



Recommandations découlant du budget de 2019

Réduire les émissions de GES dans le secteur des transports
Protéger la liberté d'expression des organismes de bienfaisance

Présentation au Comité permanent des finances de la Chambre des communes

Consultations prébudgétaires 2019

Août 2018

Personne-ressource : Annie Bérubé, Directrice des relations gouvernementales, Équiterre, Ottawa

aberube@equiterre.org

Recommandations découlant du budget de 2019

Le présent mémoire cible les principaux secteurs de la politique fiscale fédérale nécessitant des ajustements en vue d'une meilleure harmonisation avec la cible canadienne de lutte contre les changements climatiques en vertu de l'Accord de Paris, qui vise à réduire, d'ici 2030, les émissions de gaz à effet de serre (GES) d'au moins 30 % par rapport aux niveaux de 2005, à rendre plus efficace la taxe fédérale sur les véhicules énergivores et à éliminer la taxe différentielle sur l'essence et le diesel au Canada. Ces mesures fiscales viennent appuyer les politiques annoncées dans le Cadre pancanadien (CP) sur la croissance propre et les changements climatiques en réduisant les émissions de GES dans le secteur des transports au Canada. Les mesures fiscales proposées viendront s'ajouter au système fédéral de tarification du carbone, garantissant des politiques budgétaires cohérentes en matière de pollution par le carbone. Équiterre présente des recommandations supplémentaires pour appuyer la mise en œuvre de la prochaine stratégie pancanadienne à l'égard des véhicules à émission zéro. Enfin, Équiterre recommande que le budget de 2019 tienne compte de la mise en œuvre des modifications législatives attendues depuis longtemps pour moderniser les lois et règlements régissant le fonctionnement des organismes de bienfaisance, y compris leurs activités politiques.

RECOMMANDATION 1 : Procéder à la refonte de la taxe fédérale sur les véhicules énergivores

Appliquer la taxe d'accise fédérale sur les véhicules énergivores à l'ensemble des voitures, des véhicules utilitaires sport (VUS), des fourgonnettes et des camionnettes dont l'indice de CO₂ est inférieur à 5, et établir le taux de la taxe en fonction de l'indice de CO₂ et du prix d'achat au détail du véhicule en imposant la taxe la plus élevée aux véhicules affichant l'indice de CO₂ le plus bas (1) et le prix de vente au détail le plus élevé.

RECOMMANDATION 2 : Comblent l'écart de taxe entre les véhicules à essence et au diesel

RECOMMANDATION 3 : Offrir un incitatif fédéral temporaire à l'achat d'un véhicule zéro émission (VZE) à compter de 2019 pour stimuler la demande de VZE au Canada jusqu'à la mise en œuvre d'un mandat national relatif aux VZE en 2021

RECOMMANDATION 4 : Offrir des incitatifs fiscaux fédéraux par le biais du système d'impôt sur le revenu des sociétés, pour permettre aux entreprises d'élargir leur parc de véhicules électriques et d'installer une infrastructure de recharge des VZE dans les lieux de travail et les commerces de détail partout au Canada

RECOMMANDATION 5 : Mettre en œuvre les recommandations du groupe consultatif sur les activités politiques des organismes de bienfaisance. Entamer immédiatement le processus de modernisation des lois et règlements régissant les organismes de bienfaisance, les organismes à but non lucratif et les entreprises sociales, et mettre en œuvre ces modifications législatives dans la loi d'exécution du budget de 2019

À propos de Équiterre – changer le monde un geste à la fois

Équiterre, avec plus de 180 000 sympathisants, 22 000 membres payants et 1 430 succès médiatiques (en 2017), est l'organisation environnementale la plus influente du Québec et l'une des organisations non gouvernementales de l'environnement (ONGE) les plus respectées au Canada. Pendant plus de 25 ans, au moyen d'actions et projets de recherche axés sur la sensibilisation, l'éducation, le changement des comportements, la mobilisation et la consultation, Équiterre a mobilisé des personnes, des groupes de la société civile, des entreprises, des institutions publiques, des municipalités et des chercheurs afin d'influencer les pratiques et les politiques sur l'environnement et les changements climatiques au Québec et au Canada.

www.equiterre.org

1. Harmoniser la politique fiscale du Canada pour réduire les émissions de GES provenant du secteur des transports au Canada

Soutenir le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques

Aux termes de l'Accord de Paris, le Canada s'est engagé à réduire d'ici 2030 ses émissions de gaz à effet de serre de 30 % par rapport aux niveaux de 2005. Le secteur des transports au Canada est responsable de 23 % des émissions de GES du Canada. Pour atteindre cet objectif climatique, le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques (le plan climat) a enjoint le Canada à passer à des modes de transport moins émetteurs, à utiliser des carburants plus propres, à établir des normes d'émissions et en améliorer l'efficacité, et à mettre davantage de véhicules sans émission sur la route. Cependant, certaines mesures fiscales fédérales existantes, telles que la taxe verte du Canada et la taxe d'accise fédérale sur le carburant diesel, vont actuellement à l'encontre de ces objectifs. De plus, le gouvernement fédéral reste muet lorsqu'il s'agit d'utiliser des outils fiscaux pour encourager la vente de véhicules à émission zéro au Canada. Le budget de 2019 offre une occasion unique et cruciale de remédier à cette situation et de faire en sorte que les politiques fiscales fédérales s'harmonisent avec les engagements du plan climatique en matière de transport.

Les émissions de GES provenant du secteur des transports représentent actuellement le quart des émissions de GES au Canada. Ce secteur comprend le transport routier, tant les voitures de tourisme que les poids lourds, de même que le transport maritime, ferroviaire et aérien. De 1990 à 2010, les émissions provenant du secteur des transports (principalement du transport routier) ont augmenté de manière spectaculaire, soit de 49 Mt (41 %), contribuant ainsi de manière significative à la croissance globale des émissions à l'échelle nationale. Au chapitre des voitures de tourisme seulement, 2 millions de nouveaux véhicules sont ajoutés sur nos routes chaque année, les consommateurs canadiens préférant les véhicules à forte émission tels que

les camionnettes et les VUS, de sorte qu'ils représentent plus de 30 % des nouveaux véhicules vendus chaque année.

Les politiques actuelles, sur le plan climatique dans le secteur des transports au Canada et sur les prix du carbone relativement bas proposés au Canada (entre 10 et 35 dollars la tonne), sont insuffisantes pour que soient mis en œuvre tous les changements clés nécessaires pour atteindre, d'ici 2030, les objectifs du Canada en matière de GES, en particulier dans le secteur du transport personnel. La croissance des émissions au Canada est grandement tributaire des choix des particuliers et des entreprises en matière de comportement de conduite et d'achat de véhicules. Sans l'ajout immédiat d'incitatifs fiscaux, le Canada continuera d'être aux prises avec un parc toujours croissant de véhicules à essence à forte émission pour les années à venir. Les mesures fiscales ont un rôle essentiel à jouer pour renverser ces tendances.

Taxe fédérale actuelle sur les véhicules énergivores

Le gouvernement du Canada impose actuellement une taxe d'accise, appelée taxe verte, sur l'achat de quelques classes de véhicules parmi les moins efficaces sur les routes canadiennes. Jusqu'à présent, la taxe semble avoir peu d'influence sur les décisions d'achat des véhicules des Canadiens, du fait que trop peu de véhicules sont visés, que la taxe étant appliquée en fonction de l'efficacité énergétique plutôt que des émissions de CO₂, et que peu de gens sont sensibilisés à cette taxe et à son rôle dans la réalisation des objectifs de lutte contre les changements climatiques. Le principe du « pollueur payeur » exige que le prix d'achat d'un véhicule intériorise la pollution carbone relative de chaque type de véhicule.

La liste des véhicules effectivement visés par la taxe verte est une cible très étroite. En effet, la taxe s'applique principalement aux véhicules de luxe, aux voitures de course, aux véhicules de haute performance et aux gros VUS dispendieux. Toutefois, elle n'est pas suffisamment élevée pour inciter les consommateurs à acheter des véhicules moins polluants et ne les a pas amenés à plutôt choisir des véhicules plus efficaces. Le seuil de consommation de carburant pour l'application de la taxe est également trop élevé, de sorte que de nombreux véhicules affichant la pire performance dans chaque catégorie ne sont pas visés et les catégories des fourgonnettes, des camionnettes et des véhicules lourds en sont exemptées.

Au Canada comme à l'étranger (en France, en Norvège et au Chili, par exemple), les données probantes montrent que les faibles coûts et les rabais peuvent influencer significativement les décisions d'achat de véhicules. Pour que la taxe d'accise fédérale sur les véhicules énergivores soit efficace et influence la décision d'achat des véhicules des consommateurs, elle doit être repensée. Si nos recommandations sont suivies, la taxe pourrait faire basculer la demande vers des véhicules moins polluants, tout en contribuant à la croissance du marché des innovations en matière de nouveaux véhicules qui améliorent le climat, la santé publique et les résultats environnementaux au Canada.

RECOMMANDATION 1 : Procéder à la refonte de la taxe fédérale sur les véhicules énergivores

Appliquer la taxe d'accise fédérale sur les véhicules énergivores à l'ensemble des voitures et des véhicules utilitaires sport (VUS) dont l'indice de CO₂ est inférieur à 6 (basé sur le Guide annuel de consommation de carburant de RNCan). Le consommateur peut alors choisir parmi une gamme de véhicules à prix variés n'étant pas soumis à la taxe, laquelle couvrirait toutefois un plus grand nombre de véhicules.

Appliquer la taxe d'accise fédérale à l'ensemble des fourgonnettes et des camionnettes dont l'indice de CO₂ est inférieur à 5. Le seuil inférieur est établi en fonction du niveau inférieur de choix du marché pour les consommateurs dans ces catégories. Au fur et à mesure que la technologie progresse et que des choix d'émissions plus faibles deviennent disponibles, le seuil pourrait être augmenté.

Établir le taux de la taxe en fonction de l'indice de CO₂ et du prix d'achat au détail du véhicule en imposant la taxe la plus élevée aux véhicules affichant l'indice de CO₂ le plus bas (1) et le prix de vente au détail le plus élevé

RECOMMANDATION 2 : Comblent l'écart de taxe entre les véhicules à essence et au diesel

Depuis bon nombre d'années, l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) recommande une augmentation du taux d'imposition fédéral sur le carburant diesel afin qu'il soit égal au taux sur l'essence; une pratique de plus en plus utilisée par les pays de l'OCDE. Le différentiel actuel au Canada est en moyenne de 4 à 6 cents le litre, bien que la performance environnementale du diesel soit inférieure à celle de l'essence. Le gouvernement fédéral, en comblant cet écart fiscal, pourrait réaliser des recettes fiscales annuelles supplémentaires de 350 à 700 millions de dollars et réduire du même coup les émissions de GES de 0,3 à 2 millions de tonnes annuellement. L'augmentation des taxes sur le diesel et l'essence au fil du temps pourrait aider le Canada, à l'instar des autres pays de l'OCDE, à favoriser la transition vers des transports à faibles émissions de carbone.

Mettre plus de véhicules zéro émission sur la route

Le ministre des Transports et le ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique se sont engagés à mettre en œuvre une stratégie pancanadienne relative aux véhicules zéro émission (VZE) en 2018. Lors de la réunion ministérielle internationale de 2017 sur l'énergie propre, en Chine, le ministre Jim Carr a confirmé l'engagement du Canada à atteindre, d'ici 2030, son objectif mondial : que les véhicules électriques atteignent 30 % des ventes de véhicules neufs.

Outre un investissement fédéral initial de 180 millions de dollars pour l'infrastructure de recharge et de ravitaillement en VZE au Canada, le gouvernement fédéral n'a pas utilisé ses outils fiscaux pour appuyer l'électrification des transports au Canada.

La stratégie pancanadienne relative aux VZE doit comprendre un ensemble de mesures visant à éliminer l'un des principaux obstacles relevés par le groupe consultatif d'experts en VZE, à savoir le manque de disponibilité de VZE sur le marché canadien. Les consommateurs canadiens qui souhaitent acheter un VZE continuent d'être confrontés à un nombre limité de modèles disponibles, à une longue liste d'attente et à des concessionnaires mal informés, tous des facteurs qui nuisent à l'adoption d'un VZE au Canada.

Le Québec, par contre, a adopté en janvier 2018 un mandat relatif aux VZE, et la Colombie-Britannique envisage d'adopter un mandat similaire. De tels mandats provinciaux relatifs aux VZE risquent d'exacerber les pénuries d'approvisionnement et de stocks dans les autres provinces canadiennes, d'où la nécessité d'établir des politiques nationales cohérentes pour remédier au manque d'offre de VZE au Canada.

Recommandation 3 : Offrir un incitatif fédéral temporaire à l'achat d'un véhicule zéro émission (VZE) à compter de 2019 pour stimuler la demande de VZE au Canada jusqu'à la mise en œuvre d'un mandat national relatif aux VZE en 2021

Les mandats relatifs aux VZE, qui exigent un certain pourcentage de ventes de véhicules zéro émission, ont été utilisés en Californie, dans 10 autres États et au Québec pour accroître la part de marché des VZE. Pour répondre à l'objectif de la campagne EV30@30 du ministère de l'Énergie propre, Équiterre recommande un incitatif d'achat fédéral initial de 6 000 \$ par VZE (à l'exclusion des VZE de luxe) au cours des deux prochaines années.

À compter du 1^{er} janvier 2021, il faudra supprimer l'incitatif d'achat fédéral et mettre en œuvre un mandat national relatif aux VZE et exiger des objectifs de vente de VZE qui soient conformes à ceux du Québec et de la Californie jusqu'en 2030.

Recommandation 4 : Offrir des incitatifs fiscaux fédéraux par le biais du système d'impôt sur le revenu des sociétés, pour permettre aux entreprises d'élargir leur parc de véhicules électriques et d'installer une infrastructure de recharge des VZE dans les lieux de travail et les commerces de détail partout au Canada

2. Protéger la liberté d'expression des organismes de bienfaisance

Réforme des règles régissant les activités politiques

Au cours de la campagne électorale de 2015, le gouvernement s'est engagé à moderniser les lois régissant les organismes de bienfaisance et les organismes sans but lucratif. Cet engagement a été réitéré dans des lettres de mandat adressées aux ministres des Finances, du Revenu national et de la Justice, qui ont été chargés de modifier la législation pour clarifier et réformer les règles régissant les activités politiques des organismes de bienfaisance enregistrés. Cet engagement à l'égard de la réforme législative n'a toujours pas été rempli.

En 2016, le ministre du Revenu national a confié à un groupe consultatif le mandat de recueillir des commentaires et de formuler des recommandations à ce sujet. Ce groupe consultatif a présenté son rapport au ministre en mars 2017. Équiterre appuie fortement les recommandations formulées par le groupe consultatif. À ce jour, le gouvernement n'a pas répondu officiellement.

En juillet, la Cour supérieure de justice de l'Ontario a invalidé les dispositions de la *Loi de l'impôt sur le revenu* qui limitent les activités politiques des organismes de bienfaisance, car elles vont à l'encontre de la *Charte des droits et libertés*. Même si le gouvernement fédéral interjette appel de la décision concernant l'organisme Canada sans pauvreté, les recommandations du groupe consultatif représentent une voie à suivre bien pensée et souhaitable.

Recommandation 5 : Mettre en œuvre la réforme juridique et réglementaire des lois régissant les organismes de bienfaisance

Que les ministres des Finances et du Revenu national mettent en œuvre les recommandations du Comité consultatif sur les activités politiques des organismes de bienfaisance. Il n'y aura aucun coût permanent pour le gouvernement.

Que le gouvernement du Canada entame immédiatement le processus de modernisation des lois et règlements qui régissent les organismes de bienfaisance, les organismes sans but lucratif et les entreprises sociales, et qu'il mette en œuvre les modifications législatives de la loi d'exécution du budget de 2019.