CANADA

CONSOLIDATION

CODIFICATION

Railway Costing Regulations

Règlement sur le calcul des frais ferroviaires

SOR/80-310

DORS/80-310

Current to April 1, 2024

À jour au 1 avril 2024

Published by the Minister of Justice at the following address:
http://laws-lois.justice.gc.ca

Publié par le ministre de la Justice à l'adresse suivante :
http://lois-laws.justice.gc.ca

OFFICIAL STATUS OF CONSOLIDATIONS

Subsections 31(1) and (3) of the *Legislation Revision and Consolidation Act*, in force on June 1, 2009, provide as follows:

Published consolidation is evidence

31 (1) Every copy of a consolidated statute or consolidated regulation published by the Minister under this Act in either print or electronic form is evidence of that statute or regulation and of its contents and every copy purporting to be published by the Minister is deemed to be so published, unless the contrary is shown.

...

Inconsistencies in regulations

(3) In the event of an inconsistency between a consolidated regulation published by the Minister under this Act and the original regulation or a subsequent amendment as registered by the Clerk of the Privy Council under the *Statutory Instruments Act*, the original regulation or amendment prevails to the extent of the inconsistency.

CARACTÈRE OFFICIEL DES CODIFICATIONS

Les paragraphes 31(1) et (3) de la *Loi sur la révision et la codification des textes législatifs*, en vigueur le 1er juin 2009, prévoient ce qui suit :

Codifications comme élément de preuve

31 (1) Tout exemplaire d'une loi codifiée ou d'un règlement codifié, publié par le ministre en vertu de la présente loi sur support papier ou sur support électronique, fait foi de cette loi ou de ce règlement et de son contenu. Tout exemplaire donné comme publié par le ministre est réputé avoir été ainsi publié, sauf preuve contraire.

[...]

Incompatibilité — règlements

(3) Les dispositions du règlement d'origine avec ses modifications subséquentes enregistrées par le greffier du Conseil privé en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* l'emportent sur les dispositions incompatibles du règlement codifié publié par le ministre en vertu de la présente loi.

LAYOUT

The notes that appeared in the left or right margins are now in boldface text directly above the provisions to which they relate. They form no part of the enactment, but are inserted for convenience of reference only.

MISE EN PAGE

Les notes apparaissant auparavant dans les marges de droite ou de gauche se retrouvent maintenant en caractères gras juste au-dessus de la disposition à laquelle elles se rattachent. Elles ne font pas partie du texte, n'y figurant qu'à titre de repère ou d'information.

NOTE

This consolidation is current to April 1, 2024. Any amendments that were not in force as of April 1, 2024 are set out at the end of this document under the heading "Amendments Not in Force".

NOTE

Cette codification est à jour au 1 avril 2024. Toutes modifications qui n'étaient pas en vigueur au 1 avril 2024 sont énoncées à la fin de ce document sous le titre « Modifications non en vigueur ».

TABLE OF PROVISIONS

Regulations Respecting Costs for the Purposes of Sections 252 to 261, 264, 272, 276, 277, 278, 329 and 330 of the Railway Act

1 Short Title

2 Interpretation

3 Application

4 Variable Costs of the Carriage of Goods

5 Actual Loss Under Sections 252 to 258, 260 and 261 of the Act

6 Categories of Costs To Appear in Cost Submissions

7 Basis of Costs for Purposes of Sections 264, 272 and 276 to 278

8 Specific Costs

9 Costing Manuals To Be Filed

10 Information To Be Made Available to the Committee

11 Cost Submissions for Other than Class I Railways

12 Applications Under Section 106

TABLE ANALYTIQUE

Règlement sur le calcul des frais aux fins des articles 252 à 261, 264, 272, 276, 277, 278, 329 et 330 de la Loi sur les chemins de fer

1 Titre abrégé

2 Définitions

3 Application

4 Coût variable du transport des marchandises

5 Perte réelle en vertu des articles 252 à 258, 260 et 261 de la Loi

6 Catégories de frais à utiliser dans les états de frais

7 Base des frais aux fins des articles 264, 272 et 276 à 278

8 Frais précis

9 Manuels de calcul des frais

10 Renseignements à divulguer au comité

11 États de frais à l'égard de chemins de fer n'appartenant pas à la Classe I

12 Demandes présentées en vertu de l'article 106

Registration
SOR/80-310 May 1, 1980

CANADA TRANSPORTATION ACT

Railway Costing Regulations

C.T.C. 1980-3 RAIL

The Canadian Transport Commission pursuant to section 330 of the *Railway Act* hereby makes the annexed *Regulations respecting the costs for the purposes of sections 252 to 261, 264, 272, 276, 277, 278, 329 and 330 of the Railway Act*.

Dated at Ottawa, this 29 day of April, 1980

Enregistrement
DORS/80-310 Le 1er mai 1980

LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

Règlement sur le calcul des frais ferroviaires

C.C.T. 1980-3 RAIL

En vertu de l'article 330 de la *Loi sur les chemins de fer*, la Commission canadienne des transports établit le *Règlement sur le calcul des frais aux fins des articles 252 à 261, 264, 272, 276, 277, 278, 329 et 330 de la Loi sur les chemins de fer*.

Ottawa, le 29 avril 1980

Regulations Respecting Costs for the Purposes of Sections 252 to 261, 264, 272, 276, 277, 278, 329 and 330 of the Railway Act

Règlement sur le calcul des frais aux fins des articles 252 à 261, 264, 272, 276, 277, 278, 329 et 330 de la Loi sur les chemins de fer

Short Title

1 These Regulations may be cited as the *Railway Costing Regulations*.

Interpretation

2 In these Regulations,

Act means the *Railway Act*; (*Loi*)

branch line means a line of railway in Canada of a railway company that is subject to the jurisdiction of Parliament that, relative to a main line within the company's railway system in Canada of which it forms a part, is a subsidiary, secondary, local or feeder line of railway, and includes a part of any such subsidiary, secondary, local or feeder line of railway; (*embranchement*)

Committee means the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission; (*Comité*)

costs means

(a) in relation to a branch line, for the purpose of calculating actual loss, the costs that after allowing a reasonable period of time for adjustment to the new condition, would have been avoided or would be avoided by a company if, in any financial year, it did not maintain and operate the branch line and did not incur the variable cost of carrying the traffic originating or terminating on the line irrespective of when or in what manner or by whom such costs were incurred, and

(b) in relation to a passenger-train service, for the purpose of calculating actual loss, the costs that after allowing a reasonable period of time for adjustment to the new condition, would have been avoided or would be avoided by a company in the carriage of passengers by the service if, in any financial year, the company did not operate the service irrespective of when or in what manner or by whom such costs were incurred; (*frais*)

passenger-train service means such train or trains of a company as are capable of carrying passengers and are declared by an order of the Committee, for the purposes

Titre abrégé

1 Le présent règlement peut être cité sous le titre : *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires*.

Définitions

2 Dans le présent règlement,

Classification uniforme des comptes (Uniform Classification of Accounts) désigne la classification et le système uniformes de comptes prescrits par la Commission en vertu de l'article 328 de la Loi; (*Uniform Classification of Accounts*)

Comité désigne le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports; (*Committee*)

embranchement désigne une ligne de chemin de fer située au Canada, qui relève d'une compagnie assujettie à la juridiction du Parlement et qui, par rapport à une ligne principale du système ferroviaire de la compagnie située au Canada et dont elle fait partie, constitue une ligne auxiliaire, secondaire, locale ou de dérivation du chemin de fer, et comprend toute partie de cette ligne auxiliaire, secondaire, locale ou de dérivation du chemin de fer; (*branch line*)

frais désigne,

a) relativement à un embranchement et aux fins du calcul de la perte réelle, les frais qu'une compagnie, après un temps raisonnable d'adaptation, épargnerait si elle n'avait pas, dans une année financière donnée, à entretenir et à exploiter l'embranchement, ni à supporter les coûts variables du trafic partant de la ligne ou y aboutissant, indépendamment de quand, comment et par qui ces frais ont été engagés,

b) relativement à un service de trains de voyageurs et aux fins du calcul de la perte réelle, les frais qu'une compagnie, après un temps raisonnable d'adaptation, épargnerait si elle n'avait pas, dans une année financière donnée, à exploiter le service de transport de voyageurs, indépendamment de quand, comment et par qui les frais ont été engagés; (*costs*)

of sections 260 and 261 of the Act, to comprise a passenger-train service; (*service de trains de voyageurs*)

Uniform Classification of Accounts means the uniform classification and system of accounts prescribed by the Commission pursuant to section 328 of the Act. (*classification uniforme des comptes*)

Loi désigne la *Loi sur les chemins de fer*; (*Act*)

service de trains de voyageurs désigne les trains d'une compagnie qui sont capables de transporter des voyageurs et qui sont déclarés par une ordonnance du Comité, aux fins des articles 260 et 261 de la Loi, comprendre un service de trains de voyageurs. (*passenger-train service*)

Application

3 Subject to section 11 and to any exemption ordered by the Commission pursuant to section 46 of the *National Transportation Act*, these Regulations shall apply in respect of cost submissions filed by all railway companies under the jurisdiction of the Commission for the year 1979 and the following years.

Application

3 Sous réserve de l'article 11 et de toute autre exemption ordonnée par la Commission en vertu de l'article 46 de la *Loi nationale sur les transports*, le présent règlement s'applique aux états de frais déposés par les compagnies de chemin de fer relevant de la Commission, pour 1979 et les années suivantes.

Variable Costs of the Carriage of Goods

4 For the purposes of these Regulations, the variable cost of the carriage of goods referred to in section 278 of the Act shall

(a) be calculated on the basis of carloads of 30 000 pounds in the standard railway equipment for such goods and such other weights as are required for purposes of determining a rate; and

(b) if the goods concerned may move between points in Canada by alternative routes of two or more railway companies, be computed on the basis of the costs of the lowest cost rail route.

Coût variable du transport des marchandises

4 Aux fins du présent règlement, le coût variable du transport des marchandises visé à l'article 278 de la Loi est calculé

a) en fonction de chargements de 30 000 livres dans des wagons utilisés normalement pour ces marchandises, et de tout autre poids nécessaire à l'établissement d'un taux; et

b) s'il est possible de transporter des marchandises en cause entre des lieux situés au Canada sur différents parcours de deux ou plusieurs compagnies de chemin de fer, en fonction des coûts du parcours le moins coûteux.

Actual Loss Under Sections 252 to 258, 260 and 261 of the Act

5 (1) For the purposes of the calculation of actual loss under sections 252 to 258 and 260 and 261 of the Act, costs in relation to a branch line or in relation to a passenger-train service shall, subject to subsections (2) to (5), be based on expense accounts maintained under the *Uniform Classification of Accounts* and accounts reconcilable therewith or on such special studies of items and factors of costs as the Committee may order pursuant to section 46 of the *National Transportation Act*.

(2) In computing the costs of a company for the purposes of section 256, 258 or 261, there shall be included an allowance for depreciation on a periodic basis

Perte réelle en vertu des articles 252 à 258, 260 et 261 de la Loi

5 (1) Aux fins du calcul de la perte réelle en vertu des articles 252 à 258, 260 et 261 de la Loi, les frais relatifs à un embranchement ou à un service de trains de voyageurs sont calculés, sous réserve des paragraphes (2) à (5), d'après les comptes de dépenses établis selon la Classification uniforme des comptes (*Uniform Classification of Accounts*) et les comptes qui y sont conciliables, ou d'après les résultats d'études spéciales sur les articles et facteurs relatifs aux frais que le Comité peut ordonner en vertu de l'article 46 de la *Loi nationale sur les transports*.

(2) Dans le calcul des frais d'une compagnie aux fins des articles 256, 258 ou 261, il doit être inclus une allocation périodique pour la dépréciation

(a) that will reflect the annual decline in the net value that could be realized from the salvage of depreciable road property that the Committee is satisfied could or would be retired if the line were abandoned or the service discontinued, and that is required for continued operation; and

(b) at rates approved under the *Uniform Classification of Accounts* applied to the book value of such other depreciable assets and of such new assets as the Committee is satisfied are required for continued operation of the line or service.

(3) In computing the costs of a company for the purposes of section 256, 258 or 261, there shall be included in the costs, for the last year of operation prior to abandonment of a line or discontinuance of a service that had previously been ordered retained, an allowance for depreciation on such new assets as the Committee is satisfied are required to comply with the order for retention, which allowance for depreciation shall be equal to the undepreciated cost of such new assets calculated by deducting from the actual cost of the assets their salvage value and the accumulated depreciation allowed on them for subsidy purposes in previous years.

(4) In computing costs of a company for the purposes of section 253 or 260, there shall be included an allowance for cost of capital as follows:

(a) either

(i) the rate of return on capital, including an allowance for income tax, that, in the opinion of the Committee, is appropriate for the company at the time the application is made, applied to the salvage value of the road property that the company proposes to retire if the line is abandoned or the service discontinued, to an amount not exceeding the net book investment, computed on the basis of the group plan of accruing depreciation, or

(ii) the rate of return on capital, including an allowance for income tax, that, in the opinion of the Committee, is appropriate for the company at the time the application is made, applied to the net book investment of the road property that the company proposes to retire if the line is abandoned or the service discontinued, on condition that the company can develop depreciation charges and net investment calculations acceptable to the Committee as reflecting the specific aging characteristics of the road property; and

a) qui tient compte de la baisse annuelle de la valeur nette qui pourrait être obtenue par la récupération des installations dépréciables de la voie, lesquelles, de l'avis du Comité, pourraient être ou seraient réformées si la ligne était abandonnée ou le service supprimé, et qui sont requises pour la continuation de l'exploitation; et

b) à des taux approuvés selon la Classification uniforme des comptes (*Uniform Classification of Accounts*) et appliqués à la valeur comptable d'autres éléments d'actif dépréciables ou de nouveaux éléments d'actif qui, de l'avis du Comité, sont requis pour la continuation de l'exploitation de la ligne ou du service.

(3) Dans le calcul des frais d'une compagnie aux fins des articles 256, 258 ou 261, une allocation pour la dépréciation des nouveaux éléments d'actif qui, de l'avis du Comité, sont requis pour que la compagnie se conforme à une ordonnance de maintien, doit être incluse pour l'année d'exploitation antérieure à l'abandon d'une ligne ou à la suppression d'un service qui avait été maintenu par voie d'ordonnance; cette allocation est égale au coût non déprécié de ces nouveaux éléments d'actif qu'on obtient en déduisant du coût réel des éléments d'actif leur valeur de récupération et la dépréciation accumulée admise aux fins de subventions au cours des années précédentes.

(4) Dans le calcul des frais d'une compagnie aux fins des articles 253 ou 260, il doit être inclus une allocation au titre du coût du capital, calculée de la façon suivante :

a) l'un ou l'autre des montants obtenus en appliquant :

(i) le taux de rendement du capital, y compris une allocation au titre de l'impôt sur le revenu, qui, de l'avis du Comité, est approprié pour la compagnie au moment de la demande, appliqué à la valeur de récupération des installations de la voie que la compagnie a l'intention d'enlever si la ligne est abandonnée ou le service supprimé, jusqu'à concurrence du montant de l'investissement comptable net, calculé en fonction du plan de groupe d'accumulation de la dépréciation,

(ii) le taux de rendement du capital, y compris une allocation au titre de l'impôt sur le revenu, qui, de l'avis du Comité, est approprié pour la compagnie au moment de la demande, appliqué au montant d'investissement comptable net des installations de la voie que la compagnie a l'intention d'enlever si la ligne est abandonnée ou le service supprimé, à condition toutefois que les calculs établis par la compagnie pour les frais de dépréciation et le montant de l'investissement net soient reconnus par le

(b) the rate of return on capital, including an allowance for income tax, that, in the opinion of the Committee, is appropriate for the company at the time the application is made, applied to the net book value of all other property that the Committee is satisfied is required in the operation of the line or service.

(5) In computing the costs of a company for the purposes of section 256, 258 or 261, there shall be included an allowance for cost of capital as follows:

(a) the rate of return on capital, including an allowance for income tax, that, in the opinion of the Committee, is appropriate for the company at the time the computation is made, applied to the salvage value of the road property that the Committee is satisfied could or would be retired if the line were abandoned or the service discontinued and that the Committee is satisfied is required for purposes of continued operation of the line or service, to an amount not exceeding the net book investment computed on the basis of the group plan of accruing depreciation;

(b) where the Committee is satisfied that investments in new assets are necessary for the continued operation of the line or service, there shall be applied to the net book value of such investments the rate of return on capital, including an allowance for income tax, that, in the opinion of the Committee, is appropriate for the company at the time the investments in new assets are made; and

(c) the rate of return on capital, including an allowance for income tax, that, in the opinion of the Committee, is appropriate for the company at the time the computation is made, applied to the net book value of all other property that the Committee is satisfied is necessary for continued operation of the line or service.

SOR/80-940, s. 1; SOR/86-26, s. 1; SOR/87-149, s. 1(E).

Categories of Costs To Appear in Cost Submissions

6 For the purposes of the calculation of actual loss under sections 252 to 258 and 260 and 261 of the Act, the following categories of costs shall be shown in the cost submissions, with a separation between "labour" and "material and other" costs and, in the case of branch lines, a separation between "on-line" and "off-line" costs:

Comité comme une juste évaluation de l'usure des installations de la voie;

b) le taux de rendement du capital, y compris une allocation au titre de l'impôt sur le revenu, qui, de l'avis du Comité, est approprié pour la compagnie au moment de la demande, appliqué à la valeur comptable nette de tous les autres biens qui, de l'avis du Comité, sont requis pour l'exploitation de la ligne ou du service.

(5) Dans le calcul des frais d'une compagnie aux fins des articles 256, 258 ou 261, il doit être inclus une allocation au titre du coût du capital, calculée de la façon suivante :

a) le taux de rendement du capital, y compris une allocation au titre de l'impôt sur le revenu, qui, de l'avis du Comité, est approprié pour la compagnie au moment du calcul, appliqué à la valeur de récupération des installations de la voie qui, de l'avis du Comité, pourraient être ou seraient enlevées si la ligne était abandonnée ou le service supprimé et qui, de l'avis du Comité, sont requises pour la continuation de l'exploitation de la ligne ou du service, jusqu'à concurrence du montant de l'investissement comptable net, calculé en fonction du plan de groupe d'accumulation de la dépréciation;

b) lorsque le Comité est convaincu que l'investissement dans de nouveaux éléments d'actif est nécessaire à la continuation de l'exploitation de la ligne ou du service, on doit appliquer à la valeur comptable nette de cet investissement le taux de rendement du capital, y compris une allocation au titre de l'impôt sur le revenu, qui, de l'avis du Comité, est approprié pour la compagnie au moment dudit investissement; et

c) le taux de rendement du capital, y compris une allocation au titre de l'impôt sur le revenu, qui, de l'avis du Comité, est approprié pour la compagnie au moment du calcul, appliqué à la valeur comptable nette de tous les autres biens qui, de l'avis du Comité, sont nécessaires à la continuation de l'exploitation de la ligne ou du service.

DORS/80-940, art. 1; DORS/86-26, art. 1; DORS/87-149, art. 1(A).

Catégories de frais à utiliser dans les états de frais

6 Aux fins du calcul de la perte réelle en vertu des articles 252 à 258, 260 et 261 de la Loi, on doit indiquer dans les états de frais les catégories de frais suivantes, en faisant la distinction entre la « main-d'œuvre » et les

(a) ***Category I cost*** being all expenses that can be directly identified with the branch line or with the passenger-train service through company records;

(b) ***Category II cost*** being transportation and maintenance expenses that would be avoided if the line were abandoned or the service discontinued and that are shared in common with other traffic or other services, including the off-line costs of traffic originating or terminating on the branch line;

(c) ***Category III cost*** being all other expenses that would be avoided if the branch line were abandoned or the passenger-train service discontinued and that are not included in Categories I and II, including, where appropriate,

(i) superintendence expense,

(ii) traffic expense,

(iii) general expense,

(iv) communications expense, and

(v) non-revenue freight expense; and

(d) ***Category IV cost*** being the cost of capital calculated on the basis set forth in subsections 5(4) and (5).

« matériaux et autres frais » et, dans les cas d'embranchements, entre les « frais sur ligne » et les « frais hors-ligne » :

a) ***frais de la catégorie I*** : les dépenses que l'on peut directement rattacher à l'embranchement ou au service de trains de voyageurs, d'après les archives de la compagnie;

b) ***frais de la catégorie II*** : les dépenses de transport et d'entretien qui seraient évitées si la ligne était abandonnée ou le service supprimé et qui sont engagés en commun avec des dépenses pour d'autres trafics ou services, y compris les frais hors-ligne du trafic partant de l'embranchement ou y aboutissant;

c) ***frais de la catégorie III*** : toutes les autres dépenses qui seraient évitées si l'embranchement était abandonné ou le service de trains de voyageurs supprimé, et qui ne sont pas incluses dans les catégories I et II; elles comprennent

(i) les dépenses de surintendance,

(ii) les dépenses de trafic,

(iii) les dépenses générales,

(iv) les dépenses de communication, et

(v) les dépenses de fret non payant; et

d) ***frais de la catégorie IV*** : le coût du capital calculé de la manière prévue aux paragraphes 5(4) et (5).

Basis of Costs for Purposes of Sections 264, 272 and 276 to 278

7 For the purposes of sections 264, 272, and 276 to 278 or for other purposes pertaining to rates for the carriage of goods,

(a) costs shall be variable costs based either on the expense accounts maintained under the *Uniform Classification of Accounts* and accounts reconcilable therewith or on such special studies of items and factors of costs as the Committee orders pursuant to section 46 of the *National Transportation Act*, and shall include the increases or decreases in rail operations expenses resulting from changes in the volume of traffic, after allowing a reasonable period of time for adjustment in view of the traffic to be handled;

Base des frais aux fins des articles 264, 272 et 276 à 278

7 Aux fins des articles 264, 272 et 276 à 278, et à d'autres fins relatives aux taux du transport de marchandises,

a) les frais sont les coûts variables fondés soit sur les comptes de dépenses établis selon la Classification uniforme des comptes (*Uniform Classification of Accounts*) et des comptes qui y sont conciliables, soit sur les études spéciales des articles et facteurs relatifs aux frais que le Comité peut ordonner en vertu de l'article 46 de la *Loi nationale sur les transports*, et comprennent les hausses ou les baisses des dépenses de l'exploitation ferroviaire résultant de changements dans le volume du trafic, après un temps raisonnable d'adaptation à ces changements;

(b) there shall be included in the variable costs an allowance for cost of capital based on a rate of return, including an allowance for income tax, that, in the opinion of the Committee, is appropriate for CP Rail (a Division of Canadian Pacific Limited) applied to the variable portion of the net book value of the assets related to the movement of the traffic; and

(c) variable costs shall be shown in the cost submissions separated between "labour" and "material and other" costs, in the categories identified in the costing manuals filed pursuant to any order of the Committee.

Specific Costs

8 Whenever specific costs are known or can be readily determined from company records, such costs shall be used in lieu of averaged or allocated costs.

Costing Manuals To Be Filed

9 Cost submissions made pursuant to these Regulations shall be prepared in accordance with such costing manuals as the Committee shall, by order, require.

Information To Be Made Available to the Committee

10 Railway companies shall make available to the Committee all unit costs, output units and other statistical and supporting information required by order from time to time by the Committee in determining whether cost submissions are acceptable for purposes of the Act.

Cost Submissions for Other than Class I Railways

11 Cost submissions to the Committee by railways other than Class I railways shall be made as follows:

(a) the submissions shall be based on direct costing to the extent feasible;

(b) where feasible, an empirical adaptation of factors employed by Class I railways shall be made for other than direct assignment of costs;

b) il doit être inclus, dans les coûts variables, une allocation pour le coût du capital qui est fondée sur un taux de rendement, y compris une allocation au titre de l'impôt sur le revenu, qui, de l'avis du Comité, est approprié pour CP Rail (Division de Canadien Pacifique Limitée) et qui est appliqué à la fraction variable de la valeur comptable nette des éléments d'actif reliés au mouvement du trafic; et

c) les coûts variables doivent être indiqués dans les états de frais en faisant la distinction entre la « main-d'œuvre » et les « matériaux et autres frais », sous les catégories prévues dans les manuels de calcul des prix de revient déposés en vertu d'une ordonnance du Comité.

Frais précis

8 Lorsque les frais précis sont connus ou qu'on peut les établir facilement à l'aide des archives de la compagnie, on doit utiliser ces frais plutôt que des estimations fondées sur des moyennes ou des allocations.

Manuels de calcul des frais

9 Les états de frais soumis en vertu du présent règlement doivent être établis selon les manuels de calcul des frais prescrits par le Comité, par voie d'ordonnance.

Renseignements à divulguer au comité

10 Les compagnies de chemins de fer doivent divulguer au Comité tous les frais unitaires, les unités de production et autres données statistiques ou renseignements que celui-ci exige par voie d'ordonnance en vue de déterminer si les états de frais sont acceptables aux fins de la Loi.

États de frais à l'égard de chemins de fer n'appartenant pas à la Classe I

11 Les états de frais déposés auprès du Comité à l'égard de chemins de fer n'appartenant pas à la Classe I sont soumis aux exigences suivantes :

a) les états doivent être fondés sur le calcul direct des frais, si possible;

(c) cost submissions shall be in the same form as those prescribed for Class I railways and shall be supported by a complete description of the methods and procedures used in determining output units and in assigning and allocating costs; and

(d) cost submissions shall include an allowance for cost of capital as follows:

(i) where the railway companies have developed a capital structure satisfactory to the Committee, at an approved cost of capital rate developed in the same manner as prescribed for Class I railways in these Regulations, or

(ii) where the railway companies have not developed a capital structure satisfactory to the Committee, at a cost of capital rate prescribed by the Committee.

Applications Under Section 106

12 Applications for abandonment of any line of railway under section 106 of the Act shall be accompanied by a statement of costs and revenues, showing the actual loss incurred in the operation of the line of railway, prepared in the same manner as these Regulations require for the purposes of actual loss calculations under section 253 of the Act, unless the Committee directs otherwise pursuant to section 46 of the *National Transportation Act*.

b) on doit, si possible, adapter d'une manière empirique les facteurs utilisés par les chemins de fer de la Classe I, pour les attributions de frais non directes;

c) les états doivent revêtir la même forme que celle prescrite pour les états des chemins de fer de la Classe I; il doit y être annexé une description complète des méthodes utilisées pour la détermination des unités de production et pour l'attribution et l'allocation des frais; et

d) les états doivent comprendre une allocation au titre du coût du capital établie selon l'une ou l'autre des façons suivantes :

(i) lorsque la compagnie de chemin de fer a établi une structure de capital satisfaisant le Comité, on applique un taux approuvé établi de la manière prescrite dans le présent règlement pour les compagnies de la Classe I, ou

(ii) lorsque la compagnie de chemin de fer n'a pas établi une structure de capital satisfaisant le Comité, on utilise un taux prescrit par le Comité.

Demandes présentées en vertu de l'article 106

12 Sauf directive contraire du Comité aux termes de l'article 46 de la *Loi nationale sur les transports*, les demandes d'abandon d'une ligne de chemin de fer en vertu de l'article 106 de la Loi doivent être accompagnées d'un état des frais et revenus, indiquant la perte réelle subie à cause de l'exploitation de cette ligne et rédigé de la manière exigée par le présent règlement aux fins du calcul de la perte réelle selon l'article 253 de la Loi.