



Commentaires et recommandations sur le  
**Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de  
gaz à effet de serre des automobiles à passagers  
et des camions légers**

Soumis à  
Environnement et Changement climatique Canada

Par  
**Mobilité Électrique Canada**

15 mars 2023

## Document soumis à :

Stéphane Couroux  
Directeur, Division des transports, Direction de l'énergie et des transports  
Direction générale de la protection de l'environnement  
Environnement et Changement climatique Canada  
[infovehiculeetmoteur-vehiculeandengineinfo@ec.gc.ca](mailto:infovehiculeetmoteur-vehiculeandengineinfo@ec.gc.ca)

Matthew Watkinson  
Directeur, Division de l'analyse réglementaire et de l'évaluation, Direction de l'analyse économique  
Direction générale de la politique stratégique  
Environnement et Changement climatique Canada  
[RAVD.DARV@ec.gc.ca](mailto:RAVD.DARV@ec.gc.ca)

---

## À propos de Mobilité électrique Canada

Fondée en 2006, Mobilité électrique Canada (MÉC) est une association industrielle nationale qui travaille à l'avancement du transport électrique dans le but de soutenir l'économie canadienne tout en luttant contre les changements climatiques et la pollution atmosphérique. Comptant plus de 150 organisations membres, MÉC regroupe des fabricants de véhicules légers, moyens, lourds, et tout-terrain; des services publics; des fournisseurs d'infrastructures; des entreprises technologiques; des sociétés minières; des centres de recherche; des villes, des gouvernements; des universités; des syndicats; des organismes environnementaux; et des groupes de propriétaires de véhicules électriques. L'équipe de MÉC aide à élaborer des politiques, des programmes, et des projets de mobilité électrique qui s'appliquent à tous les types de VE : des vélos aux voitures, des autobus aux bateaux, des camions aux trains.

Mobilité électrique Canada est la voix nationale de l'industrie de l'électrification des transports, de la Colombie-Britannique au Canada atlantique.

## Coordonnées

Daniel Breton, Président et Directeur général, [daniel.breton@emc-mec.ca](mailto:daniel.breton@emc-mec.ca)  
Louise Lévesque, Directrice des politiques, [louise.levesque@emc-mec.ca](mailto:louise.levesque@emc-mec.ca)  
Bora Plumptre, Directeur de recherche, [bora.plumptre@emc-mec.ca](mailto:bora.plumptre@emc-mec.ca)

Site web de MÉC: <https://emc-mec.ca/fr/>

---

## TABLE DES MATIÈRES

1	Introduction .....	3
1.1	Pourquoi Méc est favorable à l'adoption d'un règlement sur les ventes de VZE au Canada .....	3
1.2	Évaluation des règlements proposés .....	5
1.3	Résumé des recommandations .....	6
2	Commentaires et recommandations de Méc sur le résumé de l'étude d'impact de la réglementation .....	6
2.1	Commentaires généraux .....	6
2.2	Section Résumé .....	7
2.3	Section Objectif .....	7
2.4	Section Description .....	7
2.4.1	Objectifs de ventes de VZE .....	7
2.4.2	Voies de conformité .....	10
2.4.3	Mise en réserve de crédits .....	11
2.4.4	Délai pour combler des déficits .....	11
2.5	Section Élaboration de la réglementation .....	13
2.5.1	Certains manufacturiers disent qu'ils ne seront pas en mesure d'atteindre les objectifs fixés .....	13
2.5.2	Les associations de constructeurs automobiles veulent plus de rabais et d'infrastructures ..	13
2.5.3	Répartition régionale .....	14
2.5.4	Communautés nordiques et éloignées .....	14
2.6	Section Analyse de la réglementation .....	15
2.7	Section Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service .....	15
3	Conclusion .....	16
	ANNEXE A - Overview of ZEV Mandate regulations and Credit Clearance Mechanisms in select jurisdictions (Canada, California, Quebec, B.C.) .....	18

# 1 Introduction

Mobilité électrique Canada est heureuse de participer à la consultation du gouvernement du Canada sur le projet de [Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers](#) (le règlement ou le projet de règlement VZE).

## 1.1 Pourquoi MÉC est favorable à l'adoption d'un règlement sur les ventes de VZE au Canada

En tant qu'association nationale de l'industrie des VE au Canada, MÉC soutient pleinement le programme fédéral de réglementation des ventes de VZE. Le temps a montré que de nombreuses affirmations des représentants de l'industrie automobile de la vieille école à l'encontre de la réglementation étaient fausses. Voici quelques-unes de ces affirmations :

### a) L'accessibilité des VZE

En 2011, les gouvernements fédéral et ontarien ont soutenu financièrement la production du Toyota RAV4 EV à hauteur de 141,6 millions de dollars. Quatre mille unités du RAV4 EV ont été construites (ce qui représente une incitation de 35 000 \$ par véhicule). Mais même si les contribuables ontariens et canadiens ont payé pour leur assemblage en Ontario, ils n'ont pas pu les acheter. Bien qu'il y eût à l'époque un rabais incitatif de 8 500 \$ en Ontario, les unités RAV 4 EV ont toutes été expédiées directement aux États-Unis, en raison des normes de ventes de VZE en vigueur aux États-Unis, mais pas en Ontario ni au Canada. Avance rapide jusqu'à aujourd'hui. Des milliards de dollars sont en train d'être injectés dans la chaîne d'approvisionnement VZE au Canada. Nous ne voulons pas répéter les erreurs d'il y a dix ans, d'où la nécessité d'une réglementation fédérale sur les ventes de VZE. Car les faits sont clairs : là où une réglementation stricte est en place, l'offre et les ventes de VZE sont beaucoup plus importantes.

En février 2023, Dunsky a publié un rapport commandé par Transports Canada<sup>1</sup> selon lequel 82 % des concessionnaires canadiens n'avaient aucun VZE en inventaire au cours de la période d'enquête en 2022. Faut-il s'étonner que les consommateurs canadiens à la recherche d'un nouveau véhicule électrique doivent attendre entre six mois et deux ans pour la plupart des modèles ?

Au cours du quatrième trimestre 2022<sup>2</sup>, les ventes de VZE au Canada étaient de 10,2 % à l'échelle nationale, tandis que les marchés canadiens réglementés étaient à 14,6 % (Québec) et 20,1 % (Colombie-Britannique). Dans les autres pays réglementés, les ventes de VZE en décembre 2022 étaient de 25 % en France, 39 % au Royaume-Uni et 55 % en Allemagne.

---

<sup>1</sup> [Disponibilité des véhicules zéro émission \(VZÉ\) au Canada : Dunsky met à jour son rapport d'inventaire pancanadien pour Transports Canada](#), janvier 2023

<sup>2</sup> [ZEV registrations topped 10 per cent Canadian market share in Q4 2022, S&P data shows](#). Electric Autonomy, February 13, 2023 (en anglais).

## b) Réduction des émissions de GES

En 2005, le gouvernement fédéral a signé un accord volontaire avec les constructeurs qui se sont engagés à réduire leurs émissions annuelles de GES de 5,3 mégatonnes d'ici à 2010. Mais comme il s'agissait d'un accord volontaire et qu'aucune pénalité n'était prévue si l'objectif n'était pas atteint, l'industrie a raté la cible de 95 %.

En fait, les émissions de GES du parc de véhicules légers ont augmenté de 8 % entre 2005 et 2019 (pré-pandémie).

En 2019, l'Agence internationale de l'énergie a publié un rapport dévastateur<sup>3</sup> pour le Canada. L'AIE a calculé que le parc de véhicules légers de notre pays affichait **le pire bilan au monde** en matière d'économie moyenne de carburant et d'émissions de GES par kilomètre parcouru. La raison pour laquelle le Canada se trouve dans cette position tient à un choix politique crucial effectué il y a près de 20 ans.

## c) La «distorsion» du marché :

Certains représentants de l'industrie automobile traditionnelle ont également déclaré que les règlements VZE créeraient une «distorsion du marché». Pourtant, tout en s'opposant à la réglementation, ils veulent que le gouvernement fédéral :

- Double ou même triple les subventions à l'achat pour VE;
- Finance l'infrastructure de recharge des VE;
- Soutienne la fabrication.

Le fait que toutes ces demandes entraînent également une «distorsion» du marché ne semble pas déranger les partisans anti-réglementation qui veulent les subventions du gouvernement, sans les responsabilités.

## d) Dissuasion des investissements:

Alors que certains ont affirmé que la réglementation découragerait les investissements dans l'industrie des VE au Canada, ce que nous avons vu depuis mars 2022 (lorsque le gouvernement fédéral a dévoilé son Plan de réduction des émissions) est exactement le contraire. Plus de 15 milliards de dollars ont été garantis pour la chaîne d'approvisionnement des VZE au Canada, grâce à la volonté des gouvernements fédéral et provinciaux de soutenir l'industrie automobile canadienne dans sa transition. N'oublions pas non plus l'annonce faite cette semaine par VW, qui ouvrira une usine de fabrication de cellules de batteries en Ontario, ce qui en fait *l'un des plus gros, sinon le plus gros investissement de l'industrie automobile dans l'histoire du Canada*.

Selon Unifor, depuis 2020, le Canada a absorbé 15 % de tous les investissements dans les VE et les batteries en Amérique du Nord, alors que le pays ne détenait en moyenne que 6 à 7 % du marché de l'automobile au cours des dernières décennies. Les investissements dans les véhicules électriques et les batteries réalisés par le Canada au cours des trois dernières années lui ont permis de doubler sa part historique des dépenses automobiles en Amérique du Nord, et le pays est bien placé pour continuer à surperformer, selon la présidente d'Unifor, Lana Payne<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> [Fuel Economy in Major Car Markets](#), IEA, March 2019 (en anglais)

<sup>4</sup> [Auto investment in Canada surging because of EVs, batteries, data shows](#), Automotive News Canada, March 2, 2023 (en anglais)

Ce que nous constatons, c'est que la réglementation des ventes de VZE apporte la prévisibilité du marché dont les investisseurs ont besoin. C'est l'une des nombreuses raisons pour lesquelles le Canada devient de plus en plus attractif pour les leaders de l'industrie des VE.

#### e) Le «marché intégré» :

Alors que certains constructeurs automobiles affirment que le Canada et les États-Unis devraient être considérés comme un seul marché intégré, et que nous devrions donc simplement nous aligner sur les normes américaines en matière d'émissions de GES au lieu d'adopter les nôtres ;

- Le marché canado-américain est déjà divisé entre les provinces et les États qui appliquent des normes VZE et ceux qui n'en appliquent pas. Le Canada doit s'aligner sur le groupe dont les ambitions en matière de VZE correspondent aux siennes. Quinze autres États ont adopté une norme pour les véhicules à zéro émission sur le modèle de la Californie. Ensemble, ils représentent 36 % des ventes de voitures neuves aux États-Unis, et la liste continue de s'allonger. Si l'on ajoute le reste du Canada, 43 % du marché automobile canado-américain serait soumis à une réglementation VZE.
- Depuis 2019, le gouvernement canadien a déclaré qu'il adopterait la réglementation la plus stricte au niveau fédéral ou au niveau régional. Quatre ans plus tard, ce n'est donc pas une nouvelle pour les constructeurs automobiles qui en ont été informés à maintes reprises.
- Si l'alignement de la réglementation sur l'administration américaine peut être plus facile pour les manufacturiers, lorsque la Colombie-Britannique et le Québec ont adopté leurs normes de vente de VZE, ils ont été en mesure de s'adapter. **Ils se sont plaints, mais ils se sont conformés.** Le fait de savoir qu'ils pouvaient s'adapter aux normes provinciales mais qu'ils présentent ensuite le Canada comme un simple marché plutôt que comme un pays unique témoigne d'un manque de respect total envers les prérogatives, les lois et les réglementations du Canada, sans parler des élus fédéraux et des citoyens canadiens.

***C'est pourquoi MÉC soutient le programme fédéral de réglementation des ventes de VZE.  
C'est également la raison pour laquelle nous voulons nous assurer  
que la réglementation canadienne est efficace.***

## 1.2 Évaluation des règlements proposés

Pour évaluer les mécanismes inclus dans le projet, MÉC a pris en compte leurs impacts sur la trajectoire des ventes de VZE et sur les réductions d'émissions de GES. Des cibles de ventes de VZE réglementées apporteront la prévisibilité de marché à l'écosystème de l'industrie des VE qui est nécessaire pour augmenter les investissements privés et publics dans l'électrification des transports. Bien entendu, l'électrification des transports permet de réduire les émissions de GES et la pollution, ce qui atténuera les effets des changements climatiques et améliorera la qualité de l'air dans nos communautés. Tous ces éléments ont des retombées économiques importantes : les investissements dans l'électrification des transports créent des emplois verts et de qualité pour les Canadiens, les réductions des émissions de GES atténuent les changements climatiques, et l'amélioration de la qualité de l'air réduit les coûts de soins de santé.

MÉC félicite le gouvernement du Canada pour son engagement à accélérer la transition vers le transport électrifié par le biais de divers programmes et politiques, incluant des cibles de ventes de VZE réglementées. Nos commentaires et recommandations visent à garantir que cette réglementation produise les meilleurs résultats possibles en termes d'offre de VZE au Canada et de réduction des émissions de GES. Enfin, bien que nous

critiquions certains mécanismes de flexibilité inclus dans le projet, nous ne préconisons pas de tous les éliminer. Nous reconnaissons que certaines voies de conformités flexibles peuvent être nécessaires pour que les constructeurs automobiles moins avancés dans la transition vers les véhicules électriques puissent être en mesure de se conformer à la législation. Cependant, nous voulons également nous assurer que les réglementations VZE canadiennes seront suffisamment strictes pour inciter les constructeurs automobiles à prioriser les marchés canadiens lorsqu'ils choisiront où promouvoir leurs modèles VZE et où envoyer leur inventaire de VZE.

### 1.3 Résumé des recommandations

Recommandations MÉC	
1. <b>CIBLES</b>	Fixer des cibles plus ambitieuses, alignées sur celles de la Colombie-Britannique.
2. <b>RÉPARTITION RÉGIONALE</b>	Fixer des cibles plus ambitieuses pour faire en sorte qu'un plus grand nombre de ventes hors de la Colombie-Britannique et du Québec soient nécessaire pour atteindre les objectifs nationaux. Mettre en place une disposition optionnelle permettant aux provinces ou à un groupe de provinces de se fixer des objectifs infranationaux.
3. <b>SANCTIONS EN CAS DE NON-CONFORMITÉ</b>	Maintenir les sanctions pénales en tant qu'outil d'application de la loi, mais ajouter un marché de liquidation des crédits comme solution de dernier recours, créant ainsi des conséquences financières prévisibles en cas de non-conformité.
4. <b>DATE LIMITE POUR DÉFICIT</b>	Mettre en place un marché de liquidation des crédits et limiter à 10% des obligations annuelles la dette de crédit pouvant être reportée.
5. <b>DURÉE DE VIE DES CRÉDITS</b>	Réduire la durée de vie des crédits mis en réserve à 3 ans.
6. <b>CRÉDITS ET PLAFONDS VHR</b>	Réduire les crédits et les plafonds de conformité pour les ventes de VHR

## 2 Commentaires et recommandations de MÉC sur le résumé de l'étude d'impact de la réglementation

Les titres des sections du présent chapitre renvoient aux sections de [La Gazette du Canada, Partie I, volume 156, numéro 53 : Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers](#) pour faciliter l'insertion de nos commentaires et recommandations dans l'outil de consultation en ligne.

### 2.1 Commentaires généraux

MÉC identifie plusieurs éléments problématiques dans les réglementations proposées qui limiteront considérablement les résultats en termes de réduction des émissions de GES et d'augmentation de l'offre de VZE, tout en mettant en péril l'atteinte de l'objectif global de 100 % de ventes de VZE d'ici à 2035. Les objectifs faibles et la flexibilité dans le report des déficits de crédit retarderont l'augmentation de l'offre de VZE et exacerberont les inégalités dans sa répartition au niveau régional. Les effets combinés de ces dispositions réduisent l'efficacité du règlement de façon significative.

Les objectifs de vente de VZE proposés sont trop modestes et pour éviter d'exacerber les inégalités régionales en matière d'approvisionnement, ils doivent être alignés sur ceux des juridictions les plus ambitieuses, comme le mentionne le gouvernement fédéral depuis 2019, lorsqu'il a annoncé qu'il s'alignerait sur la réglementation la plus stricte. Il est essentiel de s'attaquer à la répartition régionale pour que toutes les provinces aient une chance égale de bénéficier des avantages environnementaux, sanitaires, et économiques des VZE. En plus d'augmenter les objectifs, le Canada devrait également introduire un programme à adhésion volontaire dans lequel les provinces, les territoires, ou un groupe de provinces ou de territoires pourraient fixer des cibles infranationales qui seraient appliquées au niveau fédéral grâce à la réglementation nationale sur les ventes de VZE. Enfin, pour éviter les retards dans le processus, en particulier au cours des premières années, le Canada devrait mettre en place un marché de liquidation des crédits qui garantit qu'au moins 90 % des objectifs de conformité annuelle soient atteints chaque année, qui limite l'accumulation du déficit de crédit, et qui crée de plus grandes certitude et liquidité du marché, avec une trajectoire de conformité plus prévisible au fil des années.

## 2.2 Section Résumé

Bien que MÉC ait publiquement soutenu les objectifs du Canada (20 % d'ici 2026, 60 % d'ici 2030, et 100 % d'ici 2035), nous estimons que la demande du marché en 2025-2026 et les années suivantes pourrait très bien dépasser les cibles proposées. Dans des pays européens tel que le Royaume-Uni, les ventes de VZE sont passées de 2,4 % à 24 % entre le premier semestre 2019 et le premier semestre 2022. En décembre 2022, les ventes de VZE au Royaume-Uni atteignaient 39,4 %. En Allemagne, les ventes de VZE sont passées de 3 % à 26 % entre S1-2019 et S1-2022. En décembre 2022, les ventes de VZE en Allemagne ont atteint 55,4 %. Par ailleurs, les exigences révisées en matière de ventes de VZE du Québec et de la Colombie Britannique pour 2026 sont plus élevées, soit 26 %. L'exigence de ventes de VZE de la Californie pour 2026 est de 35 %, et au quatrième trimestre 2022, leurs ventes étaient de 24 %. Pour que la réglementation canadienne sur les VZE contribue efficacement à des réductions des émissions de GES plus élevées par rapport à un contexte non réglementé, les cibles de ventes doivent être plus élevées que les niveaux proposés. S'aligner au minimum sur les cibles des provinces réglementées contribuera également à une meilleure répartition de l'offre et une disponibilité accrue de VZE dans les provinces non réglementées.

## 2.3 Section Objectif

Étant donné que les cibles de ventes de VZE proposées sont inférieures à celles des normes VZE appliquées en Colombie-Britannique et au Québec, les ventes de VZE et les réductions d'émissions de GES additionnelles au Canada qui pourraient résulter d'une réglementation nationale sur les VZE sont au mieux minimales, car une part importante des obligations de conformité nationales sera remplie par des ventes qui auraient eu lieu de toute façon, même en l'absence de la réglementation canadienne.

## 2.4 Section Description

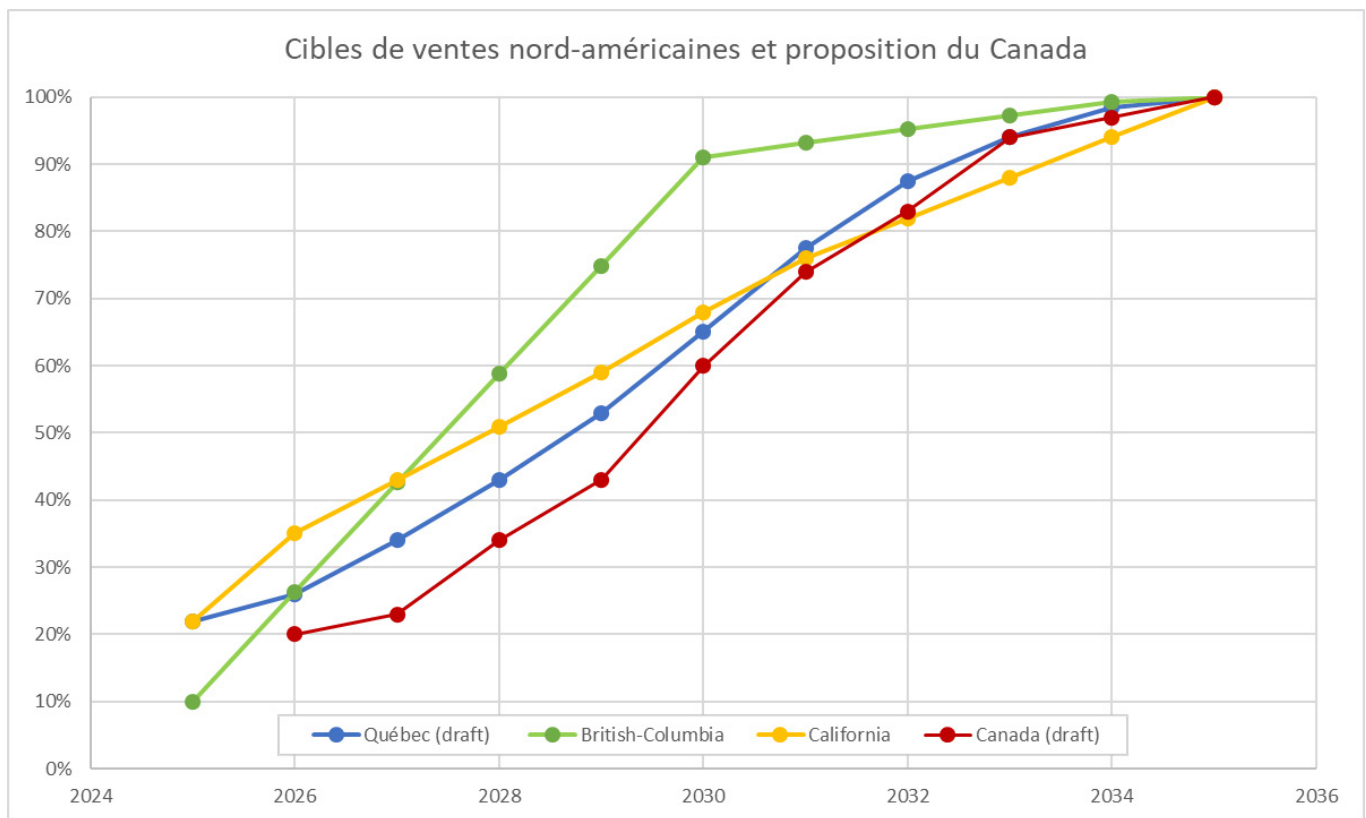
### 2.4.1 Objectifs de ventes de VZE

Les cibles de ventes de VZE actuellement proposées ne correspondent pas aux réglementations les plus strictes en Amérique du Nord. Le Québec, la Colombie-Britannique et la Californie ont tous des réglementations plus strictes ou des amendements proposés pour l'après-2025, soit au moins 26 % d'ici 2026 et 90 % d'ici 2030. Les exigences canadiennes proposées sont bien inférieures à celles de ces trois juridictions jusqu'en 2031, date à



laquelle elles restent inférieures à celles de la Colombie-Britannique et du Québec. Les cibles canadiennes de ventes de VZE devraient au moins s'aligner plus étroitement sur les normes provinciales au Canada, en particulier si son interaction avec les normes VZE provinciales n'est pas réglementée.

En 2021, plus de 70 % des nouvelles ventes de VZE au Canada étaient enregistrées en Colombie-Britannique et au Québec. Les constructeurs continueront à prioriser ces deux marchés pour satisfaire à leurs obligations dans le cadre des normes VZE provinciales en vigueur. Des ventes auront lieu dans ces marchés réglementés, indépendamment de toute réglementation canadienne sur les VZE. Si les objectifs définis dans le projet de règlement demeurent plus faibles et si aucune autre disposition n'est ajoutée pour réglementer les interactions avec les normes VZE provinciales, le Canada pourrait enregistrer peu ou pas de ventes de VZE supplémentaires, et peu ou pas de réductions des émissions de GES additionnelles par rapport à ce qui se passerait en l'absence d'un règlement national.



Reconnaissant l'urgence de réduire les émissions de GES pour faire face aux impacts croissants des changements climatiques et des coûts qui en découlent à travers le Canada, et afin de s'assurer que toutes les régions bénéficient des avantages de la réglementation canadienne sur les VZE tout en faisant en sorte que l'objectif de 100 % de ventes VZE d'ici 2035 reste atteignable, MÉC recommande d'aligner les objectifs fédéraux sur les objectifs de la Colombie-Britannique qui visent à atteindre 90 % de ventes de VZE en 2030, et répartissant les derniers 10 %, les plus difficiles à réaliser, dans les cinq années suivantes.

**TABLEAU 1 : Comparaison entre les objectifs de ventes de VZE (%) des juridictions nord-américaines et les objectifs recommandés par MÉC**

Année	Canada	MÉC	C.-B.	QC	Californie
	(Proposé)	Cibles de VENTES recommandées*	(Intentions Paper <sup>5</sup> , juillet 2022)	(Projet de règlement, juin 2022 <sup>6</sup> )	(Adopté)
2025			10	22	22
2026	20	26	26,3	26	35
2027	23	43	42,6	34	43
2028	34	59	58,9	43	51
2029	43	75	74,8	53	59
2030	60	90	91	65	68
2031	74	93	93,2	77,5	76
2032	83	95	95,2	87,5	82
2033	94	97	97,2	94	88
2034	97	99	99,3	98,5	94
2035	100	100	100	100	100

\*Si l'on prend en compte des crédits partiels pour les VHR à faible et moyenne autonomie (16 à 49 km et 50 à 79 km) en 2026 et 2028, et des crédits complets pour les VHR à longue autonomie (80 km ou plus), les cibles de conformité basées sur les crédits totaux peuvent être inférieures aux objectifs de ventes réels en 2026, 2027 et 2028.

**Tableau 2 : Objectifs de ventes de VZE traduits en objectifs de crédits selon l'estimation de la part de marché des VHR et un scénario de crédits partiels.**

Année	Cibles de ventes de VZE	Ventes de VEB (a)	Ventes de VHR (b)	Crédits VEB (c)	Crédits VHR (d)	Cibles CRÉDITS (e)
2026	26	19,5	6,5	19,5	2,9	22,4
2027	43	33,1	9,9	33,1	7,4	40,5
2028	59	46,0	13,0	46,0	9,7	55,8
2029	75	59,3	15,8	59,3	15,8	75,0
2030	90	72,0	18,0	72,0	18,0	90,0
2031	93	76,3	16,7	76,3	16,7	93,0
2032	95	79,8	15,2	79,8	15,2	95,0
2033	97	83,4	13,6	83,4	13,6	97,0
2034	99	87,1	11,9	87,1	11,9	99,0
2035	100	90,0	10,0	90,0	10,0	100

NOTES

- (a) Scénario pour la part des VEB des ventes de VZE : 75 % en 2026, 77 % en 2027, 78 % en 2028, 79 % en 2029, 80 % en 2030, puis augmentant de 2 % chaque année, pour atteindre 90 % en 2035.
- (b) Scénario pour la part des VHR des ventes de VZE : 25 % en 2026, 23 % en 2027, 22 % en 2028, 21 % en 2029, 20 % en 2030, puis diminuant de 2 % chaque année, pour atteindre 10 % en 2035.
- (c) Selon un crédit par VEB vendu.
- (d) Le scénario pour 2026 prévoit que la moitié des ventes de VHR donne droit à 0,75 crédit par vente, et l'autre moitié 0,15 crédit par vente. Pour 2027 et 2028, toutes les ventes de VHR donnent droit à 0,75 crédit chaque ; après 2029, toutes les ventes de VHR donnent droit à 1 crédit.
- (e) Objectifs de crédits VZE nécessaires pour atteindre les objectifs de ventes de VZE dans le cadre des scénarios de parts de marché VZE ci-dessus pour les VEB et VHR, allocations de crédits des réglementations proposées, et parts de marché des VHR 2026-2028 des différentes catégories d'autonomie électrique (16 à 49 km, 50 à 79 km, et 80 km ou plus).

<sup>5</sup> [B.C Zero-Emission Vehicles Act and Regulation : 2022 Formal Review Intentions Paper \(en anglais\)](#)

<sup>6</sup> [Gazette Officielle du Québec, 8 juin 2022, 154e année, n. 23](#)

## 2.4.2 Voies de conformité

### a. Ventes de VEB :

MÉC est d'accord qu'un crédit devrait être accordé pour chaque VEB vendu.

### b. Ventes de VHR :

MÉC recommande d'accorder un crédit partiel de 0,5 pour la vente d'un VHR dont l'autonomie électrique est d'au moins 80 km. Les VHR offrant de 50 à 79 km d'autonomie pourraient bénéficier d'un crédit partiel de 0,25 jusqu'à l'année modèle 2028, mais les VHR offrant moins de 50 km d'autonomie ne devraient bénéficier d'aucun crédit.

Le plafond de crédit dégressif devrait commencer à 20 % et descendre à 0 % d'ici 2035. Selon les données 2017-2022 de Statistique Canada, la part de marché des VHR affiche clairement une tendance à la baisse (voir tableau 3 ci-dessous), celle-ci représentant seulement 21 % en 2022. Un plafond plus élevé pourrait favoriser artificiellement les VHR et cela risquerait d'entraîner une offre de VEB insuffisante pour répondre à la demande croissante de ces modèles, en particulier si les prix de l'essence continuent d'augmenter.

**TABLEAU 3 : Immatriculations de nouveaux véhicules à moteur au Canada<sup>7</sup>**

ANNÉE	VEB	VHR	Part des VHR
2022*	70 835	19 328	21 %
2021	58 726	27 306	32 %
2020	39 036	15 317	28 %
2019	35 523	20 642	37 %
2018	22 570	21 713	49 %
2017	9 079	10 617	54 %

\* Trois premiers trimestres de 2022.

En outre, une étude publiée par l'International Council on Clean Transportation (ICCT) en 2022 présente « des preuves solides que la part réelle de la conduite électrique est bien en deçà de celle la cote de l'étiquette ». Plus spécifiquement, cette étude indique que la part réelle de la conduite électrique pourrait être de 26 % à 56 % plus basse, et que la consommation de carburant réelle pourrait être de 42 % à 67 % plus élevée que le suggère le programme d'étiquetage pour véhicules légers de l'EPA<sup>8</sup>. Selon une autre publication de l'ICCT, pour plus de certitude sur la trajectoire de la réduction des émissions de GES du parc automobile, les réglementations VZE devraient encourager une adoption plus rapide des VE d'ici 2030, plafonner (à 20 % ou moins) la part des VHR et envisager leur élimination progressive<sup>9</sup>. Cette réalité est encore plus problématique au Canada, où les VHR fonctionnent à l'essence pendant une bonne partie de l'hiver en raison du système de gestion de la batterie de ces véhicules qui exige que le moteur à essence démarre en dessous d'une certaine température. Ainsi, même si la batterie est pleine, le véhicule ne peut pas fonctionner à l'électricité en raison du froid.

<sup>7</sup> [Immatriculations des véhicules neufs : outil de visualisation des données trimestrielles, Statistique Canada](#). (données consultées le 1er février 2023)

<sup>8</sup> [Real world usage of plug-in hybrid vehicles in the United States, ICCT, December 2022](#) (en anglais seulement)

<sup>9</sup> [Canada's Path to 100% Zero-Emission Light-Duty Vehicle Sales: Regulatory Options and Greenhouse Gas Impacts, ICCT, June 2022](#). (en anglais seulement)

### c. Cession de crédits :

MÉC convient que les réglementations VZE doivent permettre la cession de crédits VZE entre les manufacturiers. Les déficits en crédits VZE, les crédits VZE en surplus, et la cession de crédits VZE devraient être inclus dans les rapports annuels publics au titre de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement de 1999 (LCPE). Pour plus de transparence, le gouvernement du Canada pourrait envisager la création d'un mécanisme de cession de crédits, qui pourrait s'inspirer des dispositions existantes du Règlement sur les combustibles propres (DORS/2022-140), également promulgué en vertu de la LCPE. Cette option pourrait inciter la sur-conformité tout en assurant la responsabilité publique par le biais d'un marché transparent (voir la section 2.4.4 pour plus de détails).

L'utilisation prioritaire des crédits acquis auprès d'un autre manufacturier doit être définie dans le règlement : les manufacturiers devraient être tenus d'appliquer les crédits cédés à leurs déficits antérieurs avant de les appliquer aux obligations de l'année en cours, et ne devraient être autorisés à les mettre en réserve que lorsque les déficits antérieurs sont comblés et que les obligations de l'année en cours sont satisfaites.

#### 2.4.3 Mise en réserve de crédits

Pour éviter d'inonder le marché au cours des premières années du règlement, nous recommandons une durée de vie de trois ans pour les crédits mis en réserve. Cela permettra à l'offre de continuer à croître au cours des années suivantes, lorsque les objectifs augmenteront, en empêchant les manufacturiers d'utiliser trop de crédits mis en réserve au cours des années précédentes pour satisfaire à leurs obligations.

#### 2.4.4 Délai pour combler des déficits

Les marges de profit sur les modèles VZE augmenteront dans les années à venir à mesure que la production s'accélère mais elles sont actuellement inférieures aux marges sur les véhicules à combustion, en particulier les plus gros modèles de VUS, qui sont très populaires. Les constructeurs automobiles sont donc financièrement motivés à maximiser leurs revenus en faisant la promotion et en vendant des véhicules à combustion plus rentables au cours des premières années de la réglementation, et en reportant autant que possible les ventes de VZE à des années ultérieures, lorsque les marges se seront améliorées. La souplesse au niveau de la mise en réserve et de l'emprunt de crédits futurs (reports de déficit) sera exploitée au maximum par les manufacturiers, et les options généreuses offertes par le règlement tel qu'il est proposé, comme le mécanisme de report de déficit sur trois ans, retarderont les réductions d'émissions de GES ainsi que l'augmentation de l'offre de VZE qui sont les raisons d'être du règlement.

Pour limiter l'accumulation de dettes de crédit et pour corriger le mécanisme de report de déficit sur trois ans proposé, qui permettrait théoriquement aux constructeurs automobiles de reporter une grande part de leurs obligations annuelles – voire la totalité de ces obligations – au cours des premières années du règlement, nous recommandons de mettre en place **un marché de liquidation des crédits VZE**<sup>10</sup>. Dans le cadre d'un tel programme, un constructeur automobile comblerait tout déficit annuel en acquérant des crédits VZE excédentaires auprès d'autres constructeurs automobiles à hauteur de son déficit ou, si les crédits VZE

---

<sup>10</sup> **Resilient LLP** a procédé à un examen juridique limité de cette demande. Voir l'annexe A (en anglais).

nécessaires ne sont pas disponibles, par le biais d'investissement dans des infrastructure de recharge ou une entente d'achat de crédits auprès du gouvernement. À la fin de chaque année, les constructeurs automobiles n'ayant pas satisfait à leurs obligations VZE pour l'année en question devront acheter, par l'intermédiaire d'un mécanisme de cession de crédits public, les crédits VZE disponibles pour combler leur déficit de crédit. Les constructeurs automobiles disposant de crédits VZE excédentaires auraient la possibilité de mettre en vente une partie ou l'ensemble de ces crédits. Le mécanisme de cession de crédits devrait fixer les prix des crédits offerts pour cession, conformément à la formule prévue à l'article 30.7(6) du règlement VZE :  $20\,000 \$ \times (IPC_A / IPC_B)$ . Enfin, si le nombre de crédits VZE disponibles pour cession est insuffisant, les manufacturiers pourraient générer des crédits en investissant dans des activités liées aux VZE (infrastructures de recharge) et/ou en achetant des crédits au gouvernement par le biais d'une entente d'achat. Que ce soit par le biais d'investissements dans des activités liées aux VZE ou d'un contrat d'achat, le prix de chaque crédit serait fixé à  $20\,000 \$ \times (IPC_A / IPC_B)$ . Enfin, les manufacturiers pourraient bénéficier d'une flexibilité leur permettant de reporter un maximum de 10 % de leurs obligations à l'année suivante. Dans la mesure du possible, les revenus générés par le mécanisme d'achat de crédits devraient être affectés à des programmes gouvernementaux éligibles liés aux VZE, tels que les volet véhicules légers des programmes PIVEZ, ISVEV ou iVZE. Un constructeur automobile qui participe au marché de liquidation des crédits pendant deux années consécutives devrait être tenu de présenter un plan de conformité<sup>11</sup> détaillant la manière dont il obtiendra suffisamment de crédits pour satisfaire à ses futures obligations de conformité annuelles (sans recourir au marché de liquidation des crédits). En ce qui concerne les activités liées aux VZE, MÉC recommande que l'investissements dans l'infrastructure de recharge soit la seule activité éligible.

**TABLEAU 4 – Voies du marché de liquidation des crédits**

Situation du manufacturier	Étape 1 - Marché de liquidation des crédits	Étape 2 - Investissement dans une activité liée aux VZE et/ou Entente d'achat de crédit	Étape 3 – Report du déficit
Déficit de conformité	Acheter des crédits VZE par l'intermédiaire du marché de liquidation de crédits.	Investissements dans l'infrastructure de recharge. Entente d'achat de crédit.	Utilisation de la clause de report de déficit (plafonnée à 10 % de l'obligation de conformité)
Conformité ou sur-conformité	Vendre une partie ou la totalité des crédits VZE excédentaires par l'intermédiaire du marché de liquidation de crédits.		

Comme alternative à la solution proposée dans le paragraphe ci-dessus, MÉC recommande que les déficits soient limités à une période de grâce d'un an au lieu de trois : les constructeurs automobiles devraient être tenus de combler le déficit d'une année donnée au cours de l'année suivante, en vendant davantage de VZE, ou par le biais d'achat de crédits auprès d'un autre manufacturier. Après cette période de grâce, un constructeur automobile présentant un déficit résiduel ne serait pas en conformité.

<sup>11</sup> Cette approche s'inspire des meilleures pratiques de la réglementation californienne LCFS.

## 2.5 Section Élaboration de la réglementation

### 2.5.1 Certains manufacturiers disent qu'ils ne seront pas en mesure d'atteindre les objectifs fixés

Certains constructeurs automobiles luttent contre les réglementations depuis des décennies avec les mêmes arguments : « c'est impossible; cela coûtera trop cher; cela va détruire l'industrie et fera disparaître des emplois; les consommateurs n'en veulent pas; le marché résoudra le problème », etc. Ils ont déployé les mêmes arguments et tactiques dilatoires pour lutter contre les réglementations sur les ceintures de sécurité, les systèmes antipollution, les coussins gonflables, les normes d'économie de carburant, et plus encore. « À chaque fois, tous ces arguments se sont avérés faux. L'histoire montre que les constructeurs automobiles ont dépassé les attentes lorsqu'ils ont été confrontés à de nouvelles règles. Relevant chaque défi, ils ont mis en œuvre des solutions innovantes se conformant aux normes de santé, d'environnement et de sécurité, et ce à des coûts inférieurs à ceux initialement estimés par les agences »<sup>12</sup>.

Dans d'autres marchés réglementés, la cession de crédits entre manufacturiers a permis à tous les fabricants de respecter leurs obligations. Bien que les manufacturiers se soient battus contre les réglementations et aient contesté les exigences de vente jugées trop élevées, ils ont été en mesure de s'y conformer à chaque fois, tout en profitant au maximum de l'ensemble des flexibilités disponibles.

### 2.5.2 Les associations de constructeurs automobiles veulent plus de rabais et d'infrastructures

Les initiatives qui encouragent et facilitent l'adoption des VE telles que les rabais à l'achat ou les exemptions fiscales pour VE, les campagnes de sensibilisation du public et le soutien du gouvernement pour l'infrastructure de recharge publique restent nécessaires et contribuent très certainement à augmenter l'intérêt envers les VE. Cependant, une réglementation des ventes de VZE est nécessaire pour s'assurer que l'offre de VE est au rendez-vous pour répondre à la demande croissante générée par ces investissements publics. La part de marché des VZE dans les juridictions canadiennes démontre clairement que les programmes axés sur la demande ne suffisent pas à rendre les VZE plus accessibles aux clients, mais les rabais ou les exemptions fiscales sur les VE, les initiatives de sensibilisation et la mise en place d'infrastructures sont inutiles si les Canadiens qui souhaitent acheter un VE ne peuvent pas le faire en raison d'une offre insuffisante. Un règlement VZE maximisera l'impact des autres programmes et investissements gouvernementaux et accélérera l'adoption des VZE au Canada en garantissant une meilleure offre de VZE là où les VE sont en demande.

---

<sup>12</sup> [Time for a U-Turn - Automakers' History of Intransigence and an Opportunity for Change, Union of Concerned Scientists, December 2017.](#) (en anglais seulement)

**TABLEAU 5 - Impact des rabais et des normes sur les ventes de VZE**

État, province ou pays	Rabais VZE	Norme VZE	% de ventes VZE au Q4 de 2022 <sup>13</sup>
Californie	OUI	OUI	24,2 %
Colombie-Britannique	OUI	OUI	20,1 %
Québec	OUI	OUI	14,6 %
Canada	OUI	NON	10,2 %
Ontario	NON	NON	8,3 %
Alberta	NON	NON	4,4 %
Nouvelle-Écosse	OUI	NON	3,6 %
Nouveau-Brunswick	OUI	NON	3,4 %
Saskatchewan	NON	NON	2,1 %

### 2.5.3 Répartition régionale

En l'absence d'un mécanisme visant à permettre une répartition plus égale de l'offre de VZE à travers le Canada, le règlement tel qu'il est actuellement conçu viendra exacerber les inégalités régionales. L'offre de VZE restera concentrée dans les provinces réglementées (Colombie-Britannique et Québec) et les plus grands marchés (Ontario), tandis que le Canada atlantique, les provinces des Prairies et les juridictions du Nord resteront mal desservis, causant un décalage supplémentaire et retardant davantage les retombées positives locales de l'électrification des transports sur l'économie, la santé et l'environnement, et réduisant l'intérêt du marché pour les investissements dans les infrastructures.

Qui plus est, dans le cadre du projet de règlement fédéral sur les ventes de VZE, il est crucial que le règlement soit conçu pour générer des économies nettes de GES. Dans les conditions actuelles, des VZE doivent déjà être vendus en Colombie-Britannique et au Québec en vertu des législations provinciales. Par conséquent, les véhicules vendus dans ces provinces ne représentent pas d'économies nettes de GES additionnelles pour le Canada. En revanche, les véhicules vendus en dehors de ces régions présenteraient un avantage net en termes de GES.

En plus d'augmenter les objectifs pour les aligner sur ceux de la Colombie-Britannique, MÉC recommande au gouvernement d'envisager l'adoption d'une disposition permettant à une province, un territoire, ou un groupe de provinces ou de territoires d'adopter des objectifs régionaux égaux ou supérieurs aux objectifs nationaux. Dans le cadre d'une telle disposition, une entente administrative permettrait au gouvernement fédéral de faire appliquer les objectifs régionaux, ce qui réduirait la complexité du processus de conformité pour les manufacturiers tout en minimisant la charge administrative pour les provinces ou territoires participants.

### 2.5.4 Communautés nordiques et éloignées

Le gouvernement du Canada pourrait envisager des crédits partiels bonus pour les efforts visant à augmenter les ventes de VZE dans les communautés nordiques et éloignées en s'inspirant de « California's Environmental

<sup>13</sup> Ventes de VZE au Q4 au Canada: [Canadian Automotive Insights, Q4 2022, S&P Global Mobility](#). Ventes de VZE en Californie : [California – Plug-in Sales Surged to 24% Market Share in Q4 2022, InsideEVs](#)



Justice allowances » qui accordent aux constructeurs un crédit partiel de 0,15 pour les ventes dans les communautés à revenu faible ou moyen. Les régions éligibles doivent être clairement définies et la part de conformité qui peut être atteinte avec ces crédits partiels bonus doit être plafonnée à 5 % ou moins. En outre, pour éviter tout abus de cette mesure, des exigences de vérification doivent être définies, comme l'octroi de crédits partiels bonus uniquement après que le véhicule soit resté immatriculé dans une communauté éligible pendant deux ans.

## 2.6 Section Analyse de la réglementation

La pollution atmosphérique liée à la circulation automobile (PACA) a de graves répercussions sur la santé. Dans un rapport publié en février 2022, Santé Canada estimait que la PACA était associée à plus de 1 200 décès prématurés au Canada en 2015. Les effets non mortels sur la santé comprennent 2,7 millions de jours de symptômes respiratoires aigus, 1,1 million de jours d'activité restreinte, et 210 000 jours de symptômes d'asthme par an. La valeur monétaire annuelle totale du fardeau sur la santé publique a été estimée à 9,5 milliards de dollars (\$ CA 2015), dont 9 milliards associés aux décès prématurés<sup>14</sup>.

L'analyse de la réglementation n'inclut pas de calculs permettant d'évaluer les co-bénéfices sanitaires du règlement proposé. L'organisation The Atmospheric Fund (TAF) a utilisé les données de Santé Canada pour analyser les co-bénéfices pour la santé qui résulteraient de l'atteinte des objectifs de vente de VZE proposés par le règlement. Une fois évalués, les co-bénéfices pour la santé représentent plus de 90 milliards de dollars (2025-20250), dépassant de loin les bénéfices nets totaux de 28,6 milliards de dollars présentés dans l'analyse réglementaire<sup>15</sup>.

## 2.7 Section Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service

L'absence de sanctions clairement définies en cas de non-conformité crée de l'incertitude quant aux répercussions pour les manufacturiers qui ne parviennent pas à atteindre les objectifs de ventes de VZE. Les dispositions de la LCPE ne donnent aucune indication sur le moment où des poursuites pourraient être engagées ni sur la durée de la procédure. MÉC recommande vivement d'explorer des options qui ressembleraient à une taxe administrative de 20 000 dollars pour chaque crédit manquant, car il s'agit de la norme nord-américaine appliquée en Californie, en Colombie-Britannique et au Québec. Elle s'est également avérée être la politique la plus efficace pour motiver le respect de la réglementation.

---

<sup>14</sup> [Impacts sanitaires de la pollution atmosphérique liée à la circulation automobile au Canada, Santé Canada, février 2022.](#)

<sup>15</sup> [Canada's electric vehicle sales targets will reduce air pollution and create at least \\$90 billion in health benefits, TAF, March 7, 2023](#)  
(en anglais seulement)



### 3 Conclusion

Les commentaires et recommandations formulés dans le présent document ont été élaborés en étroite collaboration avec de nombreux membres de MÉC provenant de l'ensemble de l'écosystème de l'industrie. Lors de l'analyse du règlement proposé, les plus importantes préoccupations de nos membres concernaient les objectifs de ventes, la répartition régionale de l'offre, et les options pour assurer la conformité. Des objectifs de vente plus élevés sont nécessaires pour garantir un trajet optimal vers la cible de 100 % de ventes de VZE en 2035. Des objectifs plus élevés permettront également de résoudre en partie le problème de la répartition régionale. Pour garantir pleinement une répartition régionale équitable, nous avons proposé un programme à adhésion volontaire pour les provinces et territoires qui souhaitent se fixer des objectifs infranationaux. Enfin, comme solution pour assurer la conformité, le marché de liquidation des crédits que nous proposons offre l'avantage supplémentaire d'éliminer les problèmes que créerait un déficit pouvant être reporté sur trois ans, tout en offrant une certaine souplesse aux constructeurs qui pourraient en avoir besoin pour respecter leurs obligations.

Bien que le présent document soit axé sur les recommandations relatives au secteur des automobiles à passagers et des véhicules légers, il est nécessaire de veiller à ce que le Canada améliore sa position en tant que marché attrayant pour la mise en œuvre des véhicules électriques moyens et lourds (VML). Cela est crucial pour atteindre les objectifs de réduction des GES, étant donné la contribution croissante de ce secteur aux émissions de GES. Les moyens d'accélérer ce segment sont étroitement liés au nouvel environnement et aux pressions créées par la USA Inflation Reduction Act, ainsi qu'à l'engagement des détaillants et expéditeurs de réduire leurs émissions de type 3.

Les mesures visant à combler les lacunes de l'écosystème des VML électriques<sup>16</sup> et à faire en sorte que le Canada devienne un marché attrayant pour la mise en œuvre des VML électriques comprennent (mais ne sont pas limitées à) :

- 1) **Comblent les lacunes de la chaîne d'approvisionnement.** Il est possible d'y arriver en introduisant la fabrication de VML électriques neufs et convertis au Canada. Un processus d'homologation simplifié suivant les approches américaines et l'existence d'une norme VZE fédérale facilitent l'approvisionnement. Quant à la conversion (repowering), elle peut venir compléter un «programme de mise à la ferraille de VML» et créer des emplois verts locaux dans le domaine de la R&D ainsi que de la capacité de fabrication. Cela permet de développer la capacité de fabrication et de service de VE tout en réduisant la dépendance aux chaînes d'approvisionnement mondiales.
- 2) **Simplifier le processus de demande d'incitatifs.** Les incitatifs actuels sont pensés pour les grandes entreprises qui possèdent leur terrain et leur flotte, alors que la réalité est souvent plus complexe et implique de nombreuses parties différentes – incluant de nombreuses PME et des propriétaires exploitants conduisant les véhicules – qui travaillent ensemble au transport de marchandises. Le processus de demande actuel ne tient pas compte des complexités réelles de l'écosystème des transports, ce qui fait obstacle à l'utilisation du programme. Une façon de simplifier le processus serait de charger les services publics de prioriser certains projets, par exemple en fonction des émissions de gaz à effet de serre évitées, comme c'est le cas dans des provinces telles que la Colombie-Britannique et le Québec.

---

<sup>16</sup> [Lacunes de l'écosystème des VML, Groupe de travail de MÉC sur les véhicules moyens et lourds, septembre 2022](#)

- 3) **Améliorer davantage le processus de mise en place et réduire les dépenses d'investissement** en fixant des cibles claires pour l'installation d'infrastructures de recharge et l'adoption de VML électriques, et en continuant d'offrir des programmes incitatifs basés sur des subventions (avec un processus de demande simplifié) et de mettre en œuvre des rabais et exemptions fiscales pour l'acquisition et l'installation d'infrastructures de recharge.

Nous vous remercions de prendre en compte notre contribution à cette consultation. Nous restons disponibles pour des discussions ultérieures avec les représentants du gouvernement à propos de ces recommandations.



Daniel Breton  
Président et directeur général - President and CEO  
Mobilité Électrique Canada - Electric Mobility Canada  
[daniel.breton@emc-mec.ca](mailto:daniel.breton@emc-mec.ca)  
514 883 9274

## **ANNEXE A - Overview of ZEV Mandate regulations and Credit Clearance Mechanisms in select jurisdictions (Canada, California, Quebec, B.C.)**

### **1. Canada**

#### *Clean Fuel Regulation*

##### **Compliance-Credit Clearance Mechanism**

Pursuant to sections 110(1) and (2), a participant may, in a report submitted under subsection 126(1) or 127(1), pledge to offer to transfer through the compliance-credit clearance mechanism any compliance credits and must not use a compliance credit that it has pledged to offer to transfer and must not transfer that compliance credit except through the compliance-credit clearance mechanism.

##### **No pledge to transfer credits**

Pursuant to section 111(2), if no participant pledges to offer to transfer a compliance credit through the compliance-credit clearance mechanism, the Minister must send a notice to each primary supplier who has not satisfied the total reduction requirement that informs them that there will be no compliance-credit clearance mechanism for that compliance period.

##### **Maximum price**

Pursuant to section 112(3) the maximum price for a compliance-credit through the compliance-credit clearance market mechanism is  $\$300 \times (CPI_A \div CPI_B)$  – where  $CPI_A$  is the average Consumer Price Index for the calendar year to which the compliance period relates, as published by Statistics Canada under the Statistics Act; and  $CPI_B$  is the average Consumer Price Index for the 12 months of the year 2022, as published by Statistics Canada under the Statistics Act.

### **2. California**

#### *Advanced Clean Cars II Regulation*

##### **Fulfilling a ZEV Requirement Shortfall**

Pursuant to section 1962.4(g)(1), a manufacturer who has a shortfall in a given model year, calculated according to section 1962.4(f)(2), may use any combination of the following to fulfill its shortfall:

- excess ZEV, PHEV, or environmental justice vehicle values;
- early compliance vehicle values;
- converted ZEV and PHEV values;
- pooled ZEV and PHEV values; or
- proportional FCEV values, to fulfill its shortfall.

##### **Demonstrating Compliance**

Pursuant to section 1962.4(h)(1), each manufacturer must report in accordance with section 1962.4(j), its ZEV requirement performance for the model year under subsection (f) and the resulting surplus or shortfall in values for the model year after applying any values according to subsection (g).

### **Incur and Carry Forward a ZEV Deficit**

Pursuant to section 1962.4(h)(2), if a shortfall in meeting the Annual ZEV Requirement remains after determining compliance under section 1962.4(h)(1), the manufacturer shall incur a deficit for the model year. A manufacturer must make up the deficit within three model years following the model year in which the deficit was earned by submitting a commensurate amount, within applicable allowances for fulfilling a ZEV requirement shortfall, under section 1962.4(g)(1) for the model year in which the deficit was earned, of excess ZEV, PHEV, or environmental justice vehicle values, early compliance vehicle values, or pooled ZEV or PHEV values to the Executive Officer.

### [Low Carbon Fuel Standard](#)

### **Credit Clearance Market**

Section 95485(c)(1) provides that if a fuel reporting entity does not retire sufficient credits to meet its year-end compliance obligation under section 95485(a) by submitting an annual compliance report, showing that it possessed and has retired a number of credits from its credit account that is equal to its compliance obligation, that party must purchase its pro-rata share of credits in the Credit Clearance Market, if one occurs.

Section 95485(c)(1)(A) provides that If the Credit Clearance Market occurs, a fuel reporting entity that fails to comply with section 95485(a) is nevertheless in compliance if the party:

1. Retires all credits in its LRT-CBTS account;
2. Acquires its Pro-Rata Obligation in the Credit Clearance Market and retires that number of credits by August 31st of the year subsequent to the compliance year in question; and
3. Retires the remaining balance of its annual obligation, with interest, within five years.

Section 95485(c)(2) sets out the manner in which “Clearance Market” Credits can be acquired to meet a reporting entity’s annual compliance obligation.

### **Procedure for Selling in the Clearance Market if insufficient credits are pledged**

If, for any compliance year, insufficient credits are pledged for sale into the Credit Clearance Market to fully clear outstanding deficits, the Executive Officer shall issue credits equal to the difference between the number of outstanding deficits and the number of credits pledged for sale in the Credit Clearance Market subject to the following:

1. Advanced credits will be issued to eligible Large IOUs and Large POUs that opt into the LCFS and are eligible to receive base credits per section 95483(c)(1)(A). Advanced credits will be allocated to eligible utilities based on their pro- rata share of base credits received in the most recent issuance. Advanced credits must be pledged for sale in the current Credit Clearance Market and may only be sold at the maximum LCFS price per section 95487(a)(2)(D). A minimum portion of proceeds generated from the sale of advanced credits must be allocated using the 2023 and onward

contribution percentages found in section 95483(c)(1)(A) paragraph 1. to the Clean Fuel Reward program.

2. The first such issuance of advanced credits will mark the start of the six-year “advanced credit window,” during which advanced credits can be issued and after which base credit issuances will be adjusted to account for advanced credits.

### **Use of Clearance Market Credits**

Section 95485(c)(2)(B) stipulated that a Clearance Market credit can only be used for the purpose of meeting the fuel reporting entity’s compliance obligation from an immediate prior year.

### **Maximum Price**

The maximum price for credits acquired, purchased or transferred via the Credit Clearance Market shall be set pursuant to section 95487(a)(2)(D) = \$200/credit (MTCO2e) in 2016 adjusted annually by rate of inflation.

### **Compliance Plan**

Pursuant to section 95485(c)(2)(C), a regulated entity that participated in the Credit Clearance Market for two consecutive years must submit a Compliance Plan to CARB in the second compliance year, detailing its plan to obtain sufficient credits to meet future annual compliance obligations within a five-year period.

## **3. Quebec**

### [Increase the Number Of Zero-Emission Motor Vehicles in Québec in order to Reduce Greenhouse Gas and Other Pollutant Emissions Act](#)

Pursuant to section 8 of the act, a motor vehicle manufacturer that has not accumulated the number of credits required to fulfill its obligations under this Act or the regulations must, within three months after the Minister sends a notice of claim, pay to the Minister a charge whose parameters, calculation method, conditions and terms of payment are determined by government regulation.

### [Regulation respecting the application of the Act to increase the number of zero-emission motor vehicles in Québec in order to reduce greenhouse gas and other pollutant emissions](#)

Pursuant to section 31 of the regulation, a motor vehicle manufacturer must pay a charge based on the total number of credits that the manufacturer should have accumulated and the total number of those the manufacturer has accumulated for each group of 3 model years covered by a period. The charge is equal to \$5000 for each credit required for the manufacturer to meet the total number for credits it had to accumulate for the 3 model years covered by that period.

## **4. British Columbia**

### [Zero-Emission Vehicles Act](#)

### **Compliance**

Pursuant to section 10(2), at the end of the compliance date for a model year, a supplier must have a balance that contains the following numbers of ZEV units:

- (a) for each vehicle class, zero or more ZEV units;
- (b) for each prescribed vehicle class, if applicable, zero or more ZEV units of each prescribed ZEV class.

### **Non-compliance with section 10(2)**

Pursuant to section 10(3) and subject to subsection (4), if a supplier has a balance at the end of the compliance date for a model year that contains less than zero ZEV units of a vehicle class and ZEV class,

- (a) the supplier is subject to an administrative penalty in an amount determined under section 26 [automatic administrative penalties], and
- (b) on payment of the administrative penalty, the balance of ZEV units of the vehicle class and ZEV class is increased by a number of credits of the model year, vehicle class and ZEV class, which may be the unspecified ZEV class, that is equal to the amount below zero.

### **Issuance of Credits**

The director may issue credits to a supplier in relation to (i) consumer sales of ZEV vehicles; (ii) in accordance with an agreement in relation to an action that the supplier proposes to take to reduce GHG emissions in BC from motor vehicles or increase the use, sale, or lease of ZEVs in BC; or (iii) in accordance with an agreement with a supplier that provides for the issuance of credits to the supplier on payment of the prescribed price per credit