

*[Text]*

monoxide by 96 per cent, and oxides of nitrogen by 90 per cent.

Average fuel consumption for current passenger cars is 50 per cent better than it was in 1973. Technological solutions are being delivered. Transport Canada, however, only addresses one part of the problem—emission performance as vehicles are designed and manufactured. Other steps are necessary to achieve the most environmentally friendly transportation.

Some examples of different kinds of instruments applied to motor vehicles are as follows. First, other regulations: Fuel quality which is regulated by Environment Canada under CEPA, as well as by the provinces, is vitally important as the input to motor vehicle emissions and for compatibility with emission controls. Provincial inspection and maintenance programs such as the new one in British Columbia seek to ensure that vehicles in use continue their design emission performance.

Second, tax incentives: Gas guzzler taxes such as the one in Ontario are designed to influence vehicle choice. They complement the federal corporate average fuel consumption targets and use the same measurements.

The Department of Finance excise tax based on vehicle weight and the tax on air conditioning, together with provincial registration fees based on vehicle weight or, for example, the number of cylinders, also set out to influence vehicle choice.

Fuel pricing or the more comprehensive carbon tax aim to affect both vehicle choice and vehicle use.

Third, there are user-pay schemes such as highway tolls, urban road pricing and parking charges. Fourth, there are permits for parking or even for entering city centres which control vehicle use in particular areas. Fifth, public infrastructure development is a major influence on the efficient use of vehicles. For example, good highways and traffic management increase road vehicle efficiency. Urban transit systems encourage use of more efficient alternative transport. Finally, public information and promotion: Car pooling programs and the Transport Canada Fuel Consumption Guide are examples.

In conclusion, regulations that require manufacturers to produce cleaner vehicles are effective and a very important step

*[Traduction]*

p.100 dans le cas des hydrocarbures, de 96 p. 100 dans le cas de l'oxyde de carbone et de 90 p. 100 dans le cas des oxydes d'azote.

La moyenne de consommation de carburant des voitures de tourisme actuelles est inférieure de 50 p. 100 à celle de 1973. Les solutions technologiques sont donc mises en oeuvre. Transports Canada, toutefois, ne s'attaque qu'à une partie du problème—les chiffres de pollution des véhicules au stade de la conception et de la construction. D'autres mesures sont nécessaires pour combattre la pollution dans les transports.

Voici quelques exemples d'outils autres appliqués aux véhicules à moteur. Premièrement, les règlements autres: la qualité des carburants, qui est réglementée par Environnement Canada aux termes de la Loi sur la protection de l'environnement, de même que par les provinces, est d'importance vitale, puisqu'ils sont à l'origine des émissions et doivent être compatibles avec les matériels de réduction des émissions. Les programmes d'inspection et d'entretien provinciaux, tels que le nouveau programme de Colombie-Britannique, visent à assurer que les véhicules en circulation continuent à respecter les normes appliquées au stade de la fabrication.

Deuxièmement, les incitations fiscales: les taxes sur les automobiles grosses consommatrices d'essence, comme celles de l'Ontario, visent à influencer le choix des véhicules. Elles complètent les objectifs fédéraux de consommation moyenne et utilisent les mêmes méthodes de mesure.

La taxe d'accise du ministère des Finances, reposant sur le poids du véhicule, et la taxe sur les climatiseurs, jointes aux droits d'enregistrement provinciaux basés sur le poids ou, par exemple, le nombre de cylindres, influence également le choix du véhicule.

La tarification des carburants ou la taxe sur le carbone plus globale visent à influencer tant le choix du véhicule que son utilisation.

Troisièmement, il y a les droits d'utilisation tels que les péages routiers, la tarification des routes urbaines et les frais de stationnement. Quatrièmement, il y a les permis de stationnement ou même les permis d'entrée en ville qui contrôlent la circulation dans certaines zones. Cinquièmement, l'infrastructure publique influence très largement l'utilisation efficiente des véhicules. Par exemple, une bonne gestion des routes et de la circulation améliore l'utilisation des véhicules routiers. Les transports en commun encouragent le recours à des moyens de transport plus efficaces. Enfin, l'information du public et les campagnes promotionnelles: les programmes de covoiturage et le Guide de consommation de carburant de Transports Canada en sont des exemples.

En conclusion, les règlements qui exigent que les constructeurs fabriquent des véhicules plus propres sont efficaces et