

*[Text]*

ral gas. The largest charge would, therefore, be in the price of coal.

This would have consequences for regions that use coal as their main fuel to generate electricity such as Alberta, Saskatchewan, and Nova Scotia.

It would also have consequences for coal-producing regions such as Alberta and British Columbia.

Higher prices for coal and other fossil fuels would also have consequences for energy-intensive sectors such as iron and steel.

Again, this whole area is one that on the surface may be attractive, but there are a great number of issues you have to work through before you can reach any kind of conclusion on them.

Another very important practical consideration is the international competitiveness. For an input charge, or any other major economic instrument, there are two sides to the issue.

First, could such an instrument be designed or implemented in a way that would not create a bias in favour of imports?

For example, in the area of ozone-depleting substances, the U.S. has a tax on CFCs, chlorofluorocarbons. Basically the tax is on the CFCs, so anybody who uses CFCs in the U.S. is, in a sense, bearing the burden of that tax. In order that industries using CFCs in the production process are not at a disadvantage, they have an incredibly complicated import regime which attempts to measure whether or not goods being imported have used CFCs in their production and therefore taxes them at a rate. The common computer boards traditionally have used CFCs in cleaning operations, so the U.S. tax system puts a tax on these computer boards that are imported into the country.

It is a very complicated regime for domestic producers in the U.S. who are importing to actually understand and use, and it is very difficult for exporters to the U.S. as well because they are never too certain exactly what regime they are going to face. In terms of trying to ensure competitive equity, it has become involved in a very administratively-complex system to ensure that competitive equity.

Second, we have to look at whether such an instrument could be designed or implemented in a way that would not harm the competitiveness of exported goods and services.

The final type of environmental charge is a product charge. A frequent example of this approach is the charge on automobiles that do not meet certain levels of fuel efficiency.

*[Traduction]*

tible qui présente la plus forte teneur en carbone, suivi du pétrole puis du gaz naturel. La redevance la plus lourde toucherait, par conséquent, le prix du charbon.

Cela aurait des conséquences pour les régions comme l'Alberta, la Saskatchewan et la Nouvelle-Écosse qui utilisent principalement le charbon comme combustible pour produire de l'électricité.

Les régions productrices de charbon comme l'Alberta et la Colombie-Britannique seraient également touchées.

Une augmentation des prix du charbon et des autres combustibles fossiles aurait aussi des conséquences sur les secteurs à forte consommation d'énergie, comme la sidérurgie.

Encore une fois, tout ce secteur peut, en surface, paraître intéressant mais nombreuses sont les questions à résoudre avant qu'on puisse en venir à une conclusion.

Une autre considération d'ordre pratique très importante concerne la compétitivité internationale. Qu'il s'agisse de redevances sur les intrants ou de tout autre instrument économique d'importance, il y a deux facettes au problème.

Premièrement, un tel instrument pourrait-il être conçu ou appliqué de façon à ne pas privilégier les importations?

Par exemple, dans le cas des substances destructrices d'ozone, les États-Unis ont imposé une taxe sur les chlorofluorocarbures (CFC). Comme cette taxe s'applique essentiellement aux CFC, quiconque utilise ces produits aux États-Unis doit, dans un sens, en supporter le fardeau. Pour éviter que les industries qui utilisent les CFC dans leurs opérations ne soient désavantagées, les autorités ont mis en place, dans le cas des importations, un régime incroyablement complexe à l'aide duquel on tente de mesurer si des CFC ont été utilisés dans la production des biens importés et on les taxe en conséquence. Ainsi, comme des CFC sont utilisés pour nettoyer les cartes informatiques courantes, celles-ci sont assujetties à une taxe lorsqu'elles sont importées aux États-Unis.

Il s'agit d'un régime très difficile à comprendre et à mettre en pratique pour les producteurs nationaux des États-Unis qui font de l'importation. Il en va de même pour les exportateurs aux États-Unis parce qu'ils ne sont jamais vraiment certains du régime auquel ils devront se soumettre. Pour assurer l'équité concurrentielle, les États-Unis ont mis en place un système très complexe sur le plan administratif.

Deuxièmement, nous devons voir si un tel instrument peut être conçu ou mis en application d'une façon qui ne soit pas nuisible à la compétitivité des biens et services d'exportation.

Le dernier type de redevance écologique est une redevance sur les produits. La redevance sur les automobiles qui ne satisfont pas certains niveaux de consommation de carburant est souvent citée comme exemple de cette approche.