

Modification de la norme VZÉ au Québec

Modification of the ZEV standard in Québec

Consultation sur les hypothèses de calculs de l'analyse d'impact réglementaire

Consultation on the calculation assumptions for the regulatory impact analysis

Recommandations de Mobilité Électrique Canada

Electric Mobility Canada recommendations

30 septembre 2021

September 30th, 2021

(English follows)

À l'attention de Benoit Charrette,

Ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
Édifice Marie-Guyart
675, boulevard René-Lévesque Est
30e étage
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : [418 521-3911](tel:4185213911)
Télécopieur : 418 643-4143
ministre@environnement.gouv.qc.ca

D'abord et avant tout, Mobilité Électrique Canada tient à saluer le leadership du gouvernement du Québec dans son engagement envers l'adoption des Véhicules Zéro Émission (VZÉ). Mobilité Électrique Canada est là pour soutenir le gouvernement du Québec à chaque étape du processus. Ayant été invité à assister à la consultation de la semaine dernière sur la modification post-2025 de la norme VZÉ au Québec, nous vous envoyons les recommandations suivantes pour aider votre réflexion sur cette proposition très importante pour l'avenir de l'adoption des VZÉ au Québec qui pourrait devenir un modèle pour le gouvernement fédéral ainsi que les autres provinces.

Si vous avez des questions ou des commentaires sur nos recommandations, vous pouvez me contacter.

Bien à vous,



Daniel Breton
Président et directeur général
Mobilité Électrique Canada
daniel.breton@emc-mec.ca
<https://emc-mec.ca>
514 883 9274

À propos de Mobilité Électrique Canada

MÉC est une organisation nationale sans but lucratif, composée de membres, qui se consacre exclusivement à l'avancement de la mobilité électrique en tant qu'opportunité passionnante et prometteuse pour lutter contre le changement climatique et la pollution atmosphérique tout en stimulant l'économie canadienne. La mission de MÉC est d'accélérer stratégiquement la transition vers la mobilité électrique à travers le Canada. Fondée en 2006, MÉC est l'une des toutes premières associations de mobilité électrique au monde. Elle représente les organisations qui travaillent à l'électrification des transports au Canada. Ses membres, qui représentent un chiffre d'affaires de plus de 70 milliards de dollars par an, sont des constructeurs de véhicules, des services publics, des fabricants d'infrastructures de recharge, des fournisseurs et des réseaux de recharge, des entreprises technologiques, des sociétés minières, des gestionnaires de parcs automobiles, des syndicats, des villes, des universités, des associations de concessionnaires, des ONG environnementales et des associations de propriétaires de VÉ. Les recommandations suivantes ont été élaborées avec nos membres spécialisés dans un ou plusieurs aspects du secteur.

5 Recommandations de Mobilité Électrique Canada

1- Sur l'objectif de 2035

Nous reconnaissons le fait que l'objectif de vente et la réglementation de 100 % de VZÉ en 2035 démontrent le leadership nord-américain du Québec. Nous voulons également souligner les points suivants :

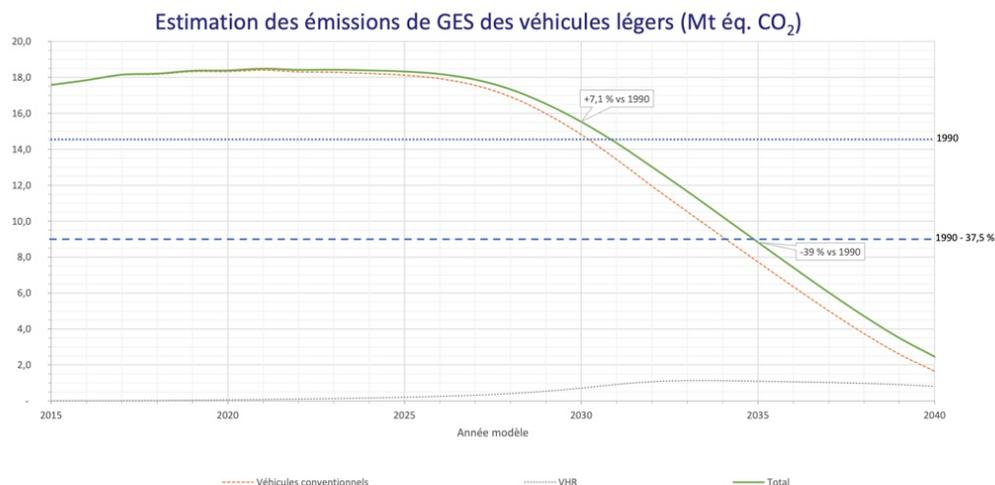
- Selon le tableau suivant présenté lors de la consultation de la semaine dernière, une cible de vente de VZÉ en 2035 signifiera que les émissions de GES des véhicules légers seront 7,1% plus élevées que leur niveau de 1990 ;
- La cible de réduction des émissions de GES annoncée par le gouvernement du Québec est de -37,5% d'ici 2030 par rapport aux émissions de GES de 1990.

Considérant le fait que :

- Le transport est la source #1 d'émissions de GES au Québec avec 44,8% des émissions totales de GES en 2018.
- Les émissions de GES du transport routier au Québec ont augmenté de 8,7 % entre 2014 et 2018.
- Les véhicules légers (voitures et camions légers) représentaient 63,3 % des émissions de GES du transport routier en 2018.
- Les émissions de GES des camions légers ont augmenté de 146,8 % entre 1990 et 2018.
- Plus de 70 % des ventes de véhicules légers sont maintenant des camions légers, contre 24% en 1990, année de référence de la lutte aux changements climatiques.

Nous recommandons donc que l'objectif de 100% de ventes de VZÉ soit avancé à 2030 si le Québec veut être en mesure d'atteindre sa cible de réduction d'émissions de GES. Nous pouvons clairement voir dans le graphique ci-dessous que cela aiderait grandement le gouvernement du Québec à atteindre son objectif de -37,5% en 2030.

Diminution des émissions de GES



2- Sur la proposition de crédit

- Sur les crédits des VZÉ : Méc soutient la proposition de nouveau système de crédit où, au lieu de 4 crédits, un VZÉ vaudra désormais 1 crédit, ce qui permettra aux gens de savoir plus facilement où nous en sommes concernant l'adoption des VZÉ au Québec ;
- Sur les crédits des VFÉ : Méc soutient la proposition du nouveau système de crédit où un VFÉ, dont l'autonomie est de 80 kilomètres et plus, aie droit à 0,5 crédit.
- Sur l'autonomie électrique minimale de 80 km des VFÉ : Nous soutenons l'exigence d'autonomie minimale de 80 kilomètres pour avoir accès aux crédits considérant que les VFÉ ont des avantages environnementaux moindres que les VZÉ, particulièrement au Québec où, durant les conditions hivernales, le moteur à combustion interne des VFÉ fonctionne beaucoup plus souvent. De plus, il est démontré qu'il arrive souvent que les utilisateurs de VFÉ ne branchent pas leur véhicule comme il se doit.

3- Sur la pénalité de 20 000\$

L'augmentation de la pénalité de 5000 \$ à 20 000 \$ par crédit est logique compte tenu du fait qu'un VZÉ vaut actuellement 4 crédits et qu'en vertu de la nouvelle règle, il ne vaudra qu'un seul crédit.

Nous aimerions souligner le fait que 5000 \$ en 2018 (au début de la mise en place de la norme VZÉ) vaudront beaucoup moins d'argent en 2035. Nous estimons qu'avec un taux d'inflation annuel prudent de 2,15 %, la pénalité de 20 000 \$ vaudra en fait 14 000 \$ en 2035, ce qui sera de moins en moins dissuasif pour les constructeurs qui voudront toujours vendre des véhicules à moteur à combustion interne. ***Nous recommandons donc un ajustement de la pénalité lié au taux d'inflation annuel.***

4- Sur l'ajustement de la banque de crédits

Nous soutenons le resserrement proposé des limites d'utilisation des crédits entre les périodes de conformité, afin d'éviter une surabondance de crédits sur le marché qui rendrait la norme VZÉ inefficace. En octobre 2020, le MELCC a proposé de diviser les crédits VZÉ en 4 et les crédits VFÉ en 2. Cette formule permettrait aux crédits VFÉ émis jusqu'à l'année modèle 2024 de conserver une valeur relativement élevée après 2025. Avec le nouveau modèle d'attribution de crédits proposé en septembre 2021, le gouvernement du Québec a reconnu les avantages environnementaux moindres des VFÉ à faible autonomie. Cette logique devrait également être reflétée dans l'ajustement des banques de crédits. Les crédits VFÉ devraient donc être réduits d'au moins le même montant que les crédits VZÉ, sinon plus. ***Nous recommandons de diviser la valeur des crédits VFÉ par 2 pour tous les LEV ayant 80 d'autonomie électrique ou plus pour être cohérent avec le nouveau système et par 4 pour tous les VFÉ ayant moins de 80 d'autonomie électrique.***

5- Pour la période post 2035

Pour s'assurer qu'aucun nouveau véhicule à moteur à combustion interne ne puisse être vendu au-delà de 2035, nous recommandons que :

- A partir de l'année modèle 2035, toutes les banques de crédit soient annulées. L'utilisation de crédits ne doit pas être autorisée pour l'année-modèle 2035 et au-delà.
- Le Québec légifère pour interdire la vente de véhicules à essence à partir de 2035, afin de s'assurer que les petits constructeurs qui ne sont actuellement pas soumis à la norme VZÉ ne puissent pas vendre de véhicules à essence au-delà de cette date.

To the attention of Benoit Charrette,

Minister of the Environment and the Fight against Climate Change

Édifice Marie-Guyart

675, boulevard René-Lévesque Est

30e étage

Québec (Québec) G1R 5V7

Phone : [418 521-3911](tel:4185213911)

Fax : 418 643-4143

ministre@environnement.gouv.qc.ca

First and foremost, Electric Mobility Canada salutes the leadership of the Government of Quebec in its commitment to the adoption of Zero Emission Vehicles (ZEVs). Electric Mobility Canada is there to support the Government of Quebec every step of the way. Having been invited to attend last week's consultation on the post-2025 amendment to the ZEV standard in Quebec, we are sending you the following recommendations to help you think through this very important proposal for the future of ZEV adoption in Quebec, which could become a model for the rest of the country as well as the federal government.

If you have any questions or comments on our recommendations, you can contact me.



Daniel Breton

President and CEO

Electric Mobility Canada

daniel.breton@emc-mec.ca

<https://emc-mec.ca>

514 883 9274

About Electric Mobility Canada

EMC is a national membership-based not-for-profit organization dedicated exclusively to the advancement of electric mobility as an exciting and promising opportunity to fight climate change and air pollution while stimulating the Canadian economy. EMC's mission is to strategically accelerate the transition to electric mobility across Canada.

Established in 2006, EMC is one the very first electric mobility associations in the world. It represents organizations working to electrify transportation across Canada. Members representing more than 70 billion dollars a year in revenue include vehicle manufacturers, utilities, charging infrastructure manufacturers, charging suppliers and networks, technology companies, mining companies, fleet managers, unions, cities, universities, dealers associations, NGOs and EV owners associations. The following recommendations were developed following months of discussion and exchange with our members who specialize in one or many aspects of the sector.

5 recommendations from Electric Mobility Canada

1- On the 2035 target

We recognize that the 2035 100% ZEV sales target and regulation from the government of Québec shows North American leadership. We also want to underline the following items:

- According to the following table presented at last week's consultation, a 2035 sales target for ZEVs will mean that GHG emissions from light duty vehicles will be 7.1% higher than their 1990 level;
- The GHG emission reduction target announced by the Quebec government is -37.5% by 2030 compared to 1990 GHG emissions.

Considering the fact that:

- Transportation is the #1 source of GHG emissions in Québec with 44.8% of total GHG emissions in 2018;
- GHG emissions from road transportation in Québec have increased by 8.7% between 2014 and 2018;
- LDVs (Cars and Light Duty Trucks) represented 63.3% of GHG emissions from road transportation in 2018;
- That GHG emissions from Light Duty Trucks increased by 146.8% between 1990 and 2018;
- More than 70% of LDV sales are now Light Duty Trucks compared to 24% in 1990;

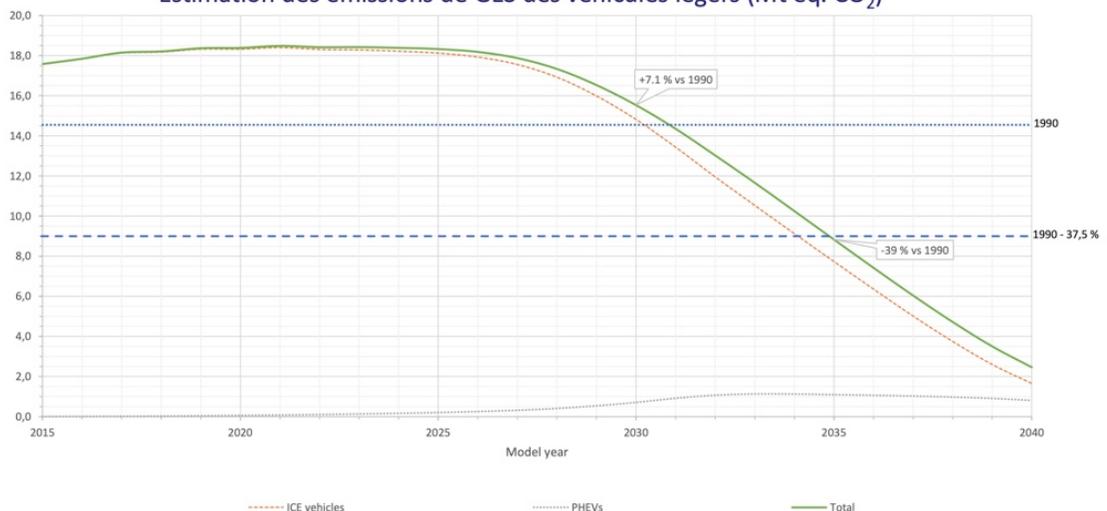
EMC recommends that the 100% ZEV sales target be advanced to 2030 if Québec wants to be able to reach its GHG emission reduction target. We can clearly see in the chart below that it would greatly help the government of Québec in meeting its -37.5% target.

Consultation on the calculation assumptions of the regulatory impact analysis

Reeves. I thought F.R. was presenting using more ti...

Reduction of GHG emissions

Estimation des émissions de GES des véhicules légers (Mt éq. CO₂)



2- On the credit proposal

- **On ZEV credits:** EMC supports the proposal for a new credit system where, instead of 4 credits, a ZEV will now be worth 1 credit, which will make it easier for people to know where we are in the adoption of ZEVs in Quebec;
- **On the LEV credits:** EMC supports the proposal of the new credit system where a LEV, with a range of 80 kilometers or more, is entitled to 0.5 credit.
- **On the 80 km minimum electric range:** We support the 80 km minimum range requirement to access credits considering that LEVs have less environmental benefits than ZEVs, particularly in Quebec where, during winter conditions, the internal combustion engine of LEVs operates much more often. In addition, it has been shown that LEV users often do not plug in their vehicles properly.

3- On the \$20,000 penalty

Increasing the penalty from \$5000 to \$20,000 per credit is logical considering the fact that a ZEV is presently worth 4 credits and under the new rule will be only be worth 1 credit.

We would like to underline the fact that \$5000 in 2018 (at the beginning of the ZEV mandate) will be worth a lot less money in 2035. We estimate that at a conservative 2,15% yearly inflation rate, \$5000 in 2018 will be worth approximately \$3500 in 2035. So, the \$20,000 penalty will in fact be worth \$14,000 which will be less and less of a deterrent for those OEMs who will still want to sell ICE Vehicles.

We therefore recommend a penalty adjustment adjusted to the annual inflation rate.

4- On the credit bank adjustment

We support the proposed tightening of the limits on the use of credits between compliance periods, to avoid an overabundance of credits in the marketplace that would render the ZEV standard ineffective. In October 2020, the MELCC proposed splitting ZEV credits into 4 and LEV credits into 2. This formula would allow LEV credits issued through the 2024 model year to maintain a relatively high value post-2025. With the new crediting model proposed in September 2021, the Quebec government recognized the marginal environmental benefits of low-range LEVs. This logic should also be reflected in the adjustment of the credit banks. LEV credits should therefore be reduced by at least the same amount as ZEV credits, if not more.

We recommend dividing the value of LEV credits by 2 for all LEVs with 80 of electric range or more to be consistent with the new system and by 4 for all LEVs with less than 80 of electric range.

5- For the post 2035 period

To ensure that no new ICE vehicles can be sold beyond 2035, we recommend that:

- Starting with the 2035 model year, all credit banks must be voided. Credit use should not be allowed for model year 2035 and beyond.
- Quebec legislates a ban on the sale of gasoline vehicles from 2035-onwards, to ensure that small manufacturers that are presently not subject to the ZEV standard cannot sell gasoline vehicles beyond that date.