

*[Text]*

specifying how they should be met. For example, exhaust catalysts are not required if an alternative technology can meet the same performance. Second, they harmonize with U.S. emission standards, avoiding unnecessary additional requirements for industry while Canada gets the best available technology at an economical price. Third, manufacturers self-certify compliance so that there is no government control in the development and production processes. Transport Canada has a program to monitor production vehicles for compliance. Fourth, the regulations prohibit importation of vehicles without adequate emission controls from countries which do not have equivalent standards.

Emission regulations can be made more efficient by incorporating some of the elements of tradeable permits. Bill S-8, a bill to amend the Motor Vehicle Safety Act which passed the Senate in June and awaits tabling in the Commons, provides for an emission credit scheme that has some of the same kinds of flexibility for manufacturers. For example, some U.S. standards being phased in beginning in 1994 allow averaging between different models of vehicle, banking between periods, trading between companies and civil penalties for certain non-conformance. Bill S-8 would allow the same standards to be applied in Canada and would provide manufacturers with the same flexibility to meet very tight overall emission targets in the most efficient manner.

Transport Canada also administers the Industry/Government Voluntary Motor Vehicle Fuel Economy Program. The program has corporate average fuel consumption targets, the same as those legislated in the United States.

The targets are fuel consumption numbers—for example, 8.6 litres per 100 kilometres for passenger cars—which manufacturers must meet on average over their whole range. This allows freedom, for example, to sell a single medium model of vehicle, sell small vehicles to offset large vehicles, use advanced technology such as lightweight materials, or to apply any combination of the above.

Manufacturers can meet common North American fuel consumption targets with minimum ill effect on the free market.

Consistent with these programs, 1996 model passenger cars will have emissions reduced when compared with uncontrolled cars of the 1960s: hydrocarbons by 98 per cent, carbon

*[Traduction]*

il impose des normes de résultats sans imposer la façon de les atteindre. Par exemple, les pots d'échappement catalytiques ne sont pas obligatoires si une autre technique donne les mêmes résultats. Deuxièmement, le règlement est en harmonie avec les normes d'émissions américaines, évitant à l'industrie les exigences supplémentaires inutiles tout en assurant au Canada de disposer de la meilleure technologie existante à un prix économique. Troisièmement, l'auto-certification de la conformité par les fabricants évite un contrôle de l'État sur la mise au point et la fabrication des véhicules. Transports Canada a un programme de vérification de la conformité des véhicules à la sortie d'usine. Quatrièmement, le règlement interdit l'importation de véhicules non équipés des dispositifs antipollution adéquats en provenance de pays qui ne possèdent pas des normes équivalentes.

Il est possible d'accroître l'efficacité des dispositions réglementaires relatives aux émissions en y incorporant certains des éléments des permis négociables. Le projet de loi S-8, qui vise à modifier la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles qui a été adopté au Sénat en juin et qui doit être déposé au Communies, prévoit des systèmes de points relatifs aux émissions qui offrent à peu près la même flexibilité aux fabricants. Par exemple, certaines normes américaines qui entreront progressivement en vigueur à partir de 1994 permettent l'établissement d'une moyenne entre divers modèles de voitures, le stockage des points d'une période à l'autre, le transfert de points entre constructeurs et des amendes administratives pour certaines infractions. Le projet de loi S-8 ferait que les mêmes normes s'appliqueraient au Canada et donneraient aux constructeurs la même marge de manoeuvre pour se conformer de la manière la plus efficiente possible à des normes d'émissions d'ensemble extrêmement strictes.

Transports Canada administre aussi le programme facultatif gouvernement-industrie d'économies de carburant. Il fixe des moyennes de consommation de carburant par compagnie identiques à celles que prévoit la loi américaine.

Les objectifs sont des cotes de consommation de carburant—par exemple, 8,6 litres aux 100 kilomètres dans le cas des voitures de tourisme—que les constructeurs doivent atteindre en moyenne sur l'ensemble de leur production. Cela donne à ces derniers la latitude, par exemple, de vendre un seul modèle moyen, de vendre de petits véhicules pour faire contreponds aux grands, d'utiliser des techniques avancées telles que matériaux légers, ou de recourir à toute combinaison des moyens précédents.

Les constructeurs peuvent aussi atteindre les objectifs communs de consommation de carburant nord-américains avec un minimum d'effets néfastes sur le marché libre.

Du fait de ces programmes, les modèles de voitures de tourisme auront des émissions réduites comparées aux voitures non contrôlées des années 1960, l'amélioration étant de 98