet amendement — que nous souhaitons voir adopter — ou au moins d'une observation, en espérant que le gouvernement en tiendra compte.

Le sénateur C. Deacon : Félicitations, monsieur le président. Vous faites d'ores et déjà un excellent travail. Que dire de plus?

Le vice-président : J'ai une équipe formidable.

Le sénateur C. Deacon : Je suis enchanté de m'entretenir avec les témoins. Merci de vous être joints à nous. Je vais commencer par le secteur automobile. L'accord relatif à la Norme canadienne visant les renseignements sur l'entretien des véhicules automobiles, le CASIS, a été établi en 2009. Est-ce exact?

M. Malinowski : L'accord a été signé en 2010.

Senator C. Deacon: Okay, it's 2010. Technology advanced since then. As someone who has a 2010 car and has seen a lot of 2024 cars, the amount of computer involvement in those automobiles has extensively changed. The agreement is not complete. It has not been kept up to date with manufacturers. The other element is that it is not mandatory. Is that correct? So you are in a situation where what we have isn't working. You cited it when we met, and you cite it now. It is not sufficient. As somebody who has lived under that regime and had to drive to dealerships unnecessarily, I felt that.

I want to focus on safety, security and integrity and around auto theft in particular. The TPMs are already being got around by the thieves. They have already breached the system. You need a new system. How is keeping this in place going to help that issue?

Mr. Malinowski: Thank you for that question, senator. Again, thank you for taking the time to meet with us in advance of this committee study on this issue. I have a few points: Yes, thieves are already bypassing automotive systems in some instances, and we continue to work to try to harden those systems, and these are sophisticated organized crime groups, so they will attempt to bypass those systems again. There is no silver bullet to the issue, but I don't think we need to put more arrows in the quiver, quite frankly.

On the question of CASIS, I would suggest that it is working. The language of the agreement hasn't changed, but the membership of the agreement has changed. I know MP Miao mentioned that not all automakers are members of the agreement. I'm not sure which ones he is speaking to. I know there was an issue around Tesla not being a party to the agreement. They are now. Even though they are not a member of my association or a member of the Canadian Vehicle Manufacturers' Association, we reached out to that manufacturer and said, "You should be a part of this." We made the case to them, and they did sign on for CASIS.

Senator C. Deacon: It hasn't happened. That is the challenge —

Mr. Malinowski: Oh, no, they are a party to CASIS, senator. I just want to be very clear. And access to their information, like all of the other OEMs, is available on our website.

Senator C. Deacon: But not complete. It is not mandatory and not complete.

Mr. Malinowski: Well, the agreement is not mandatory, but all the large volume manufacturers are signatories to it.

Le sénateur C. Deacon : Très bien. C'était en 2010. Les technologies ont progressé depuis. En comparant mon automobile de 2010 avec les nombreux modèles de 2024 que j'ai vus, je constate une augmentation notable des composantes informatiques. Le CASIS est incomplet. Il n'est plus à jour parce que les percées technologiques n'y ont pas été ajoutées. L'autre chose que je voulais souligner est sa nature facultative. Est-ce vraiment le cas? Les mesures en place ne fonctionnent pas. Vous avez parlé de l'accord lorsque nous nous sommes rencontrés, et vous en parlez encore aujourd'hui. Ce n'est pas suffisant. C'est ce que constatent les gens comme moi qui ont connu ce régime et qui ont dû aller pour rien chez le concessionnaire.

Je veux me pencher sur la sûreté, la sécurité et l'intégrité en m'attardant particulièrement aux vols d'automobiles. Les voleurs parviennent à contourner les mesures techniques de protection. Ils déjouent déjà le système. Il faut instaurer un nouveau système. Comment le statu quo pourrait-il nous permettre de régler le problème?

M. Malinowski : Merci de la question, sénateur. Encore une fois, merci de prendre le temps de nous rencontrer avant l'étude du comité. J'ai quelques points à soulever. En effet, les voleurs contournent déjà dans certains cas les systèmes automobiles. Nous nous efforçons constamment de renforcer ces systèmes. Avec leurs moyens sophistiqués, les groupes du crime organisé vont toujours tenter de les contourner. Il n'existe pas de solution miracle, mais je suis d'avis qu'il faut diversifier notre arsenal à cet effet.

À propos du CASIS, cela fonctionne à mon avis. Le texte de l'accord n'a pas changé, mais des signataires se sont ajoutés. Le député Miao a mentionné que les constructeurs n'étaient pas tous des parties à l'accord, mais je ne sais pas à quels constructeurs il pensait. Le refus de Tesla de signer l'accord avait créé des remous, mais le constructeur a fini par le signer. Même si Tesla n'est pas membre de mon association ou membre de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, nous les avons convaincus de signer l'accord. Nous leur avons présenté nos arguments, et ils ont adhéré à l'accord.

Le sénateur C. Deacon : Cela ne s'est pas produit. C'est difficile...

M. Malinowski : Oui. Ils sont une des parties au CASIS, sénateur. Je tiens à préciser que leurs informations, comme celles des autres fabricants d'équipement d'origine, sont publiées sur notre site Web.

Le sénateur C. Deacon : Il manque des informations par contre. L'accord n'est pas obligatoire et les informations ne sont pas exhaustives.

M. Malinowski : L'accord n'est pas obligatoire, mais tous les grands constructeurs y ont adhéré.

Senator C. Deacon: Are they keeping it up to date? My experience is it is not.

Mr. Malinowski: Is there a particular example? I am just trying to understand what —

Senator C. Deacon: They are not keeping it up to date with the advancements in their cars.

Mr. Malinowski: Are you suggesting that the information is old on the website?

Senator C. Deacon: Out of date for many manufacturers.

Mr. Malinowski: That is something we certainly can look at, and the intention of the agreement is that this information is up to date and available.

Senator C. Deacon: My only concern is that we are seeing the TPMs not prevent auto theft. There is a quote in *The Globe and Mail* from an economist who works at the Department of Finance, saying that our biggest high-value export from Canada right now is stolen vehicles. We have a challenge there. I remain unconvinced that this is going to make it harder, because they have already found a way around it.

I want to get to the issue of warranties. If we were to have our vehicles inappropriately serviced or tampered with, our warranty would be voided. You can see that has happened in the software. Would that not void a warranty? It's a huge risk for an automobile owner to put themselves in that position, or an equipment owner. Is that not true?

Mr. Malinowski: Do you want to jump in?

Mr. Drury: For sure, it would void the warranty, and that is a risk on some of the expensive systems of the heavy equipment we have today. In some view, for example, if you delete emissions requirements in the engine, now you don't have to use the DEF fluid, and you can probably get some more horsepower out of it. So that individual owner would see the upside on that over the warranty. That would be the trade-off in that argument.

Senator C. Deacon: They're putting themselves at risk in terms of the warranty of their piece of equipment that's worth hundreds of thousands of dollars, potentially.

Mr. Drury: Agreed.

Senator C. Deacon: Thank you.

Le sénateur C. Deacon : Le mettent-ils à jour? Ce n'est pas le cas selon ce que j'ai constaté.

M. Malinowski : Pourriez-vous fournir un exemple? J'essaie seulement de comprendre...

Le sénateur C. Deacon : Ils n'actualisent pas l'accord, puisqu'ils n'y ajoutent pas les avancées technologiques de leurs véhicules.

M. Malinowski : Laissez-vous entendre que le site Web renferme des informations périmées?

Le sénateur C. Deacon : Les informations d'un bon nombre de constructeurs sont désuètes.

M. Malinowski : Nous pouvons certainement vérifier ces informations. D'ailleurs, l'accord a pour objet de donner accès au public à des informations à jour.

Le sénateur C. Deacon : La seule chose qui me préoccupe, c'est que nous ayons constaté l'incapacité des mesures techniques de protection à prévenir les vols de véhicules. Un économiste du ministère des Finances cité dans un article du *Globe and Mail* a affirmé que les exportations dont la valeur est la plus élevée au Canada en ce moment sont les exportations de véhicules volés. L'heure est grave. Je ne suis toujours pas convaincu que cela va rendre les vols plus difficiles, puisque le crime organisé sait déjà comment les contourner.

Je veux me pencher à présent sur la question de la garantie. La garantie de véhicules ayant été modifiés ou réparés de façon inappropriée serait annulée. On l'a vu avec les logiciels. Je crois bien que la garantie serait nulle. Ce serait un risque énorme que prendraient les propriétaires de véhicules ou d'équipements. Est-ce que je me trompe?

M. Malinowski : Voulez-vous répondre, monsieur Drury?

M. Drury : Dans ces circonstances, la garantie serait certainement annulée. Il y a des risques associés à la modification de certains systèmes très coûteux installés dans les équipements lourds construits aujourd'hui. Du point de vue de certains, par exemple, en enlevant le système de contrôle des émissions du moteur et en se défaisant par le fait même de la nécessité d'utiliser le fluide d'échappement diesel, on peut aller chercher plus de chevaux-vapeur. Cet avantage peut l'emporter sur la garantie aux yeux du propriétaire de l'équipement. Cela vient nuancer le raisonnement sur la garantie.

Le sénateur C. Deacon : Ils mettent en jeu la garantie liée à leur équipement qui peut valoir des centaines de milliers de dollars.

M. Drury : C'est exact.

Le sénateur C. Deacon : Merci.

I will ask Ms. Poor about the Nintendo lawsuit. It is nice to see you again, and thank you for being with us. You were successful in fighting back against a pirate who stole private information from Nintendo, hacked a game and possibly — I can't remember the details specifically — pirated components or information from within the game. You were quite successful, even though, in that case, it was done illegally. He found a way around the TPM and achieved it.

How is this a challenge? It will still be illegal for somebody to do that after this change. How does this make things worse for you, specifically?

Marla Poor, Senior Corporate Counsel, Policy and Government Affairs, Nintendo of America, Entertainment Software Association of Canada: Thank you for the question. It is very nice to see you again. Thank you for your attention to this issue.

The anti-circumvention provisions of Canada's law — and the anti-circumvention provisions of all of the laws of the nations that are parties to the World Intellectual Property Organization, or WIPO, internet treaties — are critical for Nintendo to, as you said, fight against not just those infringers but also the traffickers to these circumvention devices.

The modding of our devices is incredibly important, as we know from the years and years that we have been fighting these battles. What we have with Bill C-244 is a situation where you are essentially granting a wholesale exception to these most important provisions in this Copyright Act. It is a wholesale exception that sends a message to anyone that if they only say they are just repairing their console, they can avail themselves of circumventing for the purposes of playing, again, not just one game but hundreds, if not thousands, of games that are already uploaded on the internet illegally.

Nintendo's enforcement program, as is the case with many copyright holders' enforcement programs, is not set on going after a particular user but rather the really bad actors. This bill giving a wholesale exception to one of the most important provisions in the Copyright Act for Nintendo is something that we challenge. It is not as if we don't already repair our consoles in a really great way. We have an incredible record. We subsidize repairs, so we don't make money off of repairs; we don't make money off of hardware, in fact. The money Nintendo makes is from our software.

When we know a console needs to be repaired, the thing we want to do is get it back into the hands of the consumers as quickly as possible, because we want them to buy more software.

Je voudrais discuter avec Mme Poor de la poursuite intentée par Nintendo. C'est un plaisir de vous revoir. Merci de vous joindre à nous aujourd'hui. Vous avez réussi à contrer les attaques d'un pirate qui avait volé des renseignements personnels détenus par Nintendo ainsi que piraté un jeu et peut-être aussi — je ne me souviens pas des détails — des composantes ou des informations que renfermait le jeu. Vous êtes parvenue à le déjouer même si les actes en question étaient illégaux. Le pirate était arrivé à ses fins en contournant les mesures techniques de protection.

Où est le problème, alors? Les actions que je viens de décrire vont demeurer illégales. En quoi le projet de loi empirerait-il la situation dans votre cas?

Marla Poor, conseillère juridique principale, Politique et affaires gouvernementales, Nintendo de l'Amérique (Association canadienne du logiciel de divertissement) : Merci de la question. Je suis ravie de vous revoir et de constater l'attention que vous portez à ce dossier.

Les dispositions anti-contournement des lois du Canada — et les dispositions anti-contournement des lois des pays signataires des traités Internet de l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle — apportent une aide cruciale à Nintendo, comme vous l'avez dit, dans sa lutte contre les contrefacteurs, mais aussi contre les trafiquants de dispositifs de contournement.

Nous luttons depuis des années contre l'utilisation de puces pirates dans nos consoles. Ce phénomène a pris énormément d'ampleur. Le projet de loi C-244 ajoute une exemption générale aux dispositions les plus importantes de la Loi sur le droit d'auteur. Cette exemption laisse entendre que sous le prétexte de réparer une console, il est possible de contourner la loi pour jouer, non pas à un seul jeu, mais à des centaines ou à des milliers de jeux avec des fichiers téléchargés illégalement sur Internet.

Le programme d'application de la loi de Nintendo, à l'instar de nombreux autres programmes d'application de loi de titulaires de droit d'auteur, a pour objet de viser, non pas des utilisateurs en particulier, mais plutôt les auteurs d'actes malveillants. Nous contestons l'exemption générale qui serait ajoutée à l'une des dispositions de la Loi sur le droit d'auteur les plus importantes pour Nintendo. Nous offrons un service hors pair de réparation des consoles. Notre bilan est très honorable. Nous subventionnons les réparations. Nous ne faisons pas d'argent avec les réparations ni avec le matériel d'ailleurs. C'est avec les logiciels que Nintendo réalise des profits.

La première chose que nous voulons, une fois les consoles réparées, c'est de les remettre le plus rapidement possible aux consommateurs parce que nous souhaitons qu'ils achètent d'autres logiciels.

Senator C. Deacon: I still want to return to the question. If there have already been individuals able to hack around the TPMs, the protection there is limited. You have had to go to court to fight it.

You must be developing other ways to protect your software, I would expect, given what has been happening.

Ms. Poor: We're always trying to protect our software. We're always in a game of cat and mouse with these incredible hacking groups that, every week, are coming out with different kinds of circumvention devices for sale. They market them in the same way we market our brand. It is incredible.

We have customs authorities all over the world who seize circumvention devices.

The circumvention devices issue for Nintendo is not really akin to a copyright infringement, because that is just one infringement. When we are talking about circumvention devices, we are talking about hundreds of illegally downloaded and then playable video games. The risk to us is just so much higher.

Senator C. Deacon: Thank you.

The Deputy Chair: I just have a quick question on that same note. Given the importance of these issues, are you surprised there haven't been more court cases in Canada?

Ms. Poor: Court cases with respect to video games?

The Deputy Chair: With respect to interoperability, copyright issues and balancing consumer needs with copyright issues.

Ms. Poor: For Nintendo, I can tell you that taking a case like the one we took back in 2012, I believe — where we got the \$12-million judgment against the trafficker in circumvention devices — that cost us millions of dollars to take that case.

We often don't have to go to the extreme of that type of legal case. We send many cease-and-desist notices. We track and try to work and negotiate with these people who are engaging in these activities. We try to deal with the issue before we have to actually go to the extent of filing the legal case, which can cost us millions of dollars.

I don't know about others. I just know that we haven't stopped enforcing in Canada. Perhaps we haven't taken a circumvention case to the extent that we did. I can tell you this particular individual is a recidivist, and we have had to deal with him subsequently.

Le sénateur C. Deacon : J'aimerais revenir à la question. Que des individus soient déjà en mesure de faire du piratage en contournant les mesures techniques de protection, cela signifie que la protection est limitée. Vous avez fait appel aux tribunaux pour lutter contre les pirates.

Vu ce que je viens de dire, je suppose que vous mettez au point d'autres moyens pour protéger votre logiciel.

Mme Poor : Nous essayons toujours de protéger nos logiciels. Nous jouons constamment au chat et à la souris avec des groupes de pirates extrêmement habiles qui proposent toutes les semaines de nouveaux types de dispositifs de contournement. Ils emploient pour leurs dispositifs les mêmes méthodes de commercialisation que les nôtres. C'est ahurissant.

Les autorités douanières saisissent des dispositifs de contournement partout dans le monde.

Les problèmes engendrés par les dispositifs de contournement pour Nintendo ne s'apparentent pas vraiment aux violations du droit d'auteur, qui ne se produisent qu'une fois, tandis que les dispositifs de contournement permettent de jouer à des centaines de jeux vidéo téléchargés illégalement. Les risques sont beaucoup plus élevés pour nous.

Le sénateur C. Deacon : Merci.

Le vice-président : J'ai une autre question dans la même veine. Vu l'ampleur de ces problèmes, trouvez-vous surprenant qu'il n'y ait pas eu davantage de poursuites au Canada?

Mme Poor : Parlez-vous de poursuites liées à des jeux vidéo?

Le vice-président : Je parle de poursuites liées à l'interopérabilité, au droit d'auteur et à l'équilibre entre les besoins des consommateurs et le droit d'auteur.

Mme Poor : Pour Nintendo, sachez que de porter devant les tribunaux un cas comme celui de 2012, je crois — où la cour a rendu un jugement qui nous accordait 12 millions de dollars contre le trafiquant de dispositifs de contournement —, nous a coûté des millions de dollars.

Nous n'avons pas toujours besoin d'aller au bout de ce type de poursuite. Nous envoyons souvent des avis de cessation et d'abstention. Nous débusquons les individus qui se livrent à ces activités et nous nous efforçons de négocier avec eux. Nous essayons de résoudre le problème avant d'intenter des poursuites qui pourraient nous coûter des millions de dollars.

Je ne sais pas pour les autres, mais de notre côté, nous continuons d'appliquer les lois au Canada. Nous n'avons peut-être pas porté une affaire de contournement aussi loin que cette fois-là. Je mentionne que l'individu en cause est un récidiviste avec qui nous avons eu de nouveau maille à partir après-coup.

The Deputy Chair: Thank you.

Senator Massicotte: I'm having difficulty; I'm sure my colleagues feel the same. How do we get to the point you are getting at? I hear your concern. You are scared. It's human nature — we're always scared of things we don't know. You are saying it could occur, and it could be disastrous, et cetera.

Help me out. How can I measure that? I hear you say that. I don't expect anything else.

Let me try this. If you look at the G7, which country has such a system and exempted the system for cases like — we are doing it for medical, and should we be doing it for something else? Of the G7, who does what?

Mr. Drury: I'm just familiar with the U.S., and, as you said earlier, they have approached it a little differently in terms of just a pure right-to-repair legislation. In the states of New York, California, Oregon and Minnesota, they have exempted heavy equipment from it just because of the dangers they see in circumventing these TPMs and what it can — yes, it's a safety risk.

Senator Massicotte: What is so wrong with trying it and, if it doesn't work, changing it? If it is that bad —

Mr. Drury: In our case, you could be talking about life and death. I like to go to examples. You would have a crane lifting a weight, and there is software to ensure that it doesn't lift more than that machine can handle. If somebody can get in there, they just need that little extra bit to get up over something — they do their thing, and then people are at risk.

Senator Massicotte: Like in many things, a lot of things could be done when you think about it. When you drive a car, you are totally dependent on the other guy staying in his lane. It's pretty important, but it has nothing to do with software.

How do you deal with that issue of human nature? You are not going to cover yourself and remove all risks from our society. You cross the street; it is scary sometimes.

Mr. Drury: In our case, again, we just see the TPM as a measure to manage some of that risk.

Mr. Malinowski: Yes, senator. As you say, there are inherent risks, and certainly we try to minimize them as much as possible when you have a 4,000-pound car travelling down the road at 100 kilometres per hour, surrounded by other vehicles doing the

Le vice-président : Merci.

Le sénateur Massicotte : J'ai du mal à comprendre, et je suis certain que mes collègues ressentent la même chose. Je ne suis pas votre raisonnement. Je comprends vos préoccupations. Vous avez peur. C'est humain d'avoir peur de l'inconnu. Vous dites que certaines choses pourraient arriver et vous anticipez quelque chose de désastreux.

Aidez-moi à comprendre. Je veux savoir comment mesurer cela. J'ai écouté vos commentaires et je ne m'attendais pas à ce que vous disiez autre chose.

Parmi les pays du G7, lesquels ont établi un système semblable et ont exempté le même système dans certaines situations? L'exemption que nous avons pour le domaine médical, faudrait-il l'étendre à autre chose? Que font les autres pays du G7?

M. Drury : Je suis seulement au courant de ce qui est en vigueur aux États-Unis. Comme vous l'avez dit tout à l'heure, leur approche ne se limite pas à une loi sur le droit de réparer. Dans les États de New York, de la Californie, de l'Oregon et du Minnesota, les équipements lourds sont visés par une exemption seulement en raison des dangers liés au contournement des mesures techniques de protection. Il y a réellement des risques pour la sécurité.

Le sénateur Massicotte : Pourquoi ne pas aller de l'avant et apporter des modifications si cela ne fonctionne pas? En cas de désastre...

M. Drury : Dans notre cas, ce pourrait être une question de vie ou de mort. Je vais vous donner un exemple. Prenons une grue dotée d'un logiciel qui contrôle le poids des charges en fonction de la capacité de la machine. Un individu qui ne modifierait que légèrement le logiciel pourrait entraîner le dépassement de la limite et mettre des personnes en danger.

Le sénateur Massicotte : Lorsque nous y pensons, à peu près n'importe quoi peut arriver. Au volant de votre véhicule, vous êtes à la merci des conducteurs qui pourraient changer de voie de façon intempestive. Même s'ils sont importants, ces dangers n'ont rien à voir avec les logiciels.

Comment régler des problèmes qui relèvent de la nature humaine? C'est impossible de se protéger et d'éliminer tous les risques qui menacent la société. Même traverser la rue fait peur parfois.

M. Drury : Dans notre cas, je le répète, les mesures techniques de protection permettent de gérer une partie de ces risques.

M. Malinowski : Vous avez raison, sénateur. Comme vous l'avez dit, il y a des risques inhérents, et nous essayons de les réduire au minimum dans des situations où des automobiles de 4 000 livres roulent à 100 kilomètres à l'heure entourées d'autres

same. We are introducing more and more technology to make cars safer on the roads, such as automatic braking systems and lane-keep assist systems. We are seeing more and more autonomous driving technology as well, where the vehicle in front of you —

Senator Massicotte: Do we need your systems? It may even be better without your systems.

Mr. Malinowski: But we want to make sure that the integrity of that system is secure. You want to know that your system is fine, and that the system driven by the person beside you on Highway 401 hasn't been tampered with. As much as we can ensure that, I think that is a noble cause.

Senator Massicotte: But you don't know if anyone in the G7 has done something similar? How about the experience in Quebec? You're accusing my colleague of not having completed and done a good job — he smiles anyway. Having said that, how is it going in Quebec? Are we having problems? Any crashes of cars at 100 kilometres per hour?

Mr. Malinowski: The system, as mentioned previously, isn't entirely in place in Quebec. Legislation has been passed, but we are still waiting on regulation. In our conversations with the Government of Quebec, we raised the issue of auto theft. Ontario and Quebec are the two jurisdictions —

Senator Massicotte: How have they responded?

Mr. Malinowski: They are looking into it now because they hadn't initially considered it. There are two separate ministries, talking to Public Security and the Office of Consumer Protection. One hand sometimes doesn't talk to the other in government, as I'm sure we're all aware. We brought that to the government and said this could have implications as they are trying to reduce auto theft.

Senator Massicotte: You don't know what their response was?

Mr. Malinowski: We're still waiting.

Senator Massicotte: You may wait a long time.

Senator Martin: Thank you for being here. My colleagues have asked some of my questions, but I'll add on to that. First, Mr. Malinowski, you did propose an amendment to us related to a review mechanism. Did you appear before the House committee? Did you propose this amendment to them?

véhicules qui se déplacent à la même vitesse. Nous ajoutons sans cesse des technologies qui accroissent la sécurité des automobiles telles que le système de freinage automatique et le système d'assistance au maintien dans la voie. Les technologies de conduite autonome sont de plus en plus répandues, ce qui permet au véhicule devant vous...

Le sénateur Massicotte : Avons-nous besoin de vos systèmes? Nous serions peut-être mieux sans ces technologies.

M. Malinowski : Nous voulons préserver l'intégrité du système. Les consommateurs doivent avoir la certitude que le système de leur véhicule fonctionne bien et que celui du véhicule dans la voie adjacente de l'autoroute 401 n'a pas été modifié. C'est une noble cause que de préserver cela du mieux que nous le pouvons.

Le sénateur Massicotte : N'empêche que vous ne savez pas si d'autres pays du G7 ont adopté des mesures semblables. Comment les choses se passent-elles au Québec? Vous accusez mon collègue de ne pas avoir fait son travail — votre commentaire ne l'a pas du tout ébranlé. Au fait, comment les choses se passent-elles au Québec? Le bilan est-il catastrophique? Y a-t-il des collisions d'automobiles roulant à 100 kilomètres à l'heure?

M. Malinowski : Le système, comme je l'ai dit tout à l'heure, n'est pas entièrement en place au Québec. La loi a été adoptée, mais les règlements ne sont pas encore pris. Dans nos conversations avec le gouvernement du Québec, nous avons soulevé la question des vols d'automobiles. L'Ontario et le Québec sont les deux provinces...

Le sénateur Massicotte : Quelle a été leur réponse?

M. Malinowski : Le gouvernement se penche sur la question en ce moment parce qu'il n'y avait pas pensé au départ. Le dossier relève de deux organismes gouvernementaux séparés : le ministère de la Sécurité publique et l'Office de la protection du consommateur. Il va sans dire que les différents organismes gouvernementaux ne communiquent pas toujours entre eux. Nous avons attiré l'attention du gouvernement sur la question et nous l'avons informé qu'elle pourrait avoir une incidence sur la lutte contre le vol de véhicules.

Le sénateur Massicotte : Vous ne savez pas quelle a été sa réponse?

M. Malinowski : Nous l'attendons encore.

Le sénateur Massicotte : Vous attendrez peut-être longtemps.

La sénatrice Martin : Je vous remercie de votre présence. Mes collègues ont posé certaines de mes questions, mais j'aimerais creuser un peu plus. D'abord, monsieur Malinowski, vous avez proposé un amendement relatif à un mécanisme d'examen. Avez-vous témoigné devant le comité de la Chambre

Obviously, if so, it was not adopted. It did receive unanimous adoption there, so here we are. But I would like to understand what you meant by the review mechanism in a bit more detail and more about the amendment that you are asking us to consider.

Mr. Malinowski: The first ask is really that the legislation be amended to have that exemption applied to vehicle safety and security and emissions systems. But barring that, at the very least, we should introduce some mechanism to review these amendments after a period of time because, as Senator Massicotte mentioned, it is hard to gauge the exact impacts until we make these changes. We may very well find ourselves in two or three years appearing before this committee and saying, “These were the unintended consequences of these amendments.” We could have some sort of mechanism within the Copyright Act to automatically review the changes down the road and to ask whether they are having the impacts we wanted on the right to repair, or if they are having the adverse impacts we were concerned about. That has some merit.

Senator Martin: Did you appear before the House?

Mr. Malinowski: I did not. I was not with the association at the time, but the association did appear before the House. At that time, the recommendation was exclusively on exempting vehicle security and emissions systems. We have modified our recommendations slightly, in a tiered way, recognizing that it did pass the House unanimously.

Senator Martin: Mr. Drury, in your earlier response to Senator Massicotte, you mentioned some of the states that have these exemptions. In the United States as a whole, that exemption is sort of a state-by-state law?

Mr. Drury: They are a little ahead of Canada, I would say, where they are going at the right to repair at the state level. So far, we have been exempted as an industry from those right-to-repair bills.

Senator Martin: You did give an example of the seat switch and the lift. As you were explaining it, I was thinking that for those who are operating those machines, it's life and death for them as well. They would want to ensure that any repairs are done well. We're all looking at this very seriously, and I'm just listening in.

des communes? Lui avez-vous proposé le même amendement? Si c'est le cas, manifestement, il n'a pas été adopté. Le projet de loi a été adopté à l'unanimité par la Chambre; c'est pourquoi nous sommes ici aujourd'hui. J'aimerais mieux comprendre le mécanisme d'examen que vous proposez. Pouvez-vous nous fournir plus de détails sur l'amendement que vous nous demandez d'examiner?

M. Malinowski : Nous vous demandons, premièrement, d'amender le projet de loi pour exclure les systèmes de sécurité et d'émissions des véhicules. Si cette proposition est rejetée, nous vous demandons, au minimum, de prévoir un mécanisme en vertu duquel les répercussions des modifications apportées à la loi feront l'objet d'un examen après une période donnée. Comme le sénateur Massicotte l'a mentionné, avant que les modifications entrent en vigueur, on peut difficilement prédire exactement quels effets elles auront. Il se peut très bien que dans deux ou trois ans, nous nous retrouvions devant le comité pour parler des conséquences non voulues des modifications. On pourrait intégrer un mécanisme d'examen à la Loi sur le droit d'auteur afin que les modifications fassent automatiquement l'objet d'un examen au bout d'un certain temps. Les modifications ont-elles les conséquences voulues sur le droit à la réparation ou ont-elles les répercussions négatives que l'on appréhendait? La proposition est pertinente.

La sénatrice Martin : Avez-vous témoigné devant le comité de la Chambre des communes?

M. Malinowski : Non, je ne faisais pas partie de l'association à l'époque, mais un représentant de l'association a témoigné devant le comité de la Chambre. À ce moment-là, la seule recommandation était d'exempter les systèmes d'échappement et de sécurité des véhicules. Nous avons modifié légèrement nos recommandations et nous les avons hiérarchisées étant donné que le projet de loi a été adopté à l'unanimité par la Chambre des communes.

La sénatrice Martin : Monsieur Drury, dans la réponse que vous avez donnée au sénateur Massicotte, vous avez nommé des États qui prévoient des exemptions. Aux États-Unis, la décision d'accorder une exemption revient-elle à chaque État?

M. Drury : Je dirais que les États-Unis ont un peu d'avance sur le Canada : là-bas, le droit à la réparation relève de la compétence des États. Jusqu'à maintenant, notre industrie a été exemptée des projets de loi relatifs au droit à la réparation.

La sénatrice Martin : Vous avez donné les exemples de l'interrupteur de siège et de la grue. Pendant que vous fournissiez vos explications, je me disais que pour les opérateurs des appareils, c'est aussi une question de vie ou de mort. Il leur importe que les réparations soient bien faites. Nous prenons tous la question très au sérieux; je ne fais qu'écouter.

Earlier, Ms. De Toni, you mentioned in your testimony that you are concerned about the exposure of the industry to content theft. You have elaborated on that.

I guess I am just looking at the importance of the right to repair and the choice that we're giving to Canadians. The concerns that you are raising are ones that we are looking at carefully today. I don't know if you want to further elaborate on just how much of a risk content theft is.

Ms. De Toni: Thank you for the question, senator. I would call on Ms. Poor to perhaps elaborate on that because it's not just content theft but also players' privacy that is at risk. That's really important, given our industry.

Senator Martin: Ms. Poor, regarding the exposure to content theft, I am curious about the magnitude and what the risks really are.

Ms. Poor: First, it's important to remember that it's not like we prevent anyone right now from repairing their console. If someone wants to repair their console, they can take it into a shop and repair their console. They can do so. We don't have prohibitions about anything like that.

The problem we're having with this bill relates to just the scope of the exception to a fundamental provision in the Copyright Act, which is so important to us. That anti-circumvention provision is one specifically designed to ensure that the security measures that we employ on our console to protect our intellectual property are not allowed to be hacked or broken into.

I'm not sure if that answers your question.

Senator Martin: I'm just trying to understand what kind of risk of exposure you are addressing. In your opening remarks, you said it would be dangerous to expose the industry to content theft. I was just trying to understand the breadth of the risk.

Ms. Poor: When you circumvent the technological protection measures that we employ, that allows illegal playing of infringing content on our system. When the system is opened, you can download any video game on the planet, basically, and play that video game. Almost all video games and content are up on the internet somewhere. The reason we use these technological protection measures for our system is to have that as a check so that those illegal games on the internet cannot be played on our system. The anti-circumvention provision or the TPMs that we use prevent those illegal games from being played.

Senator Yussuff: I have a number of questions, and I will start with Ms. Poor.

Madame De Toni, vous avez mentionné, durant votre déclaration préliminaire, que vous craignez que le secteur soit exposé au vol de contenu. Vous êtes entrée dans les détails.

Je réfléchis à l'importance du droit à la réparation et au choix que nous donnons à la population canadienne. Nous examinons attentivement les préoccupations que vous avez soulevées. Voulez-vous nous fournir plus de détails sur l'ampleur du risque que représente le vol de contenu?

Mme De Toni : Je vous remercie pour la question, sénatrice Martin. Je demanderais à Mme Poor de donner plus de détails parce que le risque ne touche pas seulement le vol de contenu; il touche aussi la protection des renseignements personnels des joueurs. C'est un enjeu très important pour notre industrie.

La sénatrice Martin : Madame Poor, j'aimerais en savoir plus sur l'ampleur des risques liés au vol de contenu. Concrètement, quels sont ces risques?

Mme Poor : D'abord, il ne faut pas oublier qu'à l'heure actuelle, nous n'empêchons personne de réparer sa console. Si quelqu'un veut faire réparer sa console, il peut l'apporter à un atelier de réparation. Rien ne l'empêche de le faire. Nous n'interdisons pas les réparations.

Le problème que nous pose le projet de loi, c'est l'ampleur de l'exception à une disposition fondamentale de la Loi sur le droit d'auteur qui est essentielle pour nous. La disposition anti-contournement est conçue spécifiquement pour faire en sorte que les mesures de sécurité que nous appliquons à nos consoles dans le but de protéger notre propriété intellectuelle ne puissent pas être piratées ou déjouées.

Je ne sais pas si j'ai répondu à votre question.

La sénatrice Martin : J'essaie simplement de comprendre le risque d'exposition dont vous parlez. Durant votre déclaration préliminaire, vous avez dit qu'il serait dangereux d'exposer le secteur au vol de contenu. J'essaie juste de comprendre l'ampleur du risque.

Mme Poor : Quand nos mesures techniques de protection sont contournées, il devient possible d'accéder illégalement à du contenu illicite à partir de notre système. Si le système est déverrouillé, l'utilisateur peut télécharger n'importe quel jeu vidéo au monde et jouer à ce jeu. Presque tous les jeux vidéos et tous les contenus se trouvent quelque part sur Internet. La raison pour laquelle nous avons recours à des mesures techniques de protection, c'est pour empêcher les gens d'utiliser notre système pour jouer aux jeux illégaux accessibles en ligne. La disposition anti-contournement et les mesures techniques de protection que nous utilisons bloquent l'accès aux jeux illégaux.

Le sénateur Yussuff : J'ai plusieurs questions. Je vais m'adresser d'abord à Mme Poor.

This bill does not circumvent any piracy protection for your sector or your industry. Am I right? The piracy protection that you currently have under Canadian law is not circumvented by Bill C-244?

Ms. Poor: Not circumvented? It is excepted —

Senator Yussuff: In other words, it will still be illegal for somebody to pirate your product?

Ms. Poor: Yes.

Senator Yussuff: So the bill in no way takes away from that. You have a concern that someone could do something that allows their console to download some device. If you could find that person, you could prosecute them or sue them or whatever you choose to do with them.

Ms. Poor: We know that repair shops engage in this activity. It's not all repair shops, of course, but you can go to Reddit and do some searching yourself to know that some repair shops are places where people go to get their console modded.

Senator Yussuff: With all due respect, we have people doing a lot of illegal things that are not allowed under the law currently. We can't simply design a bill to prevent that from happening. I think we have to find those people and deal with them, because those are illegal acts. They are not allowed under the current law and will not be allowed should we pass this bill going forward.

People are still going to do illegal things. I think, in fairness, our desire as a country to get the right to repair has been stalled for decades because of some of the false arguments that industry has made for us not to proceed. I think we are behind Europe, and we are certainly behind our American friends. I recognize there are some exemptions, and some issues have been raised.

Let me get to the point that my friends are making, from the automakers and from the heavy equipment industry. I appreciate that environmental protection on cars and, for that matter, safety should be protected. I would assume under provincial law — because they license the people who will be working on this equipment, and many of them are licensed under provincial law — that's a very small technical amendment that a provincial jurisdiction could bring in to ensure that the safety and environmental protections built into vehicles need to be protected if you have the right to repair. I don't think Bill C-244 is attempting to circumvent that reality.

As you mentioned in your example, Mr. Drury, using a crane is a very serious business. You need to be trained properly but, equally, if you are going to repair a crane, given the implication

Le projet de loi ne contourne pas la protection contre le piratage pour votre secteur ou votre industrie. Ai-je raison? Le projet de loi C-244 ne contourne pas la protection contre le piratage dont vous jouissez aujourd'hui en vertu de la loi canadienne.

Mme Poor : Ne contourne pas? Il y a des exceptions...

Le sénateur Yussuff : Autrement dit, il sera toujours illégal de pirater votre produit.

Mme Poor : Oui.

Le sénateur Yussuff : Le projet de loi ne change rien à cela. Vous craignez qu'un utilisateur puisse modifier sa console de façon à pouvoir télécharger un dispositif quelconque. Si vous arriviez à trouver cet utilisateur, vous pourriez le poursuivre en justice ou prendre des mesures contre lui.

Mme Poor : Nous savons que des ateliers de réparation le font. Ce ne sont pas tous les ateliers de réparation, bien entendu, mais vous n'avez qu'à vous rendre sur Reddit et à faire quelques recherches pour voir que les gens font appel aux ateliers de réparation pour faire modifier leurs consoles.

Le sénateur Yussuff : Sauf votre respect, des gens commettent beaucoup d'actes illégaux qui sont interdits aujourd'hui par la loi. On ne peut pas simplement mettre au point un projet de loi pour empêcher cela. Il faut trouver ces gens et prendre des mesures contre eux parce que leurs actions sont illégales. La loi actuelle les interdit, et si le projet de loi est adopté, il les interdira aussi.

Les gens continueront à commettre des actes illégaux. Je pense qu'il est juste de dire que le Canada attend depuis des décennies d'obtenir le droit à la réparation, et ce, en raison des faux arguments utilisés par l'industrie pour nous empêcher d'avancer. Nous semblons avoir du retard par rapport à l'Europe et nous sommes certainement en retard sur les États-Unis. Je reconnais qu'il y a des exemptions et que des préoccupations ont été soulevées.

Permettez-moi d'en venir à l'argument de mes collègues des secteurs de la construction d'automobiles et de la machinerie lourde. Je comprends l'importance de sauvegarder les mesures de protection de l'environnement et de sécurité intégrées aux véhicules. Si le droit à la réparation est accordé, je présume que les provinces n'auront qu'à apporter une légère modification de forme à leurs lois — puisque ce sont souvent les provinces qui octroient les licences aux personnes qui travaillent sur l'équipement — pour sauvegarder les mesures de protection de l'environnement et de sécurité intégrées aux véhicules. À mes yeux, le projet de loi C-244 ne vise pas à contourner cette réalité.

Comme vous l'avez mentionné dans votre exemple, monsieur Drury, manœuvrer une grue n'est pas une mince affaire. Il faut avoir une formation adéquate non seulement pour la manœuvrer,

it could have on people working, you will be liable if you circumvent that. If I were the owner of a crane, I would want to ensure whoever is fixing my crane is responsible and bonded before they start touching my crane, because should my crane fall and kill somebody, they would be liable.

I'm trying to reconcile my common-sense approach with the kind of argument you are making here, which I think is not valid. I do recognize that there needs to be some regulation to deal with the issues you are raising, but I think you are stretching the rubber band way too far to get me onside to appreciate where you are coming from, even though I have some sympathy for you.

Try to reconcile this because Canadians have been waiting for this legislation for decades, and we have been sitting here pretending we can't do anything while our trading partners around the world are moving ahead. We look like idiots, to be honest with you.

Mr. Drury: First of all, I want to be clear that we, as an industry, support the right to repair. We want our customers to look after their machines. We support them. You are right; if they are good contractors and good people who understand and take the training, we are there to support them. The unfortunate reality is that there is a whole group of other people out there who are not interested in safety or protecting the machine. They are interested in getting a job done and making money from it.

Our view of this legislation is that if you make it easier to remove that TPM, you are going to increase the risk for that to happen. That's our view. It's just a public safety issue for us.

Senator Yussuff: Let me be clear: I was a certified mechanic. I'm not anymore. It's a long part of my history. I had a legal responsibility when I touched a vehicle to ensure that my performance in regard to everything I did was complying with my legal training. Whatever I did, ultimately, I could lose my licence for circumventing what were supposed to be safety measures.

Mr. Drury: Me too.

Senator Yussuff: I would like to recognize that people who do bad things in our society will do bad things, and the law in itself should be able to catch those people and prosecute them. But passing this bill, to be fair, is a necessary requirement for us to give Canadians the rights they have been demanding for decades in this country.

mais aussi pour la réparer, étant donné les répercussions que le contournement des mesures pourrait avoir sur les travailleurs. Si j'étais propriétaire d'une grue, je m'assurerais que le réparateur est titulaire d'une licence avant qu'il n'y touche, parce que si ma grue s'écroule et tue quelqu'un, c'est lui qui sera tenu responsable.

J'essaie de concilier mon approche sensée aux arguments que vous avancez; je les trouve irrecevables. Je reconnais que des mesures réglementaires sont nécessaires pour résoudre les problèmes que vous soulevez, mais je trouve que vous poussez le bouchon beaucoup trop loin pour tenter de me convaincre, même si je comprends vos préoccupations.

Essayez de concilier ces deux points de vue parce que la population canadienne attend ce projet de loi depuis des dizaines d'années. Pendant que nos partenaires commerciaux aux quatre coins du monde avancent, nous faisons semblant d'être impuissants à agir. Franchement, nous avons l'air idiots.

M. Drury : Tout d'abord, je tiens à préciser que notre industrie appuie le droit à la réparation. Nous voulons que nos clients prennent soin de leurs machines. Nous les soutenons. Vous avez raison : si ce sont de bons entrepreneurs et de bons travailleurs qui comprennent les appareils et qui suivent la formation, nous sommes là pour les soutenir. Malheureusement, dans les faits, beaucoup se moquent de la sécurité ou de la protection de l'appareil. Tout ce qu'ils veulent, c'est finir le travail et se faire rémunérer.

À notre avis, en facilitant le contournement des mesures techniques de protection, le projet de loi augmente le risque que de telles situations se produisent. C'est notre avis. Pour nous, c'est une question de sécurité publique.

Le sénateur Yussuff : Je précise que j'ai déjà été mécanicien certifié. Je ne le suis plus aujourd'hui, mais je l'ai été pendant longtemps. Chaque fois que je touchais à un véhicule, j'avais la responsabilité légale de m'assurer que chacune de mes actions était conforme à ma formation. Si j'avais contourné les mesures de sécurité, j'aurais pu perdre ma certification.

M. Drury : Moi aussi.

Le sénateur Yussuff : La société comptera toujours des malfaiteurs; la loi devrait nous permettre de les attraper et de les poursuivre en justice. Le projet de loi doit être adopté pour donner à la population canadienne les droits qu'elle demande depuis des décennies.

Mr. Drury: Again, we support the right to repair your stuff. I want to make sure that you are all aware that there is some significant risk in our industry when you allow people who don't know what they are doing into modifying.

Senator Yussuff: I would say to all of you that I would be happy to make some observations in regard to some of the points you are making about safety, because I think they are necessary. That doesn't harm us in passing this bill. I would make this an observation. I just don't want us to be chill to think we shouldn't do what is right for this country and pretend that somehow we are doing the right thing. I think this is wrong, and we have waited too long for these bills to get here.

Mr. Malinowski: Thank you for your comments, senator. They are well received. Like Mr. Drury's industry, we also support the right to repair. I am not a certified mechanic, but I am a little mechanically inclined. I like to keep my cars on the road myself. I find pleasure in doing that, and I think it is very important that we maintain that ability for consumers.

A lot of the frustrations we are hearing about the right to repair are not necessarily in heavy industry or in cars. There are real right-to-repair issues in this country, and they absolutely should be addressed. The concern we are bringing forward is that a blanket amendment to the Copyright Act in this way might have some unintended consequences, and it is our responsibility to make legislators like yourself aware of them.

Senator Yussuff: Thank you.

Senator Varone: Thank you for being here. I have a strong sentiment to allow the right to repair and how it is contained in this bill, but I have an equally strong sentiment not to allow tampering, breaking the law, compromising emissions safety or copyright infringement. That is part of, I guess, the struggle that we have here.

Other industries have managed a way to allow access. I say "access" not in the sense of the right to repair, but just access. I can't access my bank accounts without two-factor authentication. I can't access Uber Eats without two-factor authentication. Is there a manner in which — and I'm looking at observations — before somebody can circumvent a TPM, there is a recorded log so that you know who is going in, repairing, circumventing or doing something. Banks do it daily. I can't access my Senate computer without two-factor authentication. There are methodologies available. I see what you are trying to do in terms of raising the bar to have questions, but I think everything that you talked about is circumventable.

M. Drury : Je le répète, nous sommes pour le droit à la réparation. Je veux simplement que vous sachiez que dans notre industrie, le fait de permettre à des personnes qui ne savent pas ce qu'elles font de modifier les appareils pose des risques considérables.

Le sénateur Yussuff : Je vous dirais à toutes et à tous que je ferais volontiers des observations sur les arguments que vous soulevez au sujet de la sécurité. Ces arguments sont nécessaires, mais ils ne nous empêchent pas d'adopter le projet de loi. Ce sont des observations. Je ne veux pas que nous omettions de prendre les mesures qui s'imposent pour le bien du Canada en prétendant que c'est la bonne chose à faire. Selon moi, ce serait la mauvaise chose à faire, et nous avons attendu trop longtemps que les projets de loi en arrivent à ce point.

M. Malinowski : Je vous remercie pour vos commentaires, sénateur Yussuff. Ils sont bien reçus. Comme l'industrie de M. Drury, nous soutenons aussi le droit à la réparation. Je ne suis pas mécanicien certifié, mais je m'intéresse à la mécanique. J'aime assurer moi-même l'entretien de mes véhicules. J'y prends plaisir et je trouve très important de veiller à ce que les consommateurs conservent la possibilité de réparer eux-mêmes leurs appareils.

Une grande partie des frustrations liées au droit à la réparation n'ont rien à voir avec l'industrie lourde ou les véhicules. Le droit à la réparation pose de réels problèmes au Canada, et il faut absolument les régler. Notre préoccupation, c'est que la modification généralisée de la Loi sur le droit d'auteur pourrait avoir des conséquences non voulues, et il nous incombe de les porter à l'attention des législateurs comme vous.

Le sénateur Yussuff : Merci.

Le sénateur Varone : Je vous remercie de votre présence. Je suis convaincu de l'importance du droit à la réparation et j'appuie le libellé du projet de loi, mais je suis tout aussi convaincu de l'importance d'empêcher les gens de modifier les appareils, d'enfreindre la loi, de compromettre la sécurité des systèmes d'émissions ou de violer le droit d'auteur. C'est le dilemme devant lequel nous nous trouvons.

D'autres industries ont trouvé des moyens d'autoriser l'accès. Je n'entends pas « accès » dans le sens du droit à la réparation. Je ne peux pas accéder à mes comptes bancaires sans être soumis au processus d'authentification à deux facteurs. Je ne peux même pas accéder à mon compte Uber Eats sans l'authentification à deux facteurs. Avant que quelqu'un puisse contourner une mesure technique de protection, y a-t-il moyen — je réfléchis aux observations — de créer un registre pour que vous sachiez qui accède au système, qui fait des réparations, qui contourne les mesures de protection ou qui fait quoi que ce soit? Les banques le font quotidiennement. Je ne peux pas utiliser mon ordinateur du Sénat sans passer par l'authentification à deux facteurs. Il existe des outils. Je comprends les questions que vous soulevez,

Mr. Malinowski: If I may, senator, the technological protection measure is akin to that two-factor authentication. It exists to ensure that those pieces of software and pieces of the system are being accessed by people who should be qualified and authorized to access that part of the system for the vehicle. What you are looking for is what's there. What we are trying to do is make sure that is protected as much as possible. Our concern with a blanket statement is that if it is for repair or diagnosis, you are good to go.

Senator Varone: The bank logs me in all the time. They know it's me accessing it because they have all my other credentials. There has to be some kind of methodology if this passes that allows you to control that destiny as well, knowing who is going in and if it's fraud.

Mr. Malinowski: If it's fraud, potentially. For example, if you need to replace a key for a vehicle because you lost your keys, there is a manufacturer's system to ensure we know who is asking for a replacement key for that vehicle.

Senator Varone: I lost my vehicle because they stole it, and it was an unstealable vehicle, so they needed a key. They broke into the house. But for all intents and purposes, it's theft. Criminality is still criminality.

The Deputy Chair: Senator Varone, are you okay?

Senator Varone: I'm fine. Thank you.

The Deputy Chair: Any other panellists want to comment on that?

Mr. Drury: In our industry, we do that. That essentially is our TPM. We train people, we give them the right tools and we make sure they understand what they can do when they go past that. As an equipment provider with Caterpillar engines, they train us, and they recognize us as a subdealer — if you want to use a quick and easy term to describe it — so that we can go in and do this. But they are comfortable that we have gone through the training. As an industry, we are already there. We are already doing this and letting customers look after their equipment with the proper training in safety and making sure they don't wreck their machine. To your point, we know who goes in and out of it.

mais je pense qu'il y a moyen de contourner tous les problèmes dont vous avez parlé.

M. Malinowski : En fait, sénateur Varone, les mesures techniques de protection sont analogues à l'authentification à deux facteurs. Elles servent à veiller à ce que seules les personnes autorisées et compétentes puissent accéder aux composantes du logiciel ou du système du véhicule. Ce que vous cherchez existe déjà; c'est ce que nous essayons de protéger. Nous craignons qu'en vertu de la disposition généralisée, il soit possible de contourner les mesures de protection à des fins de réparation ou de diagnostic.

Le sénateur Varone : La banque me donne régulièrement accès à mes comptes. Elle sait que c'est moi parce qu'elle peut vérifier mon identité. Si le projet de loi est adopté, il doit exister des moyens que vous pouvez utiliser pour vérifier l'identité des personnes qui accèdent au système et pour détecter les cas de fraude.

M. Malinowski : S'il s'agit de fraude, peut-être. Par exemple, s'il vous faut une clé de remplacement pour votre véhicule parce que vous avez perdu vos clés, le fabricant a un système qui lui permet de savoir qui demande une clé de remplacement pour ce véhicule.

Le sénateur Varone : J'ai perdu mon véhicule parce qu'ils l'ont volé. C'était un véhicule à l'épreuve du vol; ils avaient donc besoin d'une clé. Ils sont entrés par effraction dans la maison. Quoi qu'il en soit, c'est un vol. La criminalité, cela reste de la criminalité.

Le vice-président : Sénateur Varone, est-ce que ça va?

Le sénateur Varone : Ça va, merci.

Le vice-président : Est-ce que d'autres témoins veulent faire des commentaires à ce sujet?

M. Drury : Nous faisons cela dans notre industrie. C'est notre mesure technique de protection, essentiellement. Nous formons les gens, nous leur donnons les bons outils et nous nous assurons qu'ils comprennent ce qu'ils peuvent faire par la suite. En tant que fournisseur d'équipement ayant des moteurs Caterpillar, nous recevons une formation et le fabricant nous reconnaît comme sous-distributeurs — pour utiliser un terme rapide et facile pour décrire cela — afin que nous puissions avoir accès et faire le travail. Le fait que nous ayons suivi la formation est rassurant. Donc, l'industrie est déjà sur la bonne voie. Nous le faisons déjà et nous laissons les clients entretenir leur équipement, avec une formation de sécurité adéquate, de façon à ce qu'ils n'abîment pas leur machinerie. Pour répondre à votre question, nous savons qui entre et qui sort.

Senator Massicotte: Good for you. Your client will go to you directly. They won't go to somebody else to unlock the system. You have to sell your goods and your brand.

[Translation]

Senator Bellemare: I don't know much about copyright. However, as legislators, we know that bills introduced by MPs and senators are bills that they really care about, since they address important issues. There are often ways to simplify a problem that may seem complex. I think that the right to repair is a concern that everyone shares. We're lagging in that area, and we need to move forward. If I understand correctly, you are saying that the bill is too all-encompassing and too broad.

My question is this: What framework should the bill have set out to align with bills that exist elsewhere, ones that have been implemented by other levels of government? It's a simple way to meet needs, but, in your view, what approach would be more appropriate?

[English]

Mr. Malinowski: Thank you, senator. I recognize that private members' bills and senators' private bills have the challenge of simplicity and the complexity of many of these issues. Perhaps amending the Copyright Act to create a provision whereby exemptions to bypassing the technological protection measures could be applied for in a similar way as in the United States because in the United States, under the Digital Millennium Copyright Act, there is a blanket protection of TPMs. But there is a mechanism by which, every few years, applications can be made for exemptions to that. There is a process: Here is the potential risk. Here is the potential gain. That's reviewed every few years. It is an inverse approach. But that's not what Bill C-244 takes.

[Translation]

Senator Bellemare: In the United States, is a bureaucratic system necessary to make this process work? No such system exists here. Does it mean that the United States has a government department with public servants who grant permissions?

[English]

Mr. Malinowski: I don't entirely understand how this works, but it is done through the Library of Congress.

Senator Bellemare: Okay.

Le sénateur Massicotte : Tant mieux pour vous. Votre client fera directement appel à vous. Il ne s'adressera pas à quelqu'un d'autre pour débloquer le système. Vous devez vendre vos produits et votre marque.

[Français]

La sénatrice Bellemare : Je ne connais pas grand-chose aux droits d'auteur. Par contre, à titre de législateurs, on sait que les projets de loi présentés par des députés et des sénateurs sont des projets de loi qui nous tiennent à cœur, car ils portent sur des sujets importants, et il y a souvent des manières de simplifier un problème qui peut sembler complexe. Je pense que le droit à la réparation, c'est quelque chose que tout le monde partage; nous sommes en retard à cet égard et il faut aller de l'avant. Si je comprends bien, vous dites que ce projet de loi est trop universel, trop vaste.

Ma question est la suivante : quelle architecture aurait dû adopter le projet de loi pour se comparer à des projets de loi qui existent ailleurs et qui ont été mis en œuvre dans différentes instances gouvernementales? C'est une façon simple d'accéder aux besoins, mais quelle serait l'approche qui serait, selon vous, la plus appropriée?

[Traduction]

M. Malinowski : Merci, sénatrice. Je reconnais que les projets de loi d'initiative parlementaire et les projets de loi d'intérêt privé émanant de sénateurs doivent concilier simplicité avec la complexité de bon nombre de ces enjeux. Il faudrait peut-être modifier la Loi sur le droit d'auteur pour créer une disposition permettant de demander des exemptions pour le contournement des mesures de protection technologiques, comme ce qui se fait aux États-Unis, où la Digital Millennium Copyright Act prévoit une protection complète des mesures de protection technologiques. Cette loi comprend toutefois un mécanisme permettant, à intervalles réguliers, la présentation de demandes d'exemption. Il existe un processus. On présente les risques et les avantages potentiels, et cela fait l'objet d'une révision aux deux ans. C'est une approche inverse, qui n'est pas celle du projet de loi C-244.

[Français]

La sénatrice Bellemare : Aux États-Unis, est-ce que cela prend une bureaucratie pour que ce processus s'applique? Il n'y a pas de bureaucratie comme cela ici. Cela veut-il dire qu'aux États-Unis, il y a un ministère avec des fonctionnaires qui doivent donner les permissions?

[Traduction]

M. Malinowski : Je ne comprends pas très bien comment cela fonctionne, mais cela se fait par l'intermédiaire de la Bibliothèque du Congrès.

La sénatrice Bellemare : Je vois.

Senator Ringuette: Maybe I'm old-fashioned, but when I look at car safety, for instance, I think of airbags, brakes and steering. Right now, I'm in the market. I'm looking for a new car, so I visited many different dealers. One thing that they all have in common is all these gadgets that have nothing to do with safety. If you have a licence to drive, you should be able to understand and see when you are crossing a line. I said to all of them, "I don't need these gadgets. I can drive myself." Whatever the make and whatever the brand, all their answers were, "You just need to disconnect them." That's from the dealers. I'm trying to reconcile my experience in the past two months of shopping with what you are saying regarding what the auto industry considers to be safety.

Mr. Malinowski: Thank you, senator. First of all, congratulations on shopping for a new car. I hope you find something.

Senator Ringuette: It's going to be expensive.

Mr. Malinowski: I hope you find something you will be happy with. You raise important points. I'm happy to address them. A lot of these technologies are being mandated and required by federal regulators, whether it is the National Highway Traffic Safety Administration in the U.S. or Transport Canada. More of these technologies are being mandated because they have done the research and have found that they increase safety and reduce the incidence of serious injuries and crashes.

In some cases, these systems can be disabled. For example, if it's because you wandered out of the lane, or because you are an excellent driver, then you can turn that system off. Down the line, regulators will say, "There are systems that we don't want you to be able to turn off." For example, on the automatic braking system, if you happen to be looking at your passenger and the car in front applies the brakes, your car will apply the brakes for you. Regulators may decide that will be mandated, and you can't turn that off. That is a regulatory requirement for automakers to bring new vehicles into the market.

Our concern is this: If you don't want to turn that system off, you will want to ensure it is operating as it should be. If someone can bypass the TPM and make changes to that system that the automaker didn't intend, you are expecting the safety systems to work a certain way, and if they don't because someone has tampered with that, then that would have safety implications.

Senator Ringuette: They told me already that I can remove the system.

La sénatrice Ringuette : Je suis peut-être vieux jeu, mais personnellement, quand je pense à la sécurité des voitures, par exemple, je pense aux coussins gonflables, aux freins et à la direction. Je cherche activement une nouvelle voiture sur le marché actuellement. J'ai donc visité de nombreux concessionnaires. Le point commun de tous ces véhicules, c'est une panoplie de gadgets qui n'ont rien à voir avec la sécurité. Si vous avez un permis de conduire, vous devriez être capable de voir quand vous franchissez une ligne. Je leur ai tous dit que je n'ai pas besoin de ces gadgets. Je peux conduire moi-même. Invariablement, leur réponse, quelle que soit la marque, était qu'il suffit de les déconnecter. C'est ce qu'ont dit les concessionnaires. J'essaie de concilier mon expérience de magasinage des deux derniers mois avec ce que vous dites par rapport à ce que l'industrie automobile considère comme de la sécurité.

M. Malinowski : Merci, sénatrice. Tout d'abord, je vous félicite de chercher une nouvelle voiture. J'espère que vous trouverez quelque chose.

La sénatrice Ringuette : Cela va coûter cher.

M. Malinowski : J'espère que vous trouverez un véhicule qui vous satisfera. Vous soulevez d'importants points, et je suis ravi d'en parler. Bon nombre de ces technologies sont imposées et exigées par les organismes de réglementation fédéraux, soit la National Highway Traffic Safety Administration aux États-Unis ou Transports Canada. Plus de technologies de ce genre sont imposées à la suite de recherches qui ont démontré que ces technologies augmentent la sécurité et réduisent l'incidence d'accidents et de blessures graves.

Ces systèmes peuvent être désactivés dans certains cas. Par exemple, si vous êtes une excellente conductrice, vous pouvez désactiver le système d'aide au maintien dans la voie. En fin de compte, les organismes de réglementation diront qu'il y a certains systèmes qu'ils ne veulent pas que le consommateur puisse désactiver. Par exemple, dans le cas du système de freinage automatique, si vous regardez votre passager et que la voiture qui vous précède freine, votre voiture freinera pour vous. Les organismes de réglementation peuvent décider de rendre ce système obligatoire, et vous ne pourrez pas le désactiver. Il s'agit d'une exigence réglementaire imposée aux constructeurs automobiles pour tout nouveau véhicule mis sur le marché.

Notre préoccupation, c'est que si vous ne voulez pas désactiver ce système, vous devrez vous assurer qu'il fonctionne comme il faut. Si quelqu'un peut contourner les mesures techniques de protection et apporter des modifications que le constructeur n'a pas prévues, de sorte que les systèmes de sécurité ne fonctionnent pas comme on s'y attend parce qu'ils ont été altérés, cela aura des conséquences sur la sécurité.

La sénatrice Ringuette : On m'a déjà dit que je pouvais retirer le système.

Mr. Malinowski: Some automakers will have an option to turn it off. In some instances, the system will turn on again when you turn the car on. I have my own opinions about that, but we don't need to get into it here.

Senator C. Deacon: I'll be very quick. The Canada Occupational Health and Safety Regulations cite that no device shall be used or operated while any safety device is inoperative, and no safety device shall be altered or interfered with or rendered inoperative. Our health and safety guidelines are very clear, and the liability that this would render for somebody repairing a device, somebody who owned the device or somebody who contracted the use of that device would be substantial.

Mr. Drury: I'm here to tell you that I know of deaths in our industry because people have not done that. You can have all the laws, rules and regulations you want, but there are people out there who don't abide by them, and sometimes it turns out very badly for them. We think the risk is going to go up a little bit if this gets through in our industry.

Senator C. Deacon: Thank you very much for being with us today.

Senator Gignac: We have a lot of experience. This is a private bill, but you are lobbying. When it is a private bill, the due diligence is not the same as when it is a government bill because when it is a government bill, you can talk to the officials of government and all the experts. When it is a private bill, it is more complicated, and very often it's at the last minute when industry suddenly wakes up and realizes that this private bill is going through the other side and now the Senate.

Are there any lessons to be learned, particularly when it is technical like that? Like many of my colleagues, or at least for me, I don't have expertise in this. I heard good arguments on both sides. It is complicated.

Are you of the sentiment that you have learned a lesson? Is it quite different when it is a government bill versus a private bill, from your point of view? Thank you.

Mr. Malinowski: Absolutely, senator. I'm sure your experience when bills come over from the other place shows that. There is a significant difference.

Senator Gignac: Have you been able to reach officials, or are the officials hard to reach because it is not a government bill? It is a private bill. Have you had the opportunity to chat with officials or not really?

M. Malinowski : Certains constructeurs automobiles offrent la possibilité de le désactiver. Dans certains cas, le système se remettra en marche au démarrage du véhicule. J'ai mes propres opinions là-dessus, mais nul besoin d'aborder cela ici.

Le sénateur C. Deacon : Je serai bref. Le Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail stipule qu'aucun appareil ne doit être utilisé ou mis en service si un de ses dispositifs de sécurité est inutilisable, et qu'aucun dispositif de sécurité fixé à un appareil ne doit être modifié, dérangé ou rendu inutilisable. Nos directives en matière de santé et de sécurité sont très claires, et le fardeau de la responsabilité que cela entraînerait pour quiconque répare un appareil, possède l'appareil ou en permet l'utilisation par contrat serait considérable.

M. Drury : Je suis ici pour dire qu'il y a eu des décès dans notre industrie parce que cela n'a pas été respecté. On peut avoir toutes les lois, les règles et la réglementation du monde, mais certains ne les respectent pas, parfois avec de très lourdes conséquences. Nous sommes d'avis que l'adoption de cette mesure entraînera une légère augmentation du risque dans notre industrie.

Le sénateur C. Deacon : Je vous remercie beaucoup de votre présence aujourd'hui.

Le sénateur Gignac : Nous avons beaucoup d'expérience. Il s'agit d'un projet de loi d'intérêt privé, mais vous faites du lobbying. La diligence raisonnable n'est pas la même pour un projet de loi d'intérêt privé que pour un projet de loi émanant du gouvernement, car dans ce cas, nous avons la possibilité de discuter avec les fonctionnaires et tous les experts. C'est plus compliqué dans le cas d'un projet de loi d'intérêt privé. En outre, très souvent, l'industrie se réveille soudainement, à la dernière minute, et se rend compte qu'un projet de loi d'intérêt privé a été examiné à l'autre endroit et se trouve maintenant au Sénat.

Y a-t-il des leçons à tirer, en particulier lorsqu'il s'agit de questions techniques de ce genre? Comme bon nombre de mes collègues — ou du moins personnellement —, je n'ai pas d'expertise dans ce domaine. J'ai entendu de bons arguments des deux côtés. C'est compliqué.

Avez-vous l'impression d'avoir tiré des enseignements? De votre point de vue, y a-t-il une différence importante lorsqu'il s'agit d'un projet de loi émanant du gouvernement ou d'un projet de loi d'intérêt privé? Merci.

M. Malinowski : Absolument, sénateur. Je suis certain que vous l'avez constaté lorsque les projets de loi émanent de l'autre endroit : il y a une différence importante.

Le sénateur Gignac : Avez-vous réussi à communiquer avec les fonctionnaires, ou est-ce difficile parce que ce n'est pas un projet de loi émanant du gouvernement? C'est un projet de loi d'intérêt privé. Avez-vous eu l'occasion de discuter avec des fonctionnaires, ou pas vraiment?

Mr. Malinowski: On occasion. I have one last point: A big part of the difference will be that government has a greater capacity to consult with industry and say, “We are thinking of doing this.” Before a piece of legislation has been tabled, a lot of that work has been done versus the capacity that a private member has to consult with industry and say, “I’m thinking about doing this.”

Senator Gignac: You must be taken by surprise when it is a private bill rather than when it’s a government bill. Is that fair to say?

Mr. Malinowski: It depends.

Mr. Drury: In this case, first of all, I am in the industry. I’m not a lobbyist. I represent the industry. Second, we have been working on this on the prior bill. I forget the bill number. It was a private member’s bill with Bryan May who brought it originally on the right to repair. And MP Miao brought this, so we have been working on this for probably five or six years. In fact, we have had meetings with Patrick Belanger who is part of the policy writers. We have not been taken by surprise on this. We have been working on this for a while.

Ms. De Toni: From the video game perspective, we have been engaged from the very beginning on this particular file with government as well as with the MPs on the committees. We have not been taken by surprise. We have consulted and dialogued with a number of folks within government and on the House side on this particular issue.

Senator Gignac: In the last budget, they reiterated that. Thank you to my colleague for flagging that it was pretty clear in the last budget that the government supported these bills.

Ms. De Toni: Yes.

Senator Gignac: Thank you.

Senator Varone: You talked about exemptions before. Do exemptions need to take place inside the bill by way of amending what we have in front of us, or can it be done by regulation thereafter?

Mr. Malinowski: That’s an excellent question and one perhaps for officials from Innovation, Science and Economic Development Canada. I know that in instances of sound recordings, for example, that amendment was made in committee specifically to the legislation itself. That wasn’t put over to regulations.

M. Malinowski : À l’occasion. J’ai un dernier point : la principale différence, c’est que le gouvernement a une plus grande capacité de consulter l’industrie et de l’informer de ses intentions. Une bonne partie du travail a déjà été faite avant le dépôt d’un projet de loi, comparativement à la capacité d’un parlementaire de consulter l’industrie et de dire : « Je pense à faire ceci ».

Le sénateur Gignac : Vous devez être surpris lorsqu’il s’agit d’un projet de loi d’intérêt privé au lieu d’un projet de loi émanant du gouvernement. Est-ce une affirmation juste?

M. Malinowski : Cela dépend.

M. Drury : Dans ce cas-ci, premièrement, je suis dans l’industrie. Je ne suis pas un lobbyiste. Je représente l’industrie. Deuxièmement, nous avons travaillé sur cette question dans le cas du projet de loi précédent, dont j’oublie le numéro. C’était un projet de loi d’initiative parlementaire, parrainé par M. Bryan May, qui portait à l’origine sur le droit de réparer. Ensuite, le député Miao a présenté cette mesure législative. Donc, cela signifie que nous travaillons là-dessus depuis cinq ou six ans, probablement. En fait, nous avons eu des rencontres avec M. Patrick Belanger, l’un des rédacteurs de politiques. Cette mesure n’est pas une surprise. Nous y travaillons depuis un certain temps.

Mme De Toni : Du point de vue des jeux vidéo, nous travaillons à ce dossier depuis le début avec le gouvernement et les députés qui siègent à des comités. Nous n’avons pas été pris par surprise. Nous avons eu des consultations et des discussions à ce sujet avec divers acteurs au sein du gouvernement et du côté de la Chambre.

Le sénateur Gignac : Cela a été réitéré dans le dernier budget. Je remercie mon collègue d’avoir souligné que le gouvernement a clairement indiqué, dans le dernier budget, qu’il appuie ces projets de loi.

Mme De Toni : Oui.

Le sénateur Gignac : Merci.

Le sénateur Varone : Vous avez parlé d’exemptions tout à l’heure. Ces exemptions doivent-elles être incluses dans le projet de loi en modifiant la version actuelle, ou peuvent-elles être établies par règlement après coup?

M. Malinowski : C’est une excellente question qui s’adresse peut-être aux fonctionnaires d’Innovation, Sciences et Développement économique Canada. Je sais que dans le cas des enregistrements sonores, par exemple, un amendement a été apporté au projet de loi lui-même à l’étape du comité. Cela n’a pas été repoussé à l’étape de la réglementation.

Senator Varone: Yes, but on the right to repair, I'm thinking there will be a slew of regulations thereafter if this gets approved, and I'm trying to think whether that's the appropriate place to create the exemptions.

Mr. Drury: We think it needs to be an exemption. I'll give you an example. I would argue there are thousands of diesel engines right now running illegally, and there is no enforcement. On the ability to enforce this stuff, I don't think we have the resources to do that. That's why we are asking for an amendment.

Ms. De Toni: Our preference as well is an exemption in the bill.

The Deputy Chair: Ms. Poor, would you want to add something to that?

Ms. Poor: Thank you so much. We really appreciate this time.

The Deputy Chair: Thank you to our panellists, and welcome to our second panel. Senators, we now have the pleasure of welcoming our second panel, who will speak to both bills, but we'll break it up with separate questions on Bill C-294 and Bill C-244. We will start with Bill C-244 until close to 5:50 p.m., depending on how it goes around the table. We have a hard stop at 6:15 p.m. I'll try to manage the time as best as possible.

I just ask that when there are conversations between senators around the table, I don't want to stop that, but while the committee is going on, try to keep it at a low level so that we don't hear the noise with respect to who is trying to put the question forward and who is trying to speak. I'll ask for that favour.

We welcome the following witnesses: On behalf of the Grain Growers of Canada, Kyle Larkin, Executive Director; and Andre Harpe, Chair. On behalf of the Automotive Industries Association of Canada, Jean-François Champagne, President and Chief Executive Officer; Chris Kinghorn, Vice-President, Strategy and Growth, NAPA Canada and Traction/TruckPro Canada (UAP Inc.); and Daryll O'Keefe, Senior Vice-President, Fix Network Canada. On behalf of LKQ Corporation, joining us only for the discussion of Bill C-244 is Tyler Threadgill, Vice-President, External Affairs.

I understand that all three organizations have opening remarks. Mr. Harpe, we will start with you. The floor is yours.

Le sénateur Varone : Certes, mais par rapport au droit de réparer, je pense que l'adoption de cette mesure législative, le cas échéant, sera suivie d'une multitude de règlements. Je me demande simplement s'il s'agit de l'étape appropriée pour créer les exemptions.

M. Drury : Nous pensons que cela doit être une exemption. Je vais vous donner un exemple. Je dirais qu'il y a actuellement des milliers de moteurs diesel qui fonctionnent illégalement. Il n'y a pas de pas de mécanisme d'application. Selon moi, nous n'avons pas les ressources nécessaires pour assurer l'application. Voilà pourquoi nous demandons un amendement.

Mme De Toni : Nous préférons également une exemption dans le projet de loi.

Le vice-président : Madame Poor, voulez-vous ajouter quelque chose à cela?

Mme Poor : Merci beaucoup. Nous sommes très reconnaissants du temps qui nous est accordé.

Le vice-président : Je remercie nos témoins. Bienvenue à notre deuxième groupe de témoins. Chers collègues, nous avons maintenant le plaisir d'accueillir notre deuxième groupe de témoins. Ils sont venus parler des deux projets de loi, mais nous diviserons le tout en ayant des séries de questions distinctes sur le projet de loi C-294 et le projet de loi C-244. Nous commencerons par le projet de loi C-244 jusqu'à 17 h 50, environ, selon la façon dont les choses se dérouleront autour de la table. La séance se termine à 18 h 15 précises. Je ferai de mon mieux pour gérer le temps.

Je ne veux pas empêcher les collègues de discuter entre eux autour de la table, mais je vous demanderais d'éviter de parler fort durant les travaux du comité de façon à ne pas nous empêcher d'entendre les questions et les réponses. Je vous demande cette faveur.

Accueillons maintenant nos témoins. Représentant les Producteurs de grains du Canada, nous avons le directeur général, M. Kyle Larkin, et le président, M. Andre Harpe. Représentant l'Association des industries de l'automobile du Canada, nous accueillons M. Jean-François Champagne, président et chef de la direction; M. Chris Kinghorn, vice-président, Stratégie et croissance, NAPA Canada et Traction/TruckPro Canada (UAP Inc.); M. Daryll O'Keefe, premier vice-président, Réseau Fix Canada. M. Tyler Threadgill, vice-président aux affaires extérieures chez LKQ Corporation se joint à nous uniquement pour la discussion sur le projet de loi C-244.

Je crois comprendre que les trois organismes ont une présentation. Monsieur Harpe, nous allons commencer par vous. La parole est à vous.

Andre Harpe, Chair, Grain Growers of Canada: Thank you very much, chair, and thank you, members of the committee, for inviting us today and hearing us.

I am a grain farmer from the Peace River Country region of northern Alberta. I am also the Chair of the Grain Growers of Canada, known as GGC, and I am joined today by our Executive Director, Kyle Larkin.

As the national voice for Canadian grain farmers, GGC represents over 65,000 cereal, oilseed and pulse producers. As one of those grain farmers, I understand first-hand the need for right-to-repair policies in Canada. Canadian grain farmers have a long history of repairing their own equipment, including tractors, seeders, sprayers and combines. These pieces of equipment can cost over a million dollars and are significant asset purchases for many farmers.

Unfortunately, though, technological advances in farm equipment have created barriers that are preventing farmers from continuing to repair their own equipment. Due to a lack of right-to-repair policies in Canada, equipment manufacturers have either been holding back diagnostic software or have been selling it at a premium, typically on an annual subscription basis. This has forced farmers to spend thousands more dollars on seeking the assistance of their local dealer or has forced them to purchase expensive subscriptions.

Furthermore, Canadian labour reports and the Associated Equipment Distributors, or AED, Foundation have found that dealers are facing vast labour shortages. Due to this, service calls can take days and sometimes weeks to respond to. During critical periods of the year, particularly seeding and harvesting, these delays can be detrimental to crop production.

Bill C-244 is the first step in creating a federal right-to-repair framework which would allow farmers to continue repairing their own equipment.

Another critical part of the right to repair is the interoperability of different pieces of equipment. Farmers have relied on interoperability of parts and equipment for decades to increase their own production efficiency. Many use parts and equipment from different manufacturers; however, the interoperability of these systems is becoming more difficult due to new original equipment manufacturer, or OEM, software restrictions. For example, parts from Honey Bee Manufacturing, a company that produces headers, swathers and grain belts for combines, are no longer interoperable on some of the latest John Deere combines.

Andre Harpe, président, Producteurs de grains du Canada : Merci beaucoup, monsieur le président. Je remercie les membres du comité de nous avoir invités aujourd'hui pour témoigner.

Je suis un producteur de grains de la région de Peace River, dans le Nord de l'Alberta. Je suis également le président des Producteurs de grains du Canada, ou PGC, et je suis accompagné aujourd'hui par notre directeur général, Kyle Larkin.

À titre de porte-parole national des producteurs de grains canadiens, les PGC représentent plus de 65 000 producteurs de grains, d'oléagineux et de légumineuses. Étant moi-même producteur de grain, je comprends très bien la nécessité de politiques de droit de réparer au Canada. Depuis longtemps, les céréaliculteurs canadiens ont l'habitude réparer leur propre équipement, comme les tracteurs, les semoirs, les pulvérisateurs et les moissonneuses-batteuses. Ces équipements peuvent coûter plus d'un million de dollars et représentent d'importants achats d'immobilisations pour de nombreux agriculteurs.

Malheureusement, les progrès technologiques de l'équipement agricole ont créé des obstacles qui empêchent les agriculteurs de continuer à réparer leur propre équipement. En raison de l'absence de politiques de droit de réparer au Canada, les fabricants d'équipement ont conservé les logiciels de diagnostic ou les vendent à fort prix, généralement sous forme d'abonnement annuel. Cela a obligé les agriculteurs à dépenser des milliers de dollars supplémentaires pour obtenir l'aide de leur concessionnaire local ou à payer des abonnements coûteux.

En outre, les rapports sur la main-d'œuvre au Canada et la fondation Associated Equipment Distributors, ou AED, révèlent que les concessionnaires sont confrontés à d'importantes pénuries de main-d'œuvre. Par conséquent, les appels de service peuvent prendre des jours, voire des semaines, avant d'être traités. Pendant les périodes critiques de l'année, en particulier les périodes d'ensemencement et de récolte, ces retards peuvent nuire à la production agricole.

Le projet de loi C-244 est la première étape vers la création d'un cadre fédéral du droit de réparer qui permettrait aux agriculteurs de continuer à réparer leur propre équipement.

La compatibilité des diverses pièces d'équipement est un autre élément essentiel du droit de réparer. Depuis des décennies, les agriculteurs comptent sur la compatibilité des pièces et des équipements pour accroître l'efficacité de leur production. Bon nombre d'exploitants utilisent des pièces et équipements de différents fabricants. Cependant, l'interopérabilité de ces systèmes devient plus difficile en raison de nouvelles restrictions logicielles imposées par les fabricants d'équipements d'origine, ou OEM. Par exemple, les pièces de Honey Bee Manufacturing, une entreprise qui fabrique des pièces pour moissonneuses-batteuses — têtes de coupe, faucheuses-andaineuses, et courroies à grains —, ne sont plus compatibles

Similarly, other agricultural technology innovations, such as farm management platforms, use a controller area network, or CAN, bus to tie into machinery hardware, and these connections are often rejected by the equipment's software.

Just like other Canadian consumers, farmers should have the right to purchase the equipment and the parts that work best for them. However, without Bill C-294 which supports interoperability, they are being forced to only purchase from one OEM. This anti-competitive behaviour also stiffens agricultural innovation in Canada, which is necessary to increase productivity of farmland. Bill C-294 supports the farmers' choice and the technological innovation necessary for productivity gains.

Thank you, and I would be happy to take questions later.

The Deputy Chair: Thank you.

Mr. Champagne, we will now hear your opening remarks.

Jean-François Champagne, President and Chief Executive Officer, Automotive Industries Association of Canada: Thank you, Mr. Chair, for the opportunity to speak to these bills. Our comments will focus mostly on Bill C-244.

[*Translation*]

Good afternoon. I am Jean-François Champagne, President and Chief Executive Officer of the Automotive Industries Association of Canada.

[*English*]

The Automotive Industries Association of Canada, or AIA Canada, represents the auto care sector with over 4,000 member locations across Canada, supporting close to half a million jobs in this country.

I'm joined today by Daryll O'Keefe, Senior Vice-President of Fix Network Canada, a global leader in collision, glass and mechanical repair, and Chris Kinghorn, Vice-President, Strategy and Growth at UAP Inc., a leader in the distribution and sale of parts, replacement accessories and tools for automobiles and heavy vehicles in Canada.

avec certains modèles récents de moissonneuses-batteuses John Deere.

Dans le même ordre d'idées, d'autres innovations technologiques dans le domaine agricole, notamment les plateformes de gestion des exploitations, utilisent un réseau de contrôleurs, un port de type CAN, pour la connexion physique avec les systèmes de l'équipement, et ces connexions sont souvent rejetées par le logiciel de l'équipement.

À l'instar des autres consommateurs canadiens, les agriculteurs devraient avoir le droit d'acheter l'équipement et les pièces qui leur conviennent le mieux. Or, sans le projet de loi C-294 qui soutient l'interopérabilité, ils sont contraints de s'approvisionner auprès d'un seul fabricant de pièces d'origine. Ce comportement anticoncurrentiel freine également l'innovation agricole au Canada, qui est nécessaire pour accroître la productivité des terres agricoles. Le projet de loi C-294 favorise le choix des agriculteurs et l'innovation technologique nécessaire aux gains de productivité.

Je vous remercie et je serai heureux de répondre à vos questions tout à l'heure.

Le vice-président : Merci.

Monsieur Champagne, c'est à votre tour de prononcer votre déclaration liminaire.

Jean-François Champagne, président et chef de la direction, Association des industries de l'automobile du Canada : Merci, monsieur le président, de cette occasion de nous prononcer sur ces projets de loi. Nos commentaires porteront surtout sur le projet de loi C-244.

[*Français*]

Bonjour. Je suis Jean-François Champagne, président et chef de la direction de l'Association des industries de l'automobile du Canada.

[*Traduction*]

L'Association des industries de l'automobile du Canada, ou AIA Canada, représente le secteur de l'entretien automobile, fort de plus de 4 000 établissements membres à travers le Canada qui emploient près d'un demi-million de personnes au pays.

Je suis accompagné aujourd'hui de Daryll O'Keefe, vice-président directeur de Réseau Fix Canada, un chef de file mondial de la réparation de carrosseries, de vitres et de pièces mécaniques; et de Chris Kinghorn, vice-président de la stratégie et de la croissance chez UAP Inc., un chef de file de la distribution et de la vente de pièces, d'accessoires de rechange et d'outils pour les automobiles et les véhicules lourds au Canada.

Car costs typically are the second-largest expense for Canadian families. Aftermarket access to repair and diagnostic information is essential for maintaining a competitive marketplace and keeping repair costs low. Bill C-244 addresses digital locks and represents a step forward for the aftermarket and for drivers. However, gaps remain, such as a lack of penalties for manufacturers who restrict access to repair data.

We have heard from automakers that the right to repair isn't a problem, but real-life cases prove otherwise. We hear stories regularly about how local repair shops can't access repair information, which then forces drivers to go to a dealership at higher costs.

Meanwhile, other jurisdictions are moving ahead with right-to-repair legislation. Many U.S. states, the EU, Australia and, most recently, Quebec have passed legislation mandating OEMs to share repair information. It's time for Canada to catch up. It is critical that vehicle owners — not automakers — are the owners of their vehicle data.

In closing, Bill C-244 should be passed quickly, and the federal government's right-to-repair framework must include vehicles to be truly effective.

Thank you, and I am looking forward to your questions.

[Translation]

The Deputy Chair: Thank you, Mr. Champagne.

[English]

Mr. Threadgill, we will now hear your opening remarks.

Tyler Threadgill, Vice-President, External Affairs, LKQ Corporation: Thank you. Honourable chair and senators, my name is Tyler Threadgill, the Vice-President of Government Affairs for LKQ Corporation, covering the United States and Canada. My colleague Derek Willshire, who works in Lévis, sends his regards and regrets not being able to attend today.

It is a privilege to be with you to discuss Bill C-244 — a critical step toward improving the right to repair in Canada. Given the unanimous support it received in the House of Commons, it is essential that this bill moves forward swiftly to prevent Canadians from losing the benefits it promises. I'm encouraged by this committee's commitment to advancing this legislation.

Les voitures représentent généralement la deuxième dépense la plus importante pour les familles canadiennes. L'accès aux informations dans le marché secondaire pour les réparations et les diagnostics est essentiel pour maintenir un marché compétitif et de faibles coûts de réparation. Le projet de loi C-244 traite des serrures numériques et représente une amélioration pour le marché secondaire et les conducteurs. Toutefois, des lacunes subsistent, notamment l'absence de sanctions pour les fabricants qui restreignent l'accès aux données de réparation.

Les constructeurs automobiles nous ont dit que le droit à la réparation ne posait pas de problème, mais des cas concrets prouvent le contraire. Des consommateurs nous décrivent régulièrement l'impossibilité pour les ateliers de réparation locaux d'accéder aux informations sur les réparations, ce qui oblige les conducteurs à se rendre chez un concessionnaire où les coûts sont plus élevés.

Pendant ce temps, d'autres administrations adoptent des textes de loi sur le droit à la réparation. De nombreux États américains, l'Union européenne, l'Australie et, plus récemment, le Québec ont adopté des lois obligeant les équipementiers à partager les informations sur les réparations. Il est temps que le Canada rattrape son retard. Il est essentiel que les propriétaires de véhicules — et non les constructeurs automobiles — soient les propriétaires des données relatives à leur véhicule.

En conclusion, le projet de loi C-244 doit être adopté rapidement, et le cadre du droit à la réparation du gouvernement fédéral doit inclure les véhicules pour être vraiment efficace.

Je vous remercie. Je suis impatient de répondre à vos questions.

[Français]

Le vice-président : Merci, monsieur Champagne.

[Traduction]

Monsieur Threadgill, nous allons maintenant écouter votre déclaration liminaire.

Tyler Threadgill, vice-président, Affaires extérieures, LKQ Corporation : Je vous remercie. Honorables président et sénateurs, je m'appelle Tyler Threadgill et je suis le vice-président des affaires gouvernementales pour LKQ Corporation pour les États-Unis et le Canada. Mon collègue Derek Willshire, qui travaille à Lévis, vous salue et regrette de ne pouvoir être présent aujourd'hui.

C'est un privilège d'être avec vous pour discuter du projet de loi C-244 — une étape cruciale pour améliorer le droit à la réparation au Canada. Compte tenu du soutien unanime qu'il a reçu à la Chambre des communes, il est essentiel que ce projet de loi soit adopté rapidement pour éviter que les Canadiens ne perdent les avantages qu'il promet. Je suis encouragé par l'engagement de ce comité à faire avancer ce projet de loi.

Bill C-244 is crucial for ensuring the right to repair, particularly for small businesses and consumers in rural areas, who will face significant challenges if no action is taken.

At LKQ, we specialize in the distribution of automotive replacement parts, including original and alternative brands, across North America. Additionally, we're the world's largest recycler of vehicles, recycling over 900,000 vehicles annually across North America.

In Canada, LKQ employs over 1,100 people across 37 locations. However, our workforce represents only a small fraction of the more than 490,000 workers in Canada's automotive aftermarket. With vehicle maintenance becoming increasingly complex, consumers are finding fewer options for repairs. The Canadian Automotive Service Information Standard, or CASIS, agreement, established in 2009, is outdated, as it does not address the technological advances that have transformed the automotive industry.

Bill C-244 seeks to preserve consumers' freedom to choose where and how they repair their vehicles. We strongly believe that this bill should become law.

Nevertheless, more needs to be done, and we look forward to collaborating with you on a comprehensive framework that solidifies the right to repair for all Canadians.

Thank you very much.

The Deputy Chair: Thank you.

I will now open the floor to questions, reminding members to keep questions and answers concise. Please also try to keep your questions to those about Bill C-244, and, at about 5:45 p.m., we will transition to discussion on Bill C-294.

Senator Marshall: I'm going to start with Mr. Threadgill, although other panellists might want to comment.

I read your brief, Mr. Threadgill, and while you support Bill C-244, you kept referencing other pieces of legislation — other bills — that are also supported. One of the concerns I have is that all of these amendments are being done almost in isolation of each other. If you are looking for a right-to-repair regime, how do you know all the pieces are going to come together and look like something that is sensible?

Can you speak to that? You support Bill C-244. I think you said you support Bill C-231. You liked what was in Bill C-59, so why would you support this bill, which is like a small piece of

Le projet de loi C-244 est essentiel pour garantir le droit à la réparation, en particulier pour les petites entreprises et les consommateurs des régions rurales, qui vivront des difficultés considérables si aucune mesure n'est prise.

Chez LKQ, nous nous spécialisons dans la distribution de pièces de rechange automobiles — de marques originales et d'autres marques — dans toute l'Amérique du Nord. En outre, nous sommes le plus grand recycleur de véhicules au monde : nous en recyclons plus de 900 000 chaque année en Amérique du Nord.

Au Canada, LKQ emploie plus de 1 100 personnes à 37 emplacements. Cependant, notre main-d'œuvre ne représente qu'une petite fraction des plus de 490 000 travailleurs du marché secondaire de l'automobile au Canada. L'entretien des véhicules devient de plus en plus complexe, et les consommateurs ont donc de moins en moins d'options pour les réparations. L'entente sur la Norme canadienne visant les renseignements sur l'entretien des véhicules automobiles, ou NCREVA, établie en 2009, est dépassée, car elle ne tient pas compte des progrès technologiques qui ont transformé l'industrie automobile.

Le projet de loi C-244 vise à préserver la liberté des consommateurs de choisir où et comment ils réparent leurs véhicules. Nous croyons fermement que ce projet de loi devrait être adopté.

Néanmoins, il reste encore beaucoup à faire, et nous sommes impatients de collaborer avec vous sur un cadre global qui renforcera le droit à la réparation pour tous les Canadiens.

Merci beaucoup.

Le vice-président : Merci.

Nous allons maintenant passer aux questions. Je rappelle aux membres de rester concis dans leurs questions et leurs réponses. Je vous demande également de limiter vos questions au projet de loi C-244. Vers 17 h 45, nous passerons à la discussion sur le projet de loi C-294.

La sénatrice Marshall : Je vais commencer par M. Threadgill, mais d'autres intervenants voudront peut-être faire des commentaires.

J'ai lu votre mémoire, monsieur Threadgill, et bien que vous souteniez le projet de loi C-244, vous faites de nombreuses références à d'autres textes législatifs — à d'autres projets de loi — qui reçoivent également un appui. Ce qui me préoccupe, c'est que tous ces amendements sont pratiquement faits indépendamment les uns des autres. Si on souhaite un régime de droit à la réparation, comment savoir si tous les morceaux vont s'imbriquer et donner un résultat sensé?

Pouvez-vous nous donner votre avis? Vous soutenez le projet de loi C-244. Je crois que vous avez dit appuyer le projet de loi C-231. Vous aimiez le projet de loi C-59, alors pourquoi

the puzzle? What would you like to see? Do you think, at the end of the day, it will be something that you could support?

Mr. Threadgill: Thank you very much for the question.

This bill is a critical part, as we have seen digital locks used to keep repair shops out of the access that they need to repair cars.

But your point is also true that what we need will end up being more than just this bill. We think this bill is a great step; we would love to see it become law. Then we would like to continue to work toward building out that broader framework that will ensure the consumer and the small businesses have access to all of the data they need to repair a vehicle.

Where that will come into place, too, is that the responsibility will need to be placed on the automakers to provide access to the data. Otherwise, if you are a small shop in rural Canada, and a consumer comes to you with a car that needs to be fixed, but you have to request access to data from the auto manufacturer, then that process will simply take too long. You will lose a customer, or the customer will be without access to their vehicle for an extended period of time.

While we see Bill C-244 as a critical piece of this, we do think more will need to be done.

Senator Marshall: How much of the puzzle do you think Bill C-244 represents? Do you think it's a small step or a big one? Do we have a long way to go, or are we halfway there?

Mr. Threadgill: I'd call it a medium step. We have a ways to go, but it is a strong step. It shows, I think, the government's commitment to the right to repair more broadly.

Senator Marshall: Okay.

I would like to hear from Mr. Harpe and Mr. Champagne because you support the bill also. I would like to hear if you have any concerns about this bill being just a piece of the puzzle and where you would like to see government going in the long term.

Kyle Larkin, Executive Director, Grain Growers of Canada: Thank you for the question.

I agree with Mr. Threadgill's comments. Bill C-244 is the start of a conversation. In the United States, each state is coming up with their own right-to-repair bill that responds to constituents'

soutiendriez-vous ce projet de loi, qui n'est qu'un petit morceau du casse-tête? Quelles mesures aimeriez-vous voir? Pensez-vous que, au terme du processus, vous pourrez appuyer le résultat?

M. Threadgill : Merci beaucoup de la question.

Ce projet de loi est un élément essentiel, étant donné que les serrures numériques sont utilisées pour empêcher les ateliers de réparation d'avoir accès à l'information nécessaire pour réparer les voitures.

Mais vous avez également raison de dire que ce projet de loi ne suffira pas. Nous pensons que ce projet de loi est un grand pas en avant; nous aimerions qu'il devienne une loi. Nous aimerions ensuite continuer à travailler à l'élaboration d'un cadre plus large qui garantira aux consommateurs et aux petites entreprises l'accès à toutes les données dont ils ont besoin pour réparer un véhicule.

Il faudra aussi que les constructeurs automobiles soient responsables de fournir l'accès aux données. Sinon, le processus sera tout simplement trop long pour les petits ateliers des régions rurales canadiennes qui devront demander l'accès aux données aux constructeurs automobiles pour réparer les voitures de leurs clients. Soit les ateliers perdront des clients, soit les clients seront privés de leurs véhicules pendant une longue période.

Bien que nous considérons le projet de loi C-244 comme un élément essentiel de ce processus, nous pensons qu'il faudra aller plus loin.

La sénatrice Marshall : Quelle proportion du casse-tête le projet de loi C-244 représente-t-il, selon vous? Pensez-vous qu'il s'agit d'un petit ou d'un grand pas? Avons-nous encore un long chemin à parcourir ou sommes-nous à mi-chemin?

M. Threadgill : Je dirais qu'il s'agit d'un pas moyen. Nous avons encore du chemin à parcourir, mais c'est une étape importante. Avec ce projet de loi, je pense que le gouvernement montre son engagement en faveur du droit à la réparation de manière plus générale.

La sénatrice Marshall : D'accord.

J'aimerais vous entendre messieurs Harpe et Champagne, parce que vous soutenez également le projet de loi. J'aimerais savoir si vous avez des craintes parce que ce projet de loi n'est qu'un morceau du casse-tête. J'aimerais aussi savoir quelle orientation vous aimeriez voir le gouvernement prendre à long terme.

Kyle Larkin, directeur général, Producteurs de grains du Canada : Je vous remercie de la question.

Je suis d'accord avec M. Threadgill : le projet de loi C-244 est le début d'une conversation. Aux États-Unis, chaque État élabore son propre projet de loi sur le droit à la réparation pour répondre

needs. In Canada, many provinces are held back from passing their own right-to-repair legislation because they are held back by the Copyright Act.

Bill C-244 is the start of a conversation that opens up the right-to-repair framework so that provinces, like Alberta and Saskatchewan, can pass their own legislation to enable their farmers to have that right.

Senator Marshall: Are the Americans doing it bit by bit like us, or are they doing something more comprehensive? I'm concerned about the bit-by-bit piece.

Mr. Larkin: If you look at the U.S., it is state by state. Some U.S. states have a population larger than Canada's population. It's to respond to the constituents they have.

Here in Canada, again, it falls to the provincial level. Quebec has been able to come out with their own legislation, but if we pass bills like Bill C-244 — if legislation federally changes — they can go even further. That's why we see provinces like Saskatchewan, Alberta, Manitoba, et cetera, that would love to pass right-to-repair legislation but haven't been able to because they are locked due to provisions in the Copyright Act.

Senator Marshall: So you support the bill and don't have any concerns that it is only a piece of the puzzle?

Mr. Larkin: Correct.

Senator Marshall: Okay.

I think Mr. O'Keefe wanted to say something.

Daryll O'Keefe, Senior Vice-President, Fix Network Canada, Automotive Industries Association of Canada: I speak on behalf of and with AIA Canada.

When we think about Bill C-244, we don't think it is incomplete; we think it addresses one issue, and those are the data locks — the protection measures that deny us access to the information that we need to safely repair vehicles in the aftermarket. Fundamentally, 75% of Canadians live close to major manufacturing centres where there are dealerships, so 25% of Canadians simply have no access. Imagine you are driving a sophisticated vehicle in Sudbury, Ontario, and there is no dealership service point that allows access to the safety devices that are within the vehicle. Maybe it's a Tesla or Nissan Leaf; these are sophisticated vehicles. The burden of commerce, then, upon the repair centre is this: What do they do? Do they transport the vehicle to Toronto, which is the nearest centre that might be licensed with access to those data points? Do you unsafely drive the vehicle yourself because you can't afford to do it?

aux besoins de ses habitants. Au Canada, la Loi sur le droit d'auteur empêche de nombreuses provinces d'adopter leur propre loi sur le droit à la réparation.

Le projet de loi C-244 est le début d'une conversation qui ouvre le cadre du droit à la réparation afin que les provinces, comme l'Alberta et la Saskatchewan, puissent adopter leur propre législation qui confèrera ce droit à leurs agriculteurs.

La sénatrice Marshall : Les Américains s'y prennent-ils petit à petit, comme nous, ou ont-ils une approche plus globale? Je suis inquiète parce qu'on avance un petit pas à la fois.

M. Larkin : Aux États-Unis, la situation varie d'un État à l'autre. Certains États américains ont une population supérieure à celle du Canada. Les décideurs répondent aux besoins de leurs populations.

Ici, au Canada, c'est encore une fois une responsabilité provinciale. Le Québec a pu élaborer son propre texte de loi, mais si nous adoptons des projets de loi comme le projet de loi C-244 — si la loi fédérale change —, la province pourra aller encore plus loin. C'est pourquoi des provinces comme la Saskatchewan, l'Alberta, le Manitoba et d'autres aimeraient adopter une loi sur le droit à la réparation, mais n'ont pu le faire parce qu'elles sont bloquées par les dispositions de la Loi sur le droit d'auteur.

La sénatrice Marshall : Vous appuyez donc le projet de loi et vous n'avez pas de craintes découlant du fait que c'est seulement un morceau du casse-tête?

M. Larkin : C'est exact.

La sénatrice Marshall : D'accord.

Je crois que M. O'Keefe voulait dire quelque chose.

Daryll O'Keefe, vice-président directeur, Réseau Fix Canada, Association des industries de l'automobile du Canada : Je parle au nom d'AIA Canada, que je représente.

Selon nous, le projet de loi C-244 n'est pas incomplet; il s'attaque à un problème, à savoir les serrures numériques — les mesures de protection qui nous empêchent d'accéder aux informations dont nous avons besoin pour réparer en toute sécurité les véhicules du marché secondaire. Fondamentalement, 75 % des Canadiens vivent à proximité de grands centres de fabrication où se trouvent des concessionnaires, de sorte que 25 % des Canadiens n'y ont tout simplement pas accès. Imaginez que vous conduisez un véhicule sophistiqué à Sudbury, en Ontario, et qu'il n'y a pas de concessionnaire qui permet d'accéder aux dispositifs de sécurité du véhicule. Il pourrait s'agir d'une Tesla ou d'une Nissan Leaf, qui sont des véhicules sophistiqués. Le fardeau commercial qui pèse alors sur le centre de réparation est le suivant : qu'est-il censé faire? Transporte-t-il le véhicule à Toronto, qui est le centre le plus proche susceptible d'être autorisé à avoir accès à ces données? Conduisez-vous

Those are the fundamental concerns around access to data.

There is a further conversation, certainly, around the right to repair, and it transitions into access to the proper training from the OEM to know how the vehicle was built. Those are more fundamental mechanical things that I'm sure you can appreciate from a mechanical perspective.

Then there are the procurement issues around these programs, too. Parts availability is also restricted. These are separate parts that fall under the conversation of right to repair, but this one point about the data locks is specific. It is the leading edge of the wedge. It is what we need first to safely address the repair of vehicles.

Senator Marshall: So you don't have any concern. Thank you.

[Translation]

Senator Bellemare: I find the comments very enlightening. If I understand correctly, Bill C-244 helps open the door to more advanced legislation at the provincial level. There is a federal dimension to the issue of the right to repair, and this is a small key to it. How do you explain that bills C-244 and C-294 address the same issue? I would like to immediately understand the link between the two bills.

Mr. Larkin: Thank you for the question, senator.

[English]

I would be happy to answer that question.

In our opinion, Bill C-244 really addresses the larger right-to-repair framework, and Bill C-294 is very much focused on interoperability, which is important in the farming sector where you have a variety of different parts from a variety of different manufacturers that could be different or the same from the manufacturers. As Mr. Harpe said in his opening remarks, you can have a John Deere combine that is now rejecting parts from other manufacturers. We highlighted Honey Bee Manufacturing, for example. They are a manufacturer of headers in southern Saskatchewan. They employ over 100 Canadians. With the new versions of John Deere, they are unable to put their new headers onto those combines. They are very much being challenged by that.

We very much do see them in the same bucket but distinct and addressing two different challenges that farmers are facing.

vous-même le véhicule de manière dangereuse parce que vous n'avez pas les moyens de le faire transporter?

Voilà les craintes fondamentales par rapport à l'accès aux données.

Il y a un autre sujet, certainement, entourant le droit à la réparation : l'accès à la formation appropriée de l'équipementier pour savoir comment le véhicule a été construit. Il s'agit là des questions mécaniques plus fondamentales qui, vous le comprendrez sans doute, sont très importantes.

N'oublions pas non plus les problèmes d'approvisionnement liés à ces programmes. L'accès aux pièces est également restreint. Il s'agit d'éléments distincts qui relèvent du droit à la réparation, mais le point concernant le verrouillage de données est propre au sujet. C'est le point de départ. C'est ce dont nous avons besoin en premier lieu pour réparer les véhicules en toute sécurité.

La sénatrice Marshall : Vous n'avez donc aucune inquiétude. Merci.

[Français]

La sénatrice Bellemare : Je trouve les commentaires très éclairants. Si je comprends bien, le projet de loi C-244 permet d'ouvrir la porte à des législations plus sophistiquées à l'échelle provinciale. Il existe une caractéristique canadienne à la problématique du droit à la réparation, et ça, c'est une petite clé. Comment expliquer que le projet de loi C-244 et le projet de loi C-294 concernent la même problématique? J'aimerais comprendre tout de suite le lien entre ces deux projets de loi.

M. Larkin : Merci pour la question, sénatrice.

[Traduction]

Je serais heureux de répondre à cette question.

À notre avis, le projet de loi C-244 concerne le cadre plus large du droit à la réparation. De son côté, le projet de loi C-294 est très axé sur l'interopérabilité, qui est importante dans le secteur agricole, où une variété de pièces provenant de divers fabricants peuvent être différentes ou identiques. Comme l'a dit M. Harpe dans sa déclaration préliminaire, on peut avoir une moissonneuse-batteuse John Deere qui est maintenant incompatible avec des pièces d'autres fabricants. Nous avons donné l'exemple de Honey Bee Manufacturing. C'est un fabricant d'écimeuses dans le Sud de la Saskatchewan. L'entreprise emploie plus de 100 Canadiens. Ils ne peuvent plus monter leurs nouvelles écimeuses sur ces moissonneuses-batteuses John Deere. C'est un véritable défi pour eux.

Nous mettons les deux projets de loi dans le même panier, mais ils sont distincts et s'attaquent à deux défis différents pour les agriculteurs.

[Translation]

Senator Bellemare: Does that mean that we could see other bills for other sectors in the future, since there isn't a more comprehensive government policy?

[English]

Mr. Larkin: The good news is that the Government of Canada has finally started consultation on the right to repair. They promised something two years ago. They finally started this summer. KPMG reached out to a number of us to start a consultation. So they are just starting that. There is certainly a wider conversation.

However, as my colleagues said, we believe Bill C-244 and Bill C-294 are the start of the conversation. They are addressing particular pieces and opening it up for those provinces to really come out with more targeted legislation.

When you look at the U.S., you have legislation in New York, for example, that exempts a number of different goods but more so targets cellphones, let's say. But when you look at other states, like Wisconsin, for example, that have a significant larger farmer base than a state like New York, they might be more targeted on combines and tractors. They are very much responding to their constituents' needs.

That's probably what we would see in Canada, where a province like Saskatchewan would likely be more targeted on combines and tractors, and maybe a province like Ontario would have a number of other goods included in that.

[Translation]

Senator Bellemare: Thank you very much.

[English]

Senator Massicotte: I hear all this and try to put it out there. Sometimes we didn't do enough. Some are worried we are doing too much, and we should give more slack. My response is a little bit like my colleague's response, where maybe the best thing that would occur is to say in the bill — make an observation — that there should be a five-year review. Things change. Maybe for some, it looks like it is not enough. For some of you, it's too much. At least if we miss something or something changes, with a five-year review, the government is forced to review it. Is that a good idea?

[Français]

La sénatrice Bellemare : Est-ce que cela signifie que nous pourrions recevoir d'autres projets de loi pour d'autres secteurs à l'avenir, puisqu'il n'y a pas de politique gouvernementale plus complète?

[Traduction]

M. Larkin : La bonne nouvelle, c'est que le gouvernement du Canada a enfin entamé une consultation sur le droit à la réparation. Il avait promis une initiative il y a deux ans. Il l'a finalement lancée cet été. KPMG a communiqué avec un certain nombre d'entre nous pour entamer une consultation. Cela ne fait donc que commencer. Une conversation plus large est certainement en cours.

Toutefois, comme l'ont dit mes collègues, nous pensons que les projets de loi C-244 et C-294 constituent le début de la conversation. Ils visent des points particuliers et ouvrent la voie aux provinces pour qu'elles puissent réellement proposer des textes de loi plus ciblés.

Aux États-Unis, la législation de l'État de New York, par exemple, exempte un certain nombre de biens, mais vise surtout les téléphones portables. Mais dans d'autres États, comme le Wisconsin, par exemple, où les agriculteurs sont beaucoup plus nombreux que dans un État comme New York, la législation vise davantage les moissonneuses-batteuses et les tracteurs. Les Américains répondent en grande partie aux besoins de leurs électeurs.

C'est probablement ce que nous verrions au Canada : une province comme la Saskatchewan ciblerait probablement davantage les moissonneuses-batteuses et les tracteurs, et peut-être qu'une province comme l'Ontario inclurait un certain nombre d'autres biens.

[Français]

La sénatrice Bellemare : Merci beaucoup.

[Traduction]

Le sénateur Massicotte : J'entends tous les commentaires et j'essaie de les synthétiser. Dans certains cas, nous n'en avons pas fait assez. Certains craignent que nous en fassions trop et appellent à une plus grande souplesse. Ma réaction ressemble un peu à celle de ma collègue : la meilleure chose à faire serait peut-être de préciser dans le projet de loi — de faire une observation — qu'il devrait y avoir un examen tous les cinq ans. Les choses changent. Peut-être que pour certains, ce n'est pas suffisant. Pour certains d'entre vous, c'est trop. Au moins, si nous oublions un élément ou si quelque chose change, un examen quinquennal obligerait le gouvernement à revoir la loi. Est-ce une bonne idée?

Mr. O’Keefe: It is probably a wise approach, if you think about the acceleration of the technology in these vehicles. There was a report in an industry magazine talking about the adoption of these advanced driver systems that are protected, and we need to be able to readjust when we do repairs to vehicles. But 50% of the cars that are sold today have 94% of the 14 most popular advanced systems that require this access to the data points so that we can recalibrate them safely. Even if we change a windshield, adjust the seat belt or do an alignment on a vehicle — you hit a curb with a car, you need to do an alignment now. When you do that on these cars that contain these safety systems — these advanced driver assistance systems, or ADAS — then you have to recalibrate the systems that then do the lane departure and all of the various radars.

There is very little you can do to a car from a maintenance perspective that doesn’t require access to these points of data to be safely recalibrated. This can’t always be sent to an OEM’s site to be done. With this adoption rate changing, my point is that the curve is very steep. I don’t know what these systems will look like in two years. They might be very different.

There might be a checkpoint for the revalidation of what the perspective is on the access. We might need more access in three years.

Senator Massicotte: Does anybody else agree? Is that a good idea?

Mr. Harpe: As far as farm equipment goes, reviews are always good. I would see no problem with that. I would agree. The fastest technology changes that we’re seeing now are in agriculture equipment. Things are moving extremely fast. It is always good to look and see how things are going.

Senator Massicotte: Thank you.

Senator C. Deacon: That never happens here. I would love you to just speak to, if you could, the business opportunities and the opportunities for consumers that this would open up, just to give us a sense of how life will be easier for so many folks. As a rural Nova Scotian, my life would be easier, but can you give some examples to the committee in that regard?

Chris Kinghorn, Vice-President, Strategy and Growth, NAPA Canada and Traction/TruckPro Canada (UAP Inc.), Automotive Industries Association of Canada: I would love to comment. Thank you, senator. At NAPA Canada and TruckPro Canada, we have many service facilities that are rural. If you look at the makeup of the Canadian marketplace, the two biggest markets are metro and the second biggest is rural. We have a lot of repair facilities which are independently owned. I actually

M. O’Keefe : C’est probablement une approche judicieuse, si l’on pense à l’accélération de la technologie dans ces véhicules. Un magazine de l’industrie a publié un rapport sur l’adoption des systèmes de conduite avancés qui sont protégés. Nous devons être en mesure de les rajuster lorsque nous réparons les véhicules. Mais 50 % des voitures vendues aujourd’hui sont équipées de 94 % des 14 systèmes avancés les plus populaires qui nécessitent un accès aux données afin de pouvoir être recalibrés en toute sécurité. C’est nécessaire même si nous changeons un pare-brise, ajustons une ceinture de sécurité ou effectuons un réglage de la géométrie d’un véhicule — si un conducteur a heurté un trottoir avec une voiture, il faut faire un réglage de la géométrie. Lorsqu’on répare une voiture munie de ces systèmes de sécurité — les systèmes évolués d’aide au conducteur, ou SÉAC —, il faut alors recalibrer les systèmes qui détectent la déviation de trajectoire et qui contiennent tous les radars.

Sans ces données, on peut faire très peu d’étapes d’entretien sur ces véhicules pour les recalibrer en toute sécurité. Il n’est pas réaliste de toujours envoyer les véhicules aux fabricants de pièces d’origine. Compte tenu de l’évolution du taux d’adoption, je pense que la courbe est très raide. Je ne sais pas à quoi ressembleront ces systèmes dans deux ans. Ils pourraient être très différents.

Il y aura peut-être un point de contrôle pour la revalidation de la perspective relative à l’accès. Nous aurons peut-être besoin d’un accès accru dans trois ans.

Le sénateur Massicotte : Est-ce que d’autres témoins sont d’accord? Est-ce que c’est une bonne idée?

M. Harpe : En ce qui a trait à l’équipement, les contrôles sont toujours une bonne chose. Je n’y vois pas de problème. Je suis d’accord. L’équipement agricole représente le domaine où les changements sont les plus rapides. La situation évolue extrêmement rapidement. Il est toujours bon de l’évaluer et de voir où nous en sommes.

Le sénateur Massicotte : Merci.

Le sénateur C. Deacon : Cela n’arrive jamais ici. J’aimerais que vous nous parliez des occasions d’affaires et des possibilités pour les consommateurs, afin que nous comprenions dans quelle mesure cela faciliterait la vie de beaucoup de monde. J’habite dans une région rurale de la Nouvelle-Écosse, alors je comprends bien les avantages, mais pourriez-vous les expliquer au comité?

Chris Kinghorn, vice-président, Stratégie et croissance, NAPA Canada et Traction/TruckPro Canada (UAP Inc.), Association des industries de l’automobile du Canada : Avec plaisir. Merci, sénateur. À NAPA Canada et à TruckPro Canada, nous avons de nombreuses installations de service en milieu rural. Au Canada, le plus grand marché est métropolitain et le deuxième plus grand marché est rural. Nous avons beaucoup d’installations de réparation qui appartiennent à des

broke up that part of the market. It is basically 53% of the aftermarket service facilities, which represents almost 10,000 locations across the country that are in rural and tertiary marketplaces. This would give them the ability to perform advanced repairs and diagnostic services on today's vehicle.

To further put that into perspective, of the 26 million vehicles in the automotive car park, 3.8 million are on warranty. The rest are not, which would represent the greater majority of people looking for alternative choices to service their car, not to mention the proximity. Of that 10,000, to put it into perspective, in total, there are 3,600 OEM dealers across the country. We love the dealers; we do a lot of business with them. They are great partners and help us in a lot of cases. But these locations that are remote or have skilled labour trades who have completed a four-year program to become a Red Seal licensed technician — who are qualified to repair a vehicle — are limited in their ability to do so.

Further to that, right now, there is an overinvestment in tooling because the shop owners have to invest in multiple systems to access different types of systems, so they could have four or five different scan tools because they have to find alternative solutions. So you think about that.

You can also think about the time for the consumer. If it is advanced and they're limited in ability, we can't turn around a repair for them quickly, and it will drive up the cost for the training of people, the cost of the repair and, importantly, the time for consumers.

Senator C. Deacon: When I was younger, I used to be lying on my back in a field with a combine that had something gone wrong in late November, and you are up against it.

Mr. Larkin: Exactly. Farmers have maybe centuries of experience repairing their own equipment, but they have been challenged recently, especially during critical times of the year. There are two very important times of the year. There is seeding that typically takes place in the spring and harvesting which is happening right now.

Whether it's your combine, your seeder, your sprayer or whatever type of equipment you are using, if it breaks down and you need to wait a week or two weeks for your dealership to respond, you don't have that time. You have to combine your grain and your crops right when it is ready when the moisture level hits that.

That's a business opportunity when we're talking about food production and food productivity. If combines are lying dormant for two or three weeks to wait for a repair, we're risking food spoilage, yields, et cetera.

propriétaires indépendants. J'ai ventilé cette partie du marché. En gros, 53 % des installations de service après-vente, qui représentent près de 10 000 emplacements dans tout le pays, se trouvent dans des marchés ruraux et tertiaires. Ces professionnels peuvent effectuer des réparations avancées et offrir un service de diagnostic sur les véhicules d'aujourd'hui.

Pour mettre les choses davantage en perspective, sur les 26 millions de véhicules dans le parc automobile, 3,8 millions sont sous garantie. Les autres ne le sont pas, ce qui représente la grande majorité des gens qui cherchent des solutions de rechange pour l'entretien de leur voiture, sans parler de la proximité. Sur les 10 000 installations, 3 600 sont des concessionnaires des fabricants d'équipement d'origine. Nous aimons les concessionnaires; nous faisons beaucoup d'affaires avec eux. Ils sont d'excellents partenaires et nous aident dans bien des cas. Cependant, on restreint la capacité dans les régions éloignées ou dans celles qui comptent des travailleurs qualifiés qui ont suivi un programme de quatre ans pour obtenir l'attestation Sceau rouge... qui sont qualifiés pour réparer un véhicule.

De plus, à l'heure actuelle, on surinvestit dans les outils parce que les propriétaires des garages doivent accéder à divers types de systèmes. Ils peuvent avoir quatre ou cinq outils d'analyse parce qu'ils doivent trouver des solutions de rechange. Il faut penser à cela.

On peut aussi penser au temps pour le consommateur. Si les technologies sont avancées et que nous avons une capacité limitée, nous ne pouvons pas réparer les véhicules rapidement, ce qui augmente les coûts de réparation, les coûts de formation et surtout le temps pour les consommateurs.

Le sénateur C. Deacon : Lorsque j'étais plus jeune, si un problème survenait avec la moissonneuse-batteuse au mois de novembre, par exemple, je la réparais.

M. Larkin : Exactement. Les agriculteurs ont des siècles d'expérience dans la réparation de leurs équipements, mais ils ont dû faire face à des défis récemment, surtout pendant les périodes critiques de l'année. Il y a deux périodes très importantes : l'ensemencement, qui a généralement lieu au printemps, et la récolte, qui a lieu en ce moment.

Si votre moissonneuse-batteuse, votre semoir, votre pulvérisateur ou tout autre type d'équipement que vous utilisez tombe en panne, vous ne pouvez pas attendre une ou deux semaines pour que votre concessionnaire vous réponde. Vous devez récolter vos céréales et vos cultures au moment où elles sont prêtes, au moment où le niveau d'humidité atteint le bon niveau.

La production et la productivité alimentaires représentent des occasions d'affaires. Si les moissonneuses-batteuses restent en veilleuse pendant deux ou trois semaines en attendant une réparation, nous risquons une détérioration des aliments, des rendements, etc.

On the flip side, the second business opportunity is with independent mechanics. What we see, especially in rural Canada and especially in the Prairies, is there are less and less dealerships as the years go by. If you go back 20, 30 or 40 years ago, there were many more dealerships across the Prairies that farmers could access. Nowadays, we're talking hundreds of kilometres that some farmers have to travel, or the mechanics have to travel, to access that equipment. What we could see through Bill C-244 and Bill C-294 is this: By independent mechanics being able to access that diagnostic software, they can now perform those repairs. They may be based in more local communities rather than hundreds of kilometres away.

We know that dealerships and the sector are dealing with vast labour shortages. The situation isn't looking so good there, so we need policies that will allow repairs to continue to happen, and this is an easy way of doing that.

Senator C. Deacon: Thank you.

Senator Varone: Thank you for being here.

The question I have follows from the panel before you. Inasmuch as that panel suggested that they believe in the right to repair as you do, they were quite hesitant in extending it to certain exemptions that they wanted, whether it be for the safety of the vehicle, the safety of the equipment, emissions control and copyright infringement. I just wanted to gauge your position on those points: the exemptions that they were seeking to the right to repair.

Mr. O'Keefe: Thank you for the question. It was interesting hearing that because my perception in listening to the gentlemen before us was it was very protective in nature, and it was always about not allowing access because of things that might happen in the future.

I can tell you the flip side of that: What happens if you don't have access to it? I spoke about the cars in remote areas. If a safety system has been compromised and we have an infrastructure in Canada — we have licensed technicians who go through the Red Seal Program and operate in legal, licensed businesses. These are small family businesses investing heavily in upskilling, training and equipment for these facilities. They are perfectly and legitimately capable by all the mandates in the country that we live in to fix these vehicles. So we're protecting against I'm not sure what. Those guys breaking laws? I don't think that will happen.

La deuxième occasion d'affaires concerne les mécaniciens indépendants. Ce que nous constatons, surtout dans les régions rurales du Canada et dans les Prairies, c'est qu'il y a de moins en moins de concessionnaires au fil des ans. Il y a 20, 30 ou 40 ans, les agriculteurs avaient accès à beaucoup plus de concessionnaires dans les Prairies. De nos jours, certains agriculteurs ou mécaniciens doivent parcourir des centaines de kilomètres pour avoir accès aux services ou à l'équipement. Les projets de loi C-244 et C-294 pourraient permettre aux mécaniciens indépendants d'accéder aux logiciels de diagnostic, et donc d'effectuer les réparations. Ils pourraient offrir leurs services dans les collectivités locales plutôt qu'à des centaines de kilomètres de distance.

Nous savons que les concessionnaires et le secteur font face à de grandes pénuries de main-d'œuvre. La situation n'est pas très reluisante, alors nous avons besoin de politiques qui permettront la réparation des équipements, et c'est une façon facile de le faire.

Le sénateur C. Deacon : Merci.

Le sénateur Varone : Nous vous remercions d'être avec nous.

Ma question se fonde sur les commentaires des témoins du groupe précédent, qui ont parlé du droit de réparer les véhicules tout comme vous, mais qui souhaitaient tout de même qu'il y ait certaines exemptions, que ce soit pour la sécurité des véhicules ou de l'équipement, le contrôle des émissions et la protection du droit d'auteur. J'aimerais connaître votre position sur ces exemptions relatives au droit de réparer.

M. O'Keefe : Je vous remercie pour la question. C'était intéressant d'entendre cela, parce que j'ai eu l'impression, en écoutant les témoins qui nous ont précédés, que leurs propos étaient de nature très protectrice, et qu'ils souhaitaient restreindre l'accès en raison de choses qui pourraient se produire à l'avenir.

Je peux vous parler de l'envers de la médaille : que se passe-t-il si vous n'y avez pas accès? J'ai parlé des voitures dans les régions éloignées. Si un système de sécurité a été compromis et que nous avons une infrastructure au Canada... Nous avons des techniciens agréés qui passent par le Programme du Sceau rouge et qui exercent leurs activités dans des entreprises légales et autorisées. Ce sont de petites entreprises familiales qui investissent massivement dans le perfectionnement des compétences, la formation et l'équipement de ces installations. Ils sont parfaitement et légitimement capables, en vertu de tous les mandats dans le pays où nous vivons, de réparer ces véhicules. Nous nous protégeons donc contre je ne sais trop quoi. Je ne pense pas que ces gens vont enfreindre la loi.

And regarding the folks who might be inclined to, I don't know, mess with somebody's braking system, I don't know who that might be. I don't know, legislatively speaking, what we are trying to protect against that the general laws in Canada don't already protect against.

Mr. Harpe: In the ag industry, it goes back to the right to repair, not the right to modify, I don't think. We have to remember that for the most part, we're family farms, and we want to go home every night to our families. It goes back to this: We want to be able to fix our equipment when we want to or when we can, because Mr. Larkin was exactly right; sometimes it can take days to get a mechanic. I know I would have more hair if I could fix it when I wanted to. It can be quite stressful.

As far as modifying agricultural equipment, safety is always number one. For the most part, everybody recognizes that. I don't think this will change that.

Senator Varone: You don't think the exemptions are warranted in this particular case?

Mr. Harpe: No.

The Deputy Chair: Glad to hear that safety is number one.

Senator Yussuff: Give my time to Senator Fridhandler.

The Deputy Chair: Before Senator Fridhandler, I have Senator Ringuette.

Senator Ringuette: If I purchase a car, a refrigerator or a combine, I'm the owner of that. Why can I not be the owner of the data? If I choose to go to a certified mechanic, then I will give them the password to my data. If I choose not to, that's on my own. I would like to have your comments on my statement here.

Mr. O'Keefe: I don't mind talking to that. In my role, I spend a lot of time in the field. We have a network of over 600 repair facilities in Canada. I have been coast to coast in the last three weeks visiting with a great number of those in regional meetings. Comments are made to me from the operators who are face to face with customers just like yourself who own the car or whatever vehicle it is; they don't understand why it is that they don't have access to some of these systems so that they can have their car repaired at their place of choice. Perhaps the car that they owned two years ago didn't have these systems — maybe they were still driving their 1989 Ford F-150, and they went to Tony at Fix Auto Sudbury to have it fixed for the last 25 years, but now they go there and they are told, "We don't have access to your vehicle anymore because the vehicle you bought has

Je ne crois pas non plus que quiconque ait l'intention de dérégler le système de freinage d'un véhicule, par exemple. Je ne sais pas, sur le plan législatif, contre quoi on essaie de se protéger et contre quoi les lois générales au Canada ne nous protègent pas déjà.

M. Harpe : Dans l'industrie agricole, il est question du droit de réparer, et non du droit de modifier, je crois. Il faut se rappeler que nous avons pour la plupart des fermes familiales et nous voulons rentrer chez nous le soir, avec les nôtres. Nous voulons donc pouvoir réparer nos équipements quand nous le voulons ou quand nous le pouvons, parce que ce qu'a dit M. Larkin est tout à fait juste : il faut parfois attendre des jours pour voir un mécanicien. Je sais que je perdrais moins de cheveux si je pouvais réparer l'équipement quand je le veux. La situation est assez stressante.

En ce qui a trait à la modification de l'équipement agricole, la sécurité est toujours la priorité. Tout le monde le reconnaît. Je ne crois pas que cela va changer.

Le sénateur Varone : Vous ne croyez pas que des exemptions soient nécessaires dans ce cas particulier?

M. Harpe : Non.

Le vice-président : Je suis heureux de vous entendre dire que la sécurité prévaut.

Le sénateur Yussuff : J'aimerais céder mon temps de parole au sénateur Fridhandler.

Le vice-président : Avant d'entendre le sénateur Fridhandler, nous allons entendre la sénatrice Ringuette.

La sénatrice Ringuette : Si j'achète une voiture, un réfrigérateur ou une moissonneuse-batteuse, j'en suis la propriétaire. Pourquoi ne puis-je pas aussi être la propriétaire des données? Si je choisis de faire appel à un mécanicien agréé, je peux lui donner le mot de passe pour accéder à mes données. Si je décide de ne pas le faire, c'est mon choix. Pourriez-vous nous en dire plus à ce sujet?

M. O'Keefe : Je peux le faire. Dans le cadre de mes fonctions, je passe beaucoup de temps sur le terrain. Nous avons un réseau de plus de 600 installations de réparation au Canada. Au cours des trois dernières semaines, j'ai visité un grand nombre de ces installations d'un bout à l'autre du pays dans le cadre de réunions régionales. Les exploitants me disent que leurs clients, comme vous, qui sont propriétaires d'une voiture ou d'un autre véhicule, ne comprennent pas pourquoi ils n'ont pas accès à ces systèmes afin de pouvoir faire réparer leur véhicule à l'endroit de leur choix. La voiture qu'ils possédaient il y a deux ans n'avait peut-être pas un tel système... Ils conduisaient peut-être encore leur Ford F-150 de 1989, qu'ils faisaient réparer par Tony, chez Fix Auto Sudbury depuis 25 ans, mais aujourd'hui, ils se font dire qu'il n'est plus possible de faire

systems that we can't access." And they say, "I wasn't aware of that when I bought this vehicle. Nobody disclosed to me that my purchase didn't include the data nor access to the safety systems that I require to drive my car safely." Nobody tells them.

Senator Ringuette: In reality, we're buying something that we believe, as a consumer, that we own, but we don't really own it.

Mr. O'Keefe: Absolutely not. I'm not an expert on this from a commercial perspective, but I'm always told that data is the new gold. It seems to me that somebody is trying to retain ownership of your gold through this relationship.

Senator Ringuette: Thank you.

Senator Fridhandler: I have sympathy for the need to have a right to repair, but the Copyright Act is intended to protect people who develop intellectual property. To say that anybody is entitled to take a dealer's systems for repairing their car without compensating them for the intellectual property that they have developed is something that I weigh on the control side of the OEMs. I don't think you get to buy a painting and then go publish it and sell books of copies of the painting. You don't buy the copyright. You don't buy the intellectual property when you buy a car. You can't build more copies of the car. At the same time, I think there is a bit of a legal issue there, but it's the government's role to try to accommodate and find the right balance.

I'm wondering why there is such collusion in the marketplace if there haven't been dealers or manufacturers that break out and make it easier for anybody. If I can sell you a tractor that you can repair on your own, and I'll give you a bunch of the technology that you need to do it, then you are going to buy my tractor if you live in northern Alberta quicker than you're going to buy from the person who puts up all these barriers. Is there such collusion in the marketplace amongst manufacturers that you don't have someone breaking out and making it easier to repair a car or a combine? That's the free market side of it. Can you comment on that dynamic? I think it is anti-competitive if they are colluding to put up all these barriers.

Mr. Harpe: Obviously, I can speak on the ag side of it, but "yes" is the short answer. For the most part, for what I would call a commercial-sized or a normal-sized farm, you cannot buy equipment now that you can actively get into and fix yourself.

I'll give you an example. I have three-year-old combines, and I had an issue with one this fall. I phoned my dealer — because it gets back in, and it just wasn't working. I phoned my dealer because I thought I might know what it was, but I couldn't know for sure. Long story short, the first thing any mechanic does now is plug a computer in. But the thing is, to have access to that, it

réparer leur véhicule là-bas, parce qu'on n'a plus accès aux systèmes. Ces clients n'étaient pas au courant. Personne ne leur a dit que l'achat ne visait pas les données ou l'accès aux systèmes de sécurité qui sont nécessaires pour conduire en toute sécurité.

La sénatrice Ringuette : En tant que consommateurs, nous pensons être les propriétaires de ce que nous achetons, mais dans les faits, ce n'est pas vraiment le cas.

M. O'Keefe : Pas du tout. Je ne suis pas un expert du domaine commercial, mais on me dit toujours que les données valent de l'or. Il semble que quelqu'un tente de garder la main sur votre trésor dans le cadre de cette relation.

La sénatrice Ringuette : Merci.

Le sénateur Fridhandler : Je comprends la nécessité du droit de réparer, mais la Loi sur le droit d'auteur vise à protéger les gens qui créent la propriété intellectuelle. Dire que n'importe qui a le droit de prendre les systèmes d'un concessionnaire pour réparer sa voiture sans l'indemniser pour la propriété intellectuelle qu'il a créée... Cela relève du contrôle du fabricant d'équipement d'origine. Par exemple, on ne peut pas acheter un tableau pour ensuite le reproduire dans un livre et en vendre des exemplaires. Vous n'achetez pas le droit d'auteur. Vous n'achetez pas la propriété intellectuelle lorsque vous achetez une voiture. Vous ne pouvez pas en faire des copies. En même temps, je pense qu'il y a là une question juridique, mais c'est le rôle du gouvernement d'essayer de trouver le juste équilibre.

Je me demande pourquoi il y a une telle collusion sur le marché et pourquoi il n'y a pas eu de concessionnaires ou de fabricants qui se sont manifestés afin de faciliter les choses pour tout le monde. Si vous vivez dans le nord de l'Alberta et que je peux vous vendre un tracteur que vous pouvez réparer vous-même, et que je vous donne toutes les technologies dont vous avez besoin pour le faire, vous allez vouloir me l'acheter à moi plutôt qu'à un autre fabricant qui vous impose toutes ces restrictions. Est-ce que la collusion entre les fabricants est telle qu'il n'y a pas personne qui sort du lot pour faciliter la réparation des voitures ou des moissonneuses-batteuses? C'est l'aspect du libre marché. Pouvez-vous nous parler de cette dynamique? Je pense que cette collusion entre les fabricants pour dresser ces obstacles est anticoncurrentielle.

M. Harpe : Je vous parle évidemment du domaine agricole, mais la réponse courte à votre question, c'est oui. Dans la plupart des cas, pour ce que j'appellerais une exploitation de taille commerciale ou normale, on ne peut pas acheter de l'équipement que l'on peut ensuite réparer soi-même.

Je vais vous donner un exemple. J'ai des moissonneuses-batteuses qui ont trois ans, et j'ai eu un problème avec l'une d'entre elles cet automne. J'ai téléphoné à mon concessionnaire... parce que le problème revenait, et que la machine ne fonctionnait tout simplement pas. J'ai téléphoné à mon concessionnaire parce que je pensais savoir quel était le

goes back to this: My service manager would love it if I could do that and tell him what's wrong with it or where we are going with it. But, at the same time, it doesn't matter if it's John Deere, CLAAS or everything. It is their equipment and — I think we just heard this — it's their data. The data is what they want.

There is another example I can give you, and this happened two years ago. John Deere had a sprayer that had come in; it was a new model. It was for demonstrating only. Anyway, they had tried starting it up to let somebody take it for a drive before they were allowed to. They actually got a phone call from John Deere, wondering what they were doing with that sprayer. That's how close everything is watched now.

Senator Ringuette: Big Brother.

Mr. Harpe: Yes, they know exactly what they are doing with your equipment.

Senator Fridhandler: And there is no competition in the vehicle space either, where somebody is accommodating more than the people putting up barriers.

Mr. O'Keefe: It's interesting, and it's a very valid question. I'm not a lawyer, and there are some elements of that I don't want to talk about.

We talked about the Canadian Automotive Service Information Standard, or CASIS, agreement from some years ago, where most manufacturers were signatories, and they agreed that the repairing aftermarket should have access to the modules that were in cars. Regarding the OBD-II ports — where you would plug in a scan tool so that you could see certain modules in the car — those were for a safety perspective. Everybody agreed that every automotive aftermarket service, whether it be a dealership or an independent aftermarket service provider, needs to have access to keep that car safe.

Now with the new vehicles, the kicker and the issue are that CASIS didn't keep up, even though it was voluntary and it was flawed in itself. That's not how we access the modules anymore nor the extremely sophisticated data that is also required to keep the car safe, because those ports are not in these new cars. That information is all contained — it is over the wire and sent via the internet or when you go to the dealership, but only the OEM dealership has access to it, unless they allow it. And that is the difference in this situation.

problème, mais je ne pouvais pas en être certain. Bref, la première chose que fait un mécanicien de nos jours, c'est brancher un ordinateur. Mais le fait est que, pour y avoir accès, on en revient à cela. Mon gestionnaire de service aimerait beaucoup que je puisse lui dire quel est le problème et, où nous en sommes. Mais, en même temps, peu importe qu'il s'agisse de la marque John Deere, CLAAS ou de tout autre marque, c'est leur équipement et ce sont leurs données, comme nous venons de l'entendre. Ce qu'ils veulent, ce sont des données.

Je peux vous donner un autre exemple, qui s'est passé il y a deux ans. John Deere avait un nouveau modèle de pulvérisateur, qui était en démonstration seulement. Quelqu'un avait essayé de le démarrer avant d'en avoir la permission. Cette personne a reçu un appel d'un représentant de John Deere, qui lui demandait ce qu'elle faisait avec le pulvérisateur. Tout est surveillé de très près.

La sénatrice Ringuette : C'est Big Brother.

M. Harpe : Oui, les sociétés savent exactement ce qu'on fait avec leur équipement.

Le sénateur Fridhandler : Et il n'y a pas de concurrent qui pourrait faire preuve de plus de souplesse que ceux qui vous mettent des bâtons dans les roues.

M. O'Keefe : C'est intéressant, et c'est une question très pertinente. Je ne suis pas avocat, et il y a certains éléments que je ne veux pas aborder.

Nous avons parlé de l'entente relative à la Norme canadienne visant les renseignements sur l'entretien des véhicules automobiles, ou NCREVA, conclue il y a quelques années et à laquelle la plupart des fabricants ont adhéré. Ils avaient convenu que le marché secondaire de la réparation devait avoir accès aux modules qui se trouvaient dans les voitures. En ce qui concerne le port OBD-II, qui permet de brancher un outil d'analyse pour voir certains modules dans la voiture... Il s'agissait d'une question de sécurité. Tout le monde s'entendait pour dire que tous les commerçants qui offraient un service après-vente, qu'il s'agisse d'un concessionnaire ou d'un fournisseur de services indépendant, devait avoir accès à ces modules pour assurer la sécurité de la voiture.

Le hic, avec les nouveaux véhicules, c'est que la NCREVA n'a pas suivi le rythme, même si elle était volontaire et qu'elle comportait déjà des lacunes. Ce n'est plus ainsi que nous accédons aux modules ni aux données extrêmement sophistiquées qui sont également nécessaires pour assurer la sécurité des voitures, parce que les nouveaux véhicules n'ont plus ce type de ports. Les renseignements sont tous contenus... Ils sont transmis par voie électronique sur Internet ou lorsque vous vous rendez chez le concessionnaire, mais seul le concessionnaire du fabricant d'équipement d'origine y a accès, à moins qu'il n'autorise l'accès à d'autres. C'est ce qui fait la différence dans cette situation.

If they agreed at the time, when the systems were simple, that you needed to be able to access the modules for safety, why wouldn't they also agree — now that it is more sophisticated — that we simply need access to the same idea even though it is more complex and more data rich? I think the differentiation, as you suggested, is the data and the ownership.

The Deputy Chair: Thank you, gentlemen.

We'll move on to Bill C-294, if we have any questions on Bill C-294. Given that we don't have anybody on the list, I'll kick it off, or I'll attempt to. You did mention that there is a right to repair and not a right to replace or modify. I have a general question: What measures are in place to prevent potential abuse of copyright exceptions, particularly in cases where interoperability might infringe on intellectual property? This is for any of our panellists who would want to take that question. Mr. O'Keefe, I see you nodding. I have to choose one.

Mr. O'Keefe: I'm not an expert on Bill C-294, but I do understand the implications of the replacement parts. In the world we live in, for the functionality of vehicles, it is absolutely necessary that we rely on the aftermarket to come up with substitute parts to keep vehicles viable past their warranty period. We can't necessarily buy new parts from original equipment, or OE, dealers because it just doesn't support the longevity of the vehicles.

If you get into a car that is five years old, for example, even an insurance policy will not pay for a new OEM replacement part when there is a certified aftermarket part available. I'll say "certified" because there are all sorts of organizations. We live in a regulated society where manufacturers, whether it's OE or aftermarket, have to build safe, reliable replacement parts. If we have said, as Canadians, that you can replace that part with an aftermarket part, I don't know why that wouldn't be a legitimate argument.

The Deputy Chair: Any other panellists want to take a crack at that?

Mr. Harpe: I'll maybe add to that quickly. This is [Technical difficulties]. We have mentioned attachments to combines or things like that, but what should be fairly simple is a GPS system for a tractor. When you buy a tractor, you have to tell them which GPS system you would like. There are only about three or four. There are not too many. You tell them, "I would like to put

S'ils étaient d'accord à l'époque, lorsque les systèmes étaient simples, pour dire qu'il fallait être en mesure d'accéder aux modules pour des raisons de sécurité, pourquoi ne seraient-ils pas aussi d'accord — maintenant que les systèmes sont plus sophistiqués — pour dire que nous avons simplement besoin d'accéder à la même idée, même si elle est plus complexe et plus fournie en données qu'avant? Je pense, comme vous l'avez laissé entendre, que la différence réside dans les données et la propriété.

Le vice-président : Merci, messieurs.

Nous allons passer au projet de loi C-294, pour peu que nous ayons des questions à cet égard. Étant donné qu'il n'y a personne sur la liste, je vais donner le coup d'envoi, ou du moins je vais tenter de le faire. Vous avez mentionné qu'il existe un droit de réparation et non un droit de remplacement ou de modification. J'ai une question d'ordre général : quelles sont les mesures en place pour prévenir l'utilisation abusive potentielle des exceptions au droit d'auteur, en particulier dans les cas où l'interopérabilité pourrait porter atteinte à la propriété intellectuelle? Cette question s'adresse à tous les membres de notre groupe d'experts qui voudraient y répondre. Monsieur O'Keefe, je vous vois hocher la tête. Je dois en choisir un.

M. O'Keefe : Je ne suis pas un expert du projet de loi C-294, mais je comprends les implications de cette question des pièces de rechange. Dans le monde dans lequel nous vivons, pour la fonctionnalité des véhicules, il est absolument essentiel d'avoir recours au marché secondaire pour trouver les pièces de rechange qui permettront de maintenir la viabilité des véhicules au-delà de leur période de garantie. Nous ne pouvons pas systématiquement acheter de nouvelles pièces auprès des distributeurs d'équipements d'origine, car cela ne contribue tout simplement pas à assurer la longévité des véhicules.

Par exemple, s'il s'agit d'une voiture qui a cinq ans, même une police d'assurance ne paiera pas pour une nouvelle pièce de rechange d'un fabricant d'équipement d'origine lorsqu'il existe une pièce certifiée sur le marché secondaire. Je dis « certifiée » parce qu'il existe toutes sortes d'organisations. Nous vivons dans une société réglementée où les fabricants, qu'il s'agisse de pièces d'origine ou de pièces de rechange, sont tenus de produire des pièces de rechange sécuritaires et fiables. Si nous avons dit, en tant que Canadiens, qu'il est possible de remplacer cette pièce par une pièce provenant du marché secondaire, je ne vois pas pourquoi cela ne serait pas un argument légitime.

Le vice-président : Y a-t-il d'autres membres de notre groupe d'experts qui souhaitent dire quelque chose à ce sujet?

M. Harpe : Je vais peut-être compléter rapidement. Il s'agit de [difficultés techniques]. Nous avons parlé d'accessoires pour les moissonneuses-batteuses ou d'autres choses de ce genre, mais je prends un exemple de quelque chose qui devrait être assez simple, c'est-à-dire un système GPS pour un tracteur. Lorsque vous achetez un tracteur, vous devez choisir votre système GPS.

a John Deere in there.” And you actually have to buy — we talked about this — a digital unlock for it at quite a cost. A couple years down the road — GPS is a changing technology also — you might say, with this new technology, “I want to change my GPS system.” I can’t do that anymore, because you bought the unlock for the other one, and if I want to change it, they may allow — you may have to buy another unlock, but, for the most part, they just will not allow it.

Mr. Kinghorn: I will speak on behalf of the heavy trucking industry. That’s a large part of the Canadian economy, of course, with transport trucks and so on. A lot of that equipment can be ordered on spec. For certain engine and transmission combinations, those are configured when the vehicle is ordered and could fall under the system of that nameplate of the OEM. But when configuring a certain transmission type or differential type that may have electronic components — the interoperability between those components — without open access to that information, it becomes very challenging for the aftermarket to be able to service those on-road vehicles.

[Translation]

Senator Bellemare: I will ask a broader question to come back to the discussion with the previous panel. We have bills that seem to meet your needs. In a perfect world, would you have preferred more substantial government bills?

[English]

Mr. Larkin: I can certainly answer that question. I think the answer is “yes.” At the end of the day, we would have loved to see a government bill that would have covered all of the right-to-repair framework, but, at this point in time, we have to obviously deal with what we have, and we are pleased with Bill C-244 and Bill C-294, yet it is certainly a first step. It is the start of a conversation on the right to repair. These are some of the first pieces of legislation to be passed on the right to repair, so we are very much supportive of these bills, but we want to continue the conversation. We are with the government, and we certainly will with you as well.

Senator Yussuff: This always seems like a complicated question, but it is not a complicated question. As I understand it, not a single manufacturer in the world builds all of the pieces of the equipment. They always contract out for somebody to build the pieces, and then they assemble them. We always get this notion that when you go to buy a car, whatever the brand may be, that manufacturer built that car. The reality is that, in

Il n’en existe que trois ou quatre. Il n’y en a pas beaucoup. Vous leur dites : « Je voudrais un John Deere. » Vous devez aussi acheter — nous en avons parlé — le déverrouillage numérique pour ce système, ce qui coûte assez cher. Dans quelques années — le GPS est une technologie qui évolue également —, vous pourriez décider que vous voulez vous équiper de la nouvelle technologie, que vous souhaitez changer de système GPS. Or, c’est quelque chose que je ne peux plus faire, parce que vous avez acheté le déverrouillage pour l’autre système. Si je veux le changer, ils peuvent le permettre, mais vous devrez peut-être acheter un autre déverrouillage. Cela dit, la plupart d’entre eux ne le permettront tout simplement pas.

M. Kinghorn : Je vais parler au nom de l’industrie des poids lourds. Il s’agit d’une grande partie de l’économie canadienne, bien sûr, avec les camions de transport, etc. Beaucoup de ces équipements peuvent être commandés sur mesure. Pour certaines combinaisons de moteurs et de transmissions, celles-ci sont configurées lorsque le véhicule est commandé et peuvent relever du système de la marque du fabricant d’équipement d’origine. Toutefois, lorsqu’il s’agit de configurer un certain type de transmission ou de différentiel qui peut comporter des composants électroniques — l’interopérabilité entre ces composants —, sans un accès ouvert à ces informations, il devient très difficile pour le marché secondaire d’être en mesure d’entretenir ces véhicules.

[Français]

La sénatrice Bellemare : Je vais poser une question plus large pour revenir sur le groupe précédent. On a des projets de loi qui semblent vous satisfaire. Dans un monde idéal, auriez-vous préféré des projets de loi plus substantiels issus du gouvernement?

[Traduction]

M. Larkin : Je peux sans doute répondre à cette question. Je pense que la réponse est « oui ». En fin de compte, nous aurions aimé voir un projet de loi émanant du gouvernement qui aurait couvert toute la question du droit à la réparation, mais, à ce stade, nous devons évidemment nous contenter de ce que nous avons. Nous sommes satisfaits des projets de loi C-244 et C-294, même s’il s’agit certainement d’un premier pas. C’est le début d’une conversation sur le droit à la réparation. Ces projets de loi sont dans les premiers à être adoptés concernant le droit à la réparation. Nous les appuyons donc sans réserve, mais nous voulons que la conversation se poursuive. Nous sommes avec le gouvernement, et nous serons assurément avec vous aussi.

Le sénateur Yussuff : Cette question semble toujours compliquée, mais elle ne l’est pas. Si j’ai bien compris, il n’y a pas un seul fabricant au monde qui construit toutes les pièces de l’équipement. Ils font toujours appel à des sous-traitants pour construire les pièces, puis ils les assemblent. Nous avons toujours cette idée que lorsque vous achetez une voiture, quelle que soit la marque, c’est le fabricant qui l’a construite. En

Ontario, there are 1,000 different car parts manufacturers that supply the industry.

This question of interoperability becomes such a frustrating one because they allow for all of those parts to come together when they assemble the car, but after they sell it, they make it very difficult for you to buy a part from somebody else to put on that car, yet they don't manufacture it. In the old days, they used to. Today, they don't do it anymore.

As a society and in the legal system, we have not kept up with the reality of what we are dealing with. In Ontario, Magna produces a lot of car parts for the auto industry for a variety of brands. But the reality is that when your car needs something, whether it is NAPA parts or one of the other manufacturers of car parts, they make it very difficult for these parts to go on the same vehicle, which they don't manufacture in the first place because they own the licensing provision.

I think Canadians need to understand that, in a complex way, the same goes for — to shift away from cars because they don't have other manufacturers — a refrigerator. It is the same thing. The guy comes to my house, and he says, "The circuit board is gone. I can get you the KitchenAid circuit board, or I can get you the following circuit board. They do exactly the same thing, so what would you like, sir?" I say, "I want you to fix the bloody thing, so tell me what it's going to take." My point is that, as consumers, we are like idiots. They treat us like idiots because we don't understand how the thing functions in the first place.

I think Canadians need to really appreciate how these bills complement each other, because the interoperability is a fundamental part of making that thing not be something we throw in the garage and also something we can fix at the same time.

Going back to the heavy equipment or, for that matter, farm equipment, of course you should be able to buy a piece of equipment that would add to your tractor, if you want to do something else with your tractor, yet our legislation has not kept up with this. I think it is really important for consumers to understand this, but also as a society, if we want to provide options for consumers and make it a bit cheaper. OEMs are very expensive. I think it is critical that these bills will complement each other. I do agree that we could have a more comprehensive piece of legislation, but given they are both private members' bills, it is the best option we have in front of us, from my perspective. I think we need to move down the road. Yes, it would be good if the government came and complemented it at some point, but, right now, I think these two things are necessary

réalité, il y a en Ontario 1 000 différents fabricants de pièces automobiles qui fournissent l'industrie.

La question de l'interopérabilité devient très frustrante parce que les fabricants permettent à toutes ces pièces de fonctionner ensemble lorsqu'ils montent la voiture, mais après l'avoir vendue, ils font en sorte qu'il soit très difficile pour vous d'acheter une pièce à quelqu'un d'autre pour l'installer sur cette voiture, alors qu'ils ne la fabriquent pas. Autrefois, ils le faisaient. Aujourd'hui, ils ne le font plus.

En tant que société et dans le système juridique, nous n'avons pas tenu compte de cette réalité. En Ontario, Magna produit de nombreuses pièces détachées pour l'industrie automobile, pour différentes marques. Or, la réalité, c'est que lorsque votre voiture a besoin de quelque chose, qu'il s'agisse de pièces NAPA ou d'un autre fabricant de pièces automobiles, ils rendent très difficile l'utilisation de ces pièces sur le même véhicule, qu'ils ne fabriquent pas en premier lieu parce qu'ils détiennent la disposition relative aux licences.

Je pense que les Canadiens doivent comprendre que, d'une manière complexe, il en va de même pour, disons, un réfrigérateur, question de laisser de côté les voitures parce qu'ils n'ont pas d'autres fabricants. C'est la même chose. Le vendeur vient chez moi et me dit : « Le circuit imprimé ne fonctionne plus. Je peux vous installer le circuit imprimé KitchenAid ou le circuit imprimé suivant. Ils font exactement la même chose, alors que voulez-vous, monsieur? » Je réponds : « Je veux que vous répariez cette fichue chose, alors dites-moi ce que ça prend. » Ce que je veux dire, c'est qu'en tant que consommateurs, nous sommes comme des idiots. Ils nous traitent comme des idiots parce que nous ne comprenons pas comment l'appareil fonctionne.

Je pense que les Canadiens doivent vraiment comprendre la complémentarité de ces projets de loi, car l'interopérabilité est un élément fondamental pour faire en sorte que tel ou tel appareil ne soit pas un objet que l'on jette dans le garage et qu'il est aussi possible de le réparer.

Pour en revenir à l'équipement lourd ou, en l'occurrence, à l'équipement agricole, il est évident que vous devriez pouvoir acheter une pièce qui s'ajouterait à votre tracteur — si vous vouliez faire autre chose avec votre tracteur —, mais nos lois n'ont pas évolué en ce sens. Je pense qu'il est vraiment important que les consommateurs et la société comprennent cet état de fait si nous voulons faire en sorte qu'il y ait des options pour les consommateurs et que le prix des choses diminue un tant soit peu. Les fabricants d'équipement d'origine sont très chers. Je pense qu'il est essentiel que ces projets de loi se complètent. Je suis d'accord pour dire que nous pourrions avoir un texte de loi plus complet, mais étant donné qu'il s'agit de deux projets de loi d'initiative parlementaire, c'est selon moi la meilleure option que nous avons. Je crois que nous devons aller

in the context of moving forward on the whole question of right to repair in this country.

The Deputy Chair: If anybody disagrees, feel free to comment.

Mr. Kinghorn: I don't disagree. Thank you for the question and comments, senator.

The reality is that we operate in an oligopoly type of market. We have a small number of players operating in a heavy asset-based business. Speaking from the NAPA side of the business — and my peer here from LKQ Corporation — we have over 600,000 SKUs in our system, which requires a major investment. If you look at the scale of our businesses to be able to support the automotive aftermarket — repair and maintenance — we are not buying parts from small operations but from tier 1 manufacturers. There are a lot of cases where it is the same manufacturer that would be supplying the OEM that would be able to meet the demands of the automotive aftermarket: myself or my counterparts.

To build on your point, it is certainly valid. Most consumers wouldn't realize that or recognize it, but that is the case.

Senator Varone: In your mind, does the right to repair infer that the equipment must be repairable?

Mr. Harpe: From where I'm coming from, yes, it should be. Unfortunately, as we discussed, it goes back to the fact that in agriculture, we don't have it. We can't replace. We think it takes a long time to get a mechanic — to get a piece of equipment takes even longer. Yes, it needs to be repaired.

Mr. Kinghorn: The reality is since the price of vehicles has increased drastically, the longer we can have Canadians be able to service and utilize that vehicle over a longer period of time, the better. Giving them options and the ability for the aftermarket or mechanics to be able to repair is critical.

The Deputy Chair: Thank you. If you do have additional comments, feel free to send them in writing, and we'll be more than glad.

de l'avant. Oui, il serait bon que le gouvernement y ajoute un complément à un moment donné, mais pour l'instant, je pense que ces deux choses sont nécessaires pour faire avancer toute la question du « droit à la réparation » dans ce pays.

Le vice-président : Si quelqu'un n'est pas d'accord, n'hésitez pas à vous exprimer.

M. Kinghorn : Je ne suis pas en désaccord. Merci, sénateur, de votre question et de vos observations.

La réalité, c'est que le marché actuel est une sorte d'oligopole. Nous avons un petit nombre d'acteurs qui contrôlent un secteur où les actifs sont importants. Pour ce qui est de NAPA — et mon homologue , ici, de LKQ Corporation —, la société a 600 000 références dans son système, ce qui nécessite un investissement considérable. Pour être en mesure de soutenir le marché secondaire de l'automobile à nos points de vente — réparation et entretien —, nous n'achetons pas des pièces auprès de petites entreprises, mais auprès de fabricants de premier niveau. Dans de nombreux cas, il s'agit du même fabricant que celui qui fournit le fabricant d'équipement d'origine qui est en mesure de répondre aux demandes du marché secondaire de l'automobile : moi-même ou mes homologues.

Ce que vous soulevez est certainement valable. La plupart des consommateurs ne le réalisent pas ou ne le reconnaissent pas, mais c'est le cas.

Le sénateur Varone : Selon vous, le droit à la réparation implique-t-il que l'équipement doit être réparable?

M. Harpe : Selon moi, oui, cela devrait être le cas. Malheureusement, comme nous en avons discuté, cela renvoie au fait que, dans l'agriculture, nous n'avons pas cette latitude. Nous ne pouvons pas remplacer quelque chose. Si l'on croit qu'il faut beaucoup de temps pour trouver un mécanicien, sachez que pour trouver une pièce d'équipement, c'est encore plus long. Oui, il faut réparer.

M. Kinghorn : En réalité, comme le prix des véhicules a beaucoup augmenté, plus les Canadiens sont en mesure d'entretenir et d'utiliser leur véhicule sur une longue période, mieux c'est. Il est essentiel de leur donner des options et la possibilité de réparer leur véhicule pour le marché secondaire, ou de leur fournir des mécaniciens qui peuvent le faire.

Le vice-président : Merci. Si vous avez d'autres observations à formuler, n'hésitez pas à nous les faire parvenir par écrit. Nous en serons ravis.

Thank you very much, Lucas Malinowski, Craig Drury, Christina De Toni, Marla Poor, Kyle Larkin, Andre Harpe, Jean-François Champagne, Chris Kinghorn, Daryll O'Keefe and Tyler Threadgill. Thank you for being with us today.

(The committee adjourned.)

Merci beaucoup à Lucas Malinowski, Craig Drury, Christina De Toni, Marla Poor, Kyle Larkin, Andre Harpe, Jean-François Champagne, Chris Kinghorn, Daryll O'Keefe et Tyler Threadgill. Je vous remercie d'avoir été des nôtres aujourd'hui.

(La séance est levée.)
