

Le français suit...

PRE BUDGET 2015

SUBMISSION TO THE HOUSE OF COMMONS STANDING COMMITTEE ON FINANCE

by

ELECTRIC MOBILITY CANADA

Contact

Al Cormier, CAE
President and CEO
Suite 309, 9-6975 Meadowvale Town Centre Circle
Mississauga, ON L5N 2V7
Tel: 416 970 9242
Email: al.cormier@emc-mec.ca

Electric Mobility Canada (EMC) is a national membership-based not-for-profit organization dedicated exclusively to the promotion of electric mobility as a readily available and important solution to Canada's emerging energy and environmental issues. Our membership includes:

- Private sector companies engaged in the sale or distribution of vehicles or components or the delivery of professional services. These members represent all modes of surface transportation from bicycles to trains.
- Providers of electric energy at the provincial and local levels
- Managers of fleets from private sector companies, governments agencies and others
- Related associations, societies, research centres and labour organizations
- Government agencies and individual supporters

Supporting the adoption of electric vehicles – A proposal by Electric Mobility Canada

Having more electric vehicles (EVs) in Canada will help families save money and reduce emissions. This can be accomplished with the early deployment of charging infrastructure (home, workplace and public), including national corridors.

EVs will also increase the competitiveness of a growing number of Canadian companies involved in the production and servicing of EVs, augmenting the number of high-tech and high-quality jobs for Canadians.

Through Canadian research, development and innovation leading to pre-commercialization, Canadian industries could increase their participation in the North American and global EV market.

Supporting the deployment of EVs in Canada will contribute significantly to reducing our country's greenhouse gas (GHG) emissions from transportation.

The government of Canada is to be congratulated for aligning its fuel efficiency standards with those of the USA. This is a practical approach given the integration of the auto industry in both countries. By 2025, light duty vehicles are expected to have an average fleet fuel efficiency standard of 54.5 mpg (4.3 l/100km) or a 53% improvement to what existed in 2010. There are now over 23 million such vehicles in Canada and they represent 75% of all licensed vehicles on our roadways. With over 25% of GHG emissions coming from transportation, these efficiency standards are important for Canada to meet its emission reduction targets and transportation electrification technologies can definitely be a major part of the solution.

The auto industry is active on many fronts to meet these new regulations. This includes improving the efficiency of internal combustion engines and the use of alternative fuels. A clear leader in new technologies is the use of electric traction for EVs which include plug-in batteries combined with internal combustion engines (known as Plug-in Hybrids or PHEV) and pure battery vehicles (known as BEV). PHEVs can reduce tailpipe emissions by 80%, and BEVs by 100%. Even where the electricity is generated by burning fossil fuels, the high efficiency of electric motors results in significant reductions in GHG emissions.

From a business development point of view, the charging of EVs at home during nighttime is an excellent revenue source for utilities, as there is an abundant supply of electricity at night. Many energy providers are positioning themselves to pursue this important additional revenue. Canada has many companies that produce components and services for EVs, so a growing domestic EV market will help grow these companies and enable them, to show export market targets how their technologies work at home.

Canada is blessed to have abundant resources to produce low carbon electricity, with two third of our energy produced from renewable sources such as hydro, nuclear and others. Electricity generated by wind and solar technologies is growing rapidly in Canada and around the world and can also be used to charge EV batteries, thereby eliminating the carbon associated with "fueling" EVs.

EVs are leading alternative-fuel technologies, with global sales predicted to reach 6 million by 2020. In Canada, sales are predicted to reach 10,000 (about 2% of total sales) by early 2015. Virtually every auto manufacturer is offering EVs and more models are planned. Most recent travel data suggests that BEVs can meet the daily travel needs for 70% of Canadians' trips. Hybrids (HEVs) and PHEVs have no range limitations and can meet travel needs of all those who drive vehicles powered by gasoline engine only. And, as electricity costs about 10% of gasoline, typical EV owners can save around \$1500 per year in energy costs.

Like most new technologies, initial costs of EVs are higher than for conventional vehicles, so most industrialized nations are offering financial incentives to private and commercial consumers to purchase EVs and install related charging infrastructure to help the early adoption rate of this needed, innovative technologies. The provinces of Quebec, Ontario and BC have progressive programs supporting EVs as part of their commitment to attain sustainable transportation. Canada is the only G8 country without a national EV support program. While the federal government has been supportive of EV research and development projects, our provinces and governments of other industrialized countries have been much more supportive with financial incentive programs aimed at promoting greater use of EVs at home and at work.

EMC recommends that the federal government encourage the use of EVs in Canada by adopting the following measures:

1. Tax incentives – through either a direct tax credit or capital cost allowance depreciation – for those corporations that want to offer EV charging stations to the general public or their employees.
2. Financial support for individuals or corporations purchasing EVs and charging stations.
3. Enhance financial support for R&D in electrified transportation. This includes the continuation of the Automotive Partnerships Canada program.
4. Lead by example by rapidly acquiring EVs for federal fleets.
5. Support the planning and deployment of national and regional corridors equipped with EV fast-charging stations.
6. Improve public education by financially supporting the coordination of key messages, awareness campaigns and EV pilot projects.
7. Support the revision of the national building code to facilitate the needed EV charging infrastructure in new buildings.

Electric Mobility Canada would be pleased to present additional details supporting these views to your Committee during its consultation sessions later this year.

CONSULTATIONS PRÉBUDGÉTAIRES 2015

**SOUSSION AU COMITÉ PERMANENT DES FINANCES
DE LA CHAMBRE DES COMMUNES**

par

MOBILITÉ ÉLECTRIQUE CANADA

Contact

Al Cormier, c.a.é.
Président-directeur général
9-6975 Meadowvale Town Centre Circle, bureau 309
Mississauga, ON L5N 2V7
Tél.: (416) 970-9242
Courriel: al.cormier@emc-mec.ca

Mobilité Électrique Canada (MÉC) est une association nationale à but non lucratif vouée exclusivement à la promotion de la mobilité électrique comme solution durable à la réalisation des objectifs énergétiques et environnementaux croissants du Canada. Parmi les membres de l'association, notons les:

- Compagnies du secteur privé investies dans la vente ou la distribution de véhicules ou de composants ou la livraison de services professionnels. Ces membres représentent tous les modes de transport de surface, de la bicyclette au train.
- Fournisseurs d'électricité aux niveaux provinciaux et municipaux
- Directeurs de parcs automobiles institutionnels et privés
- Associations connexes: sociétés, centres de recherche et syndicats
- Gouvernements : fédéral, provincial, territorial et municipal
- Organismes gouvernementaux et sympathisants.

Soutenir l'adoption des véhicules électriques – Une proposition de Mobilité électrique Canada

Un plus grand nombre de véhicules électriques (VÉ) sur les routes du Canada aidera les familles à faire des économies et réduira les émissions. Cela passe par le déploiement hâtif de l'infrastructure de recharge (résidentielle, en milieu de travail et publique), dont des corridors de recharge nationaux.

Les VÉ augmenteront également la compétitivité entre un nombre croissant de compagnies canadiennes investies dans la production et l'entretien des VÉ, générant ainsi de nombreux emplois de qualité dans les hautes technologies pour les Canadiens.

Par l'entremise de la recherche, du développement et de l'innovation menant à la pré-commercialisation des VÉ au Canada, les industries du pays pourraient accroître leur participation aux marchés nord-américain et mondial du VÉ.

Soutenir le déploiement du VÉ au Canada contribuera grandement à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) issues du secteur des transports.

Le gouvernement du Canada doit être félicité pour avoir aligné ses normes de rendement énergétique avec celles des États-Unis. Il s'agit là d'une approche pratique étant donné l'intégration de l'industrie automobile au sein des deux pays. D'ici 2025, les véhicules utilitaires légers auraient un rendement énergétique moyen de 4.3l/100km, une amélioration de 53 % par rapport à 2010. Au Canada, il y a actuellement 23 millions de ces véhicules, soit 75 % de tous les véhicules immatriculés sur nos routes. Avec plus de 25 % des émissions de GES provenant du secteur du transport, ces normes de rendement énergétiques sont importantes pour le Canada afin d'atteindre les cibles de réduction d'émissions. Il est indéniable que les technologies de l'électrification des transports font partie intégrante de la solution.

L'industrie automobile est active sur plusieurs fronts pour atteindre cette nouvelle réglementation. Cette industrie travaille notamment à l'amélioration du rendement des moteurs à combustion interne et à l'utilisation de carburant de remplacement. Un chef de file dans les nouvelles technologies est sans contredit l'utilisation de la traction électrique pour les VÉ, ce qui inclut les batteries rechargeables combinées à des moteurs à combustion interne (appelés hybrides rechargeables) et les véhicules électriques à batterie (aussi appelés VÉB). Les émissions d'échappement peuvent être réduites de 80 % dans le cas des hybrides rechargeables et de 100 % dans le cas des VÉB. Même lorsque l'électricité est générée par les combustibles fossiles, le haut rendement des moteurs électriques contribue largement à la réduction des émissions de GES.

En ce qui a trait au volet du développement des affaires, la recharge résidentielle et nocturne des VÉ est une excellente source de revenus pour les fournisseurs d'électricité étant donné les surplus abondants d'électricité durant la nuit. Plusieurs fournisseurs d'électricité se positionnent pour bénéficier de ces revenus additionnels. Le Canada a également plusieurs entreprises de produits et de services reliés aux VÉ. Un marché domestique en pleine croissance des VÉ aiderait à l'expansion de ces compagnies et leur permettrait de faire la démonstration de leurs technologies auprès de marchés d'exportation.

Le Canada a la chance d'avoir des ressources abondantes pour produire de l'électricité à faible teneur en carbone, dont les deux tiers proviennent de sources renouvelables comme l'hydroélectricité, l'énergie nucléaire et autres. Par ailleurs, l'électricité de source éolienne et solaire est en pleine croissance au Canada et partout sur la planète. Ce type d'électricité peut également recharger les batteries de VÉ, éliminant ainsi les traces de carbone associées à l'alimentation des VÉ.

Avec des ventes mondiales prévues de 6 millions d'ici 2020, les VÉ sont à l'avant-scène des technologies de carburant de remplacement. Au Canada, les ventes avoisineraient les 10 000 unités (soit 2 % des ventes totales) d'ici 2015. Chaque constructeur automobile ou presque offre maintenant des véhicules électriques et plus de modèles sont à venir. Les données récentes sur les déplacements suggèrent que les VÉB peuvent répondre à 70 % des besoins quotidiens des Canadiens. De plus, les hybrides et hybrides rechargeables n'ont aucune contrainte en matière d'autonomie à l'instar des véhicules conventionnels à essence. Avec le prix de l'électricité environ dix fois moins cher que celui de l'essence, les conducteurs de VÉ peuvent économiser environ 1 500 \$ par année.

Comme c'est souvent le cas pour les nouvelles technologies, le coût initial des VÉ est plus élevé que celui des véhicules à essence. C'est pourquoi la plupart des pays industrialisés offrent des mesures incitatives aux particuliers et aux entreprises à l'achat d'un VÉ et à l'installation de l'infrastructure de recharge pour élargir les taux d'adoption précoce de ces technologies novatrices et nécessaires. Dans la foulée de leur engagement envers le transport durable, les provinces du Québec, de l'Ontario et de la Colombie-Britannique ont mis sur pied des programmes progressifs en soutien aux VÉ. Le Canada est le seul pays du G8 à ne pas avoir de programme national de soutien pour les VÉ. Bien que le gouvernement fédéral ait appuyé les projets en R et D dans le domaine du VÉ, les provinces canadiennes et les gouvernements des autres pays industrialisés ont été beaucoup plus démonstratifs dans leur soutien avec des programmes d'incitatifs financiers voués à la promotion de l'utilisation massive des VÉ pour les particuliers et les entreprises.

MÉC recommande au gouvernement fédéral d'encourager l'utilisation des VÉ au Canada en adoptant les mesures suivantes:

8. Mettre sur pied des incitations fiscales – par l'entremise d'un crédit d'impôt direct ou d'un amortissement fiscal – pour les entreprises qui veulent offrir des bornes de recharge au grand public ou à leurs employés.
9. Offrir un soutien financier aux particuliers et aux entreprises à l'achat de VÉ et de bornes de recharge.
10. Bonifier du soutien financier à la R et D dans le domaine du VÉ, dont le prolongement du programme Partenariat automobile du Canada.
11. Donner l'exemple en faisant rapidement l'acquisition de VÉ pour les parcs fédéraux.
12. Soutenir la planification et le déploiement des corridors nationaux et régionaux munis de bornes de recharge rapides.
13. Améliorer la sensibilisation populaire en appuyant financièrement la coordination de messages-clés, les campagnes de sensibilisation et les projets-pilotes pour les VÉ.
14. Soutenir la révision du code national du bâtiment pour faciliter l'intégration de l'infrastructure de recharge dans les nouveaux immeubles.

Mobilité électrique Canada serait ravie de fournir au Comité de plus amples renseignements sur ces recommandations durant ses séances de consultation à venir cette année.