

*[Text]*

the difficulty of trying to measure the various emissions from the millions of automobiles in Canada. It is impractical.

Second, there is an issue of international competitiveness. Where there are concerns in this area, it is important to consider whether the design of an emissions charge could be adjusted to address these concerns.

Third, it is also important to consider the distributional implications of an emissions charge and compare these with the effects of other types of instruments.

In cases where an emissions charge is not a viable option, we were able to look at input charges. Perhaps the most common example of this is in the case of carbon dioxide emissions. An emissions charge would be very costly to administer because there are many small sources of carbon dioxide emissions, including motor vehicles, as we just discussed. By comparison, it would be far less costly to administer a carbon tax which is based on the carbon content of fossil fuels.

While input charges can have some advantages, they also have some important disadvantages.

As indicated in the economic instruments paper, the Finance model was used to explore some of the implications of economic instruments. For this purpose, a carbon tax was compared with a general fossil fuels tax and one type of performance standards.

The carbon tax was based on the carbon content of each fuel, and the fossil fuels tax was specified at a uniform tax on the price of fossil fuels.

The results showed that the carbon tax was more cost-effective than the other two instruments. It also showed that the performance standards were more cost-effective than the fossil fuels tax.

These results illustrate the need for caution, because an economic instrument is not automatically more cost-effective than a regulatory approach.

The discussion paper also points out that there are other factors to bear in mind when considering a carbon tax or any other input charge.

One important area is distributional impacts again. The impact of a carbon tax on the price of various types of fossil fuels varies according to the carbon content of each fuel. Coal has the highest carbon content, followed by oil and then natu-

*[Traduction]*

ment—complètement irréaliste vu la difficulté qu'il y aurait à mesurer les émissions particulières des millions d'automobiles qu'il y a au Canada. Ce n'est pas faisable.

Deuxièmement, il y a une question de compétitivité internationale. Là où il y a des préoccupations à cet égard, il importe de se demander s'il serait possible d'en tenir compte dans la mise au point d'une formule de redevance sur les émissions.

Troisièmement, il importe également de prendre en considération les conséquences distributives d'une redevance sur les émissions et de les comparer aux effets d'autres types d'instruments.

Dans les cas où l'imposition d'une redevance sur les émissions n'est pas une option valable, nous avons pu envisager des redevances sur les intrants. L'exemple classique est le cas des émissions de gaz carbonique. L'administration d'une redevance sur les émissions reviendrait très cher en raison du grand nombre de petites sources d'émissions de gaz carbonique, dont les véhicules automobiles, dont nous avons parlé tout à l'heure. En comparaison, il serait beaucoup moins coûteux d'administrer une taxe sur le carbone qui serait basée sur la teneur en carbone des combustibles fossiles.

S'il est vrai que la formule des redevances sur les intrants présente certains avantages, elle présente aussi des inconvénients importants.

Comme il est indiqué dans le document sur les instruments économiques, le modèle du ministère des Finances a été utilisé pour examiner certaines des conséquences des instruments économiques. Ainsi, on a comparé une taxe sur le carbone à une taxe générale sur les combustibles fossiles et à un type de normes de rendement.

La taxe sur le carbone était basée sur la teneur en carbone de chaque combustible, tandis que la taxe sur les combustibles fossiles était fixée de façon uniforme sur le prix des combustibles fossiles.

Les résultats montraient que la taxe sur le carbone était plus rentable que les deux autres instruments. Ils révélaient également que les normes de rendement étaient plus rentables que la taxe sur les combustibles fossiles.

Ces résultats font ressortir la nécessité de faire preuve de prudence, parce qu'un instrument économique n'est pas automatiquement plus rentable qu'une approche basée sur la réglementation.

Le document de travail signale également qu'il y a d'autres facteurs à garder à l'esprit lorsqu'on envisage d'imposer une taxe sur le carbone ou toute autre redevance sur les intrants.

Un élément important est, une fois encore, l'impact distributif. L'impact d'une taxe sur le carbone sur le prix de divers types de combustibles fossiles varie en fonction de la teneur en carbone de chaque combustible. Le charbon est le combus-