

[Text]

environmental costs. There does not seem to be any common approach. Perhaps you can help us with that. Is this something you have heard as well? To the extent that this is a recommended approach, what does that involve in terms of fuels for commuters and trying to get an incentive in place through an increase in the price of fuel? Can we identify the environmental cost there? We had to build roads and automobiles. Can we quantify it and add the cost in and then perhaps target the revenues that would be generated back into the system so that it addresses the environmental damage of getting to and from work?

Mr. McCloskey: If I understand your question correctly, does not a gas guzzler tax essentially try and do that?

The Chairman: It does, but the revenue from the gas guzzler tax goes into the general revenue in Ontario. It is not dedicated to offsetting the environmental cost associated with the excessive gas consumption of those particular types of automobiles. In your OECD experience, have you found a way of feeding that back into the system? This is a way of perhaps addressing one of the major concerns; that is, the extent to which we use a carbon tax or that kind of vehicle or economic instrument to discourage consumption. One of the things people seem to like least about that approach is that which you touched on in the last part of your presentation. They do not want government to have additional money to spend. You are saying it is difficult to earmark that money, but might there be some way of doing that? Is there any discussion of a way of doing that by actually tying it to remedying the mischief that the higher taxes intended to address?

Dr. Munir A. Sheikh, Assistant Director, Economic Studies and Policy Analysis Division, Department of Finance: Mr. Chairman, you made a reference to the OECD. The OECD had a large project on exactly this issue. They were trying to use a general equilibrium model to find ways that one can, as you said, "internalize the externalities". The term only means that the actions of one individual or one industry have effects on other parts of society. Whatever these costs to the rest of society are, the individuals or firms inflicting these costs should pay the costs. That is a gentle way of saying that if there are social costs of one's actions, then those social costs should be taken into account.

[Traduction]

Malheureusement, on disait qu'il y a à peu près 70 façons différentes d'internaliser les coûts liés à la protection de l'environnement. Il ne semble pas y avoir d'approche commune. Peut-être pouvez-vous nous aider à cet égard. Est-ce également un commentaire que vous avez entendu? Dans la mesure où il s'agit ici d'une approche recommandée, qu'est-ce que cela implique en ce qui concerne les carburants pour les transports en commun et l'instauration d'une mesure incitative par le biais d'une augmentation du prix du carburant? Peut-on déterminer le coût environnemental dans le cas présent? Nous avons dû construire des routes et des automobiles. Peut-on quantifier cela et y ajouter le coût puis, peut-être, isoler les revenus qui retourneraient dans le système, de façon à s'attaquer au problème de la dégradation de l'environnement qu'entraînent les déplacements quotidiens des travailleurs?

M. McCloskey: Si je comprends bien votre question, n'est-ce pas essentiellement le but visé par l'imposition d'une taxe à la surconsommation d'essence?

Le président: C'est cela, mais en Ontario, les revenus provenant de la taxe à la surconsommation d'essence vont dans les recettes générales. Ils ne sont pas affectés spécifiquement à la réduction du coût environnemental associé à la surconsommation d'essence. À la faveur de votre expérience à l'OCDE, avez-vous trouvé un moyen de réinjecter cet argent dans le système? C'est peut-être là une façon d'aborder l'un des principaux problèmes, soit dans quelle mesure nous nous servons d'une taxe sur les hydrocarbures ou encore d'un outil ou d'un instrument économique de ce genre pour décourager la consommation. L'un des aspects auxquels les gens semblent le plus réfractaires dans cette approche est celui que vous avez abordé dans la dernière partie de votre exposé. Ils ne veulent pas que le gouvernement dispose de sommes supplémentaires à dépenser. Vous dites qu'il est difficile d'affecter cet argent de façon spécifique, mais pourrait-on y arriver autrement? S'est-on demandé si on ne pourrait pas le faire en affectant directement cet argent à la réparation des torts auxquels on veut s'attaquer par l'imposition de taxes plus élevées?

M. Munir A. Sheikh, directeur adjoint, Division des études économiques et de l'analyse de politiques, ministère des Finances: Monsieur le président, vous avez parlé de l'OCDE. L'OCDE avait un vaste projet portant exactement sur cette question. On essayait de trouver, à l'aide d'un modèle d'équilibre général une façon, comme vous le disiez, d'«internaliser les effets externes». L'expression signifie simplement que l'action de l'individu ou d'une industrie a un effet sur d'autres parties de la société. Quels que soient les coûts pour le reste de la société, les individus ou les entreprises qui les lui imposent doivent payer. En d'autres termes, si les actes de quelqu'un entraînent des coûts sociaux, il faut tenir compte de ces coûts sociaux.