

[Text]

Mr. Jarvis: The legislation that now exists for fleet efficiency standards in autos also has a labelling component to it that matches the Energuide labelling process.

Mr. Harvey: Which legislation are you speaking of?

Mr. Jarvis: The Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act.

Mr. Harvey: But that hasn't been proclaimed.

Mr. Jarvis: No, the voluntary program that was implemented by the motor vehicle producers included a labelling program as well, matching the legislation. The fact that the industry volunteered to do it left the legislation in abeyance.

Mr. Harvey: As long as the minister has opened up the process of personal anecdote here tonight, let me note as a personal anecdote that twice since 1982 I have purchased a new vehicle, and in both instances I have found that the fuel consumption rates that were glowingly hinted at turned out to be—

Mrs. Sparrow: Wrong.

Mr. Harvey: Well, let's be charitable. Let's say fanciful.

Mr. Layton (Lachine—Lac-Saint-Louis): Unattainable.

Mr. Harvey: Certainly not within my experience. Acknowledging that it's quite possible some manufacturers and some dealers are treating the voluntary program with admirable precision and determination, I have to report that some aren't. This being the case, I think there is room for some kind of federal action here. There is no other way at this point for a consumer to find out. It's just not there.

Mr. Epp: Mr. Chairman, what I was searching for was that in February 1992, the Minister of Transport signed a memorandum of understanding with vehicle companies to confirm their agreement to supply vehicles in Canada that met the same emission standards as required in the U.S. under the Clean Air Act. While I appreciate that isn't exactly coming to the question of *x* litres per 100 kilometres travelled, which is now the use, it comes under DOT.

• 1910

I'm not trying to duck it, but that's the authority that was used.

Mr. Harvey: Is there any interdepartmental discussion in this regard, then?

Mr. Epp: Oh, yes, there's a lot of interdepartmental discussion. But that's not really answering your question.

As Minister of Energy, I'm always betwixt and between on this one. I'm responsible for fuel standards, and that takes us into the whole area of additives, MMT, ethanol—that whole area. But energy efficiency in automobiles, or vans, trucks, etc., comes under the jurisdiction of the Minister of Transport. I'm not trying to take on responsibilities that others have in the eyes of the public. I think a lot of people see it as more of an energy issue. In the United States, the

[Translation]

M. Jarvis: La loi actuelle relative aux normes d'efficacité des parcs automobiles comporte également un élément étiquetage qui est conforme au programme Énergide.

M. Harvey: De quelle loi parlez-vous?

M. Jarvis: De la Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles.

M. Harvey: Mais cette loi n'a pas été proclamée.

M. Jarvis: Non; le programme facultatif qui a été mis en oeuvre par les producteurs de véhicules automobiles comportait également un programme d'étiquetage conforme à la loi. Étant donné que l'industrie l'a fait volontairement, la loi est restée en suspens.

M. Harvey: Le ministre a commencé à raconter des anecdotes personnelles ce soir; je vais vous en raconter une moi aussi. Depuis 1982, j'ai acheté deux véhicules neufs. Dans les deux cas, la consommation d'essence que l'on avait tant vantée s'est avérée. . .

Mme Sparrow: Fausse.

M. Harvey: Eh bien, soyons charitables. Disons exagérée.

M. Layton (Lachine—Lac-Saint-Louis): Impossible.

M. Harvey: Certainement, si j'en juge par mon expérience. Je reconnais qu'il est tout à fait possible que certains fabricants et certains concessionnaires se conforment au programme facultatif avec une précision et une détermination exemplaires; mais force est de constater que d'autres ne le font pas. Cela étant, le gouvernement fédéral se doit d'intervenir d'une manière ou d'une autre. En effet, le consommateur n'a aucun moyen de s'informer. Aucun.

M. Epp: Monsieur le président, en février 1992, le ministre des Transports et les fabricants de véhicules ont signé un protocole d'entente dans lequel ces derniers confirmaient leur volonté de vendre au Canada des véhicules conformes aux normes sur les gaz d'échappement prévues aux États-Unis en vertu de la Clean Air Act (Loi sur la qualité de l'air). Je comprends que cela ne va pas jusqu'à la question de savoir combien de litres sont consommés par 100 kilomètres parcourus, ce qui se fait actuellement, mais cela relève du ministère des Transports.

Je n'essaie pas d'é luder la question, mais cela a été fait en vertu de ce pouvoir-là.

M. Harvey: Cela signifie-t-il qu'il y a des discussions interministérielles là-dessus?

M. Epp: Oh, il y a toujours des tonnes de discussions interministérielles. Mais je n'ai pas répondu à votre question.

Comme ministre de l'Énergie, je suis assis entre deux chaises. Je suis responsable des normes pour le carburant, et je suis amené à m'occuper de ce que l'on y ajoute, comme l'éthanol, le MMT, . . . enfin tout cela. Mais l'efficacité énergétique pour les automobiles, les camionnettes ou les camions relève du ministre des Transports. Je me garde bien de m'arroger des responsabilités qu'on sait appartenir à quelqu'un d'autre. Bien des gens pensent toutefois que cela