

équiterre



Étude menée pour le compte d'Équiterre

Auteures : Rachel Samson et Sara Rose-Carswell

Carist Consulting Incorporated

(www.carisconsulting.com)

Septembre 2016

Table des matières

À PROPOS : ÉQUITERRE	3
RECOMMANDATION	4
INTRODUCTION	5
Figure 1 : Émissions de GES projetés en 2030, % du total des émissions par secteur économique	5
Figure 2 : Le transport de marchandises et les constructions commerciales sont parmi les grands secteurs où une augmentation des émissions est prévue d'ici 2030 au Canada.	6
AUGMENTER L'EFFICACITÉ DE LA TAXE D'ACCISE FÉDÉRALE SUR LES VÉHICULES ÉNERGIVORES	7
Tendances en matière d'achat de véhicules	8
Figure 3 : Part des véhicules par type de carrosserie, 2000 et 2009	8
Figure 4 : Émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, Canada, 1990 à 2014	9
Tableau 1 : Comparaison des performances environnementales des véhicules écoénergétiques et des véhicules énergivores	10
La taxation fédérale actuelle des véhicules énergivores	13
Plusieurs pays de l'OCDE ont en place des taxes sur l'achat de véhicules ou des taxes d'immatriculation	16
Figure 5 : La taxe sur les véhicules au Chili est plus basse pour les véhicules moins polluants et moins dispendieux	18
La taxation des véhicules peut influencer les décisions d'achat	20
Tableau 2 : Liste des frais et remises pour les véhicules neufs du Programme de taxation avec remise de l'Ontario de 1989 à 2010	20
Figure 6 : Ventes de véhicules de passagers et de VUS en Ontario par catégorie de véhicules admissibles aux frais et aux remises	21
La taxe d'accise fédérale imposée sur les véhicules énergivores devrait être revue afin d'améliorer son efficacité	22
RECOMMANDATIONS	24
INCIDENCES ESCOMPTÉES	25
AUTRES FACTEURS À PRENDRE EN CONSIDÉRATION	26
ANNEXES	27

À PROPOS : ÉQUITERRE

Changer le monde, un geste à la fois

Équiterre compte plus des 130 000 adeptes et 18 000 membres payants, et a été mentionné 1 953 fois dans les médias en 2014. Il est le groupe environnemental le plus connu au Québec et compte parmi les organisations non gouvernementales de l'environnement (ONGE) les plus influentes sur la scène fédérale. Depuis plus de 20 ans, Équiterre (dont la dénomination sociale est ASEED : Action pour la solidarité, l'équité, l'environnement et le développement) collabore avec des citoyens, des agriculteurs, des organismes, des groupes de réflexion, des municipalités et des gouvernements de tous les horizons afin d'influencer les politiques sur l'environnement et le changement climatique ainsi que les pratiques connexes au Québec et au Canada. Équiterre mène ses travaux stratégiques nationaux à partir de son bureau d'Ottawa.

Renseignements : Annie Bérubé
Directrice des relations gouvernementales, Équiterre
aberube@equiterre.org
www.equiterre.org

RECOMMANDATION

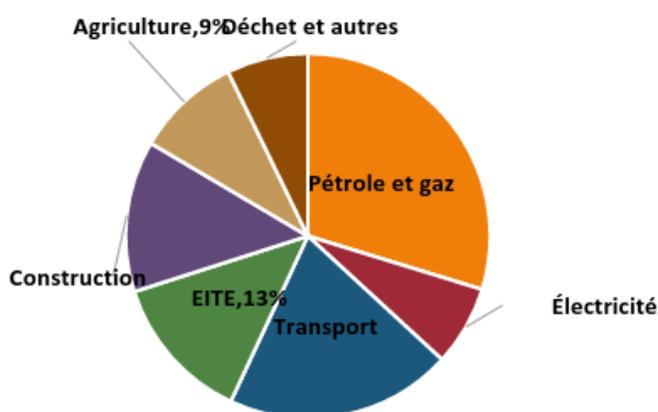
Augmenter l'efficacité de la taxe fédérale sur les véhicules énergivores : La taxe actuelle sur les véhicules énergivores au Canada s'applique à trop peu de véhicules. De plus, le taux est beaucoup trop bas pour influencer efficacement les décisions concernant l'achat d'un véhicule et contribuer aux objectifs en matière de changement climatique. En appliquant la taxe à un plus grand nombre de véhicules et en augmentant le taux pour les véhicules plus coûteux, le gouvernement fédéral pourrait générer de 200 millions à 600 millions de dollars en revenus annuels supplémentaires tout en réduisant de 1 Mt à 2 Mt annuellement les émissions de GES (voir l'Annexe 2 pour les mises en garde et les détails relatifs à ces estimations).

INTRODUCTION

Le Canada s'est engagé à ramener les émissions de GES à au moins 30 % sous les niveaux de 2005 d'ici 2030. Selon le *Deuxième rapport biennal du Canada sur les changements climatiques*, les mesures actuelles devraient entraîner la production de 815 Mt d'équivalents CO₂ en 2030, ce qui laisse un écart de 291 Mt pour atteindre la cible de 524 Mt en 2030¹.

Plusieurs grands secteurs de l'économie devraient afficher une hausse substantielle des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 si l'on conserve les mesures actuelles : les sables bitumineux, le transport de marchandises, les produits chimiques et les engrais ainsi que la construction². Le système national de tarification du carbone actuellement envisagé par les gouvernements fédéral et provinciaux devrait avoir une influence sur les émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur des sables bitumineux et de celui des produits chimiques et des engrais. Cependant, le prix relativement faible du carbone (30 \$/tonne) ne suffira pas à entraîner tous les grands changements requis pour la transition vers une économie à faibles émissions de carbone et pour l'atteinte des objectifs de GES en 2030. Ce serait surtout le cas pour les secteurs du transport et de la construction où les choix des particuliers et des entreprises quant aux habitudes de conduite, à l'achat de véhicules et à la construction de bâtiments seront des moteurs importants de la croissance des émissions.

Figure 1 : Émissions de GES projetés en 2030, % du total des émissions par secteur économique

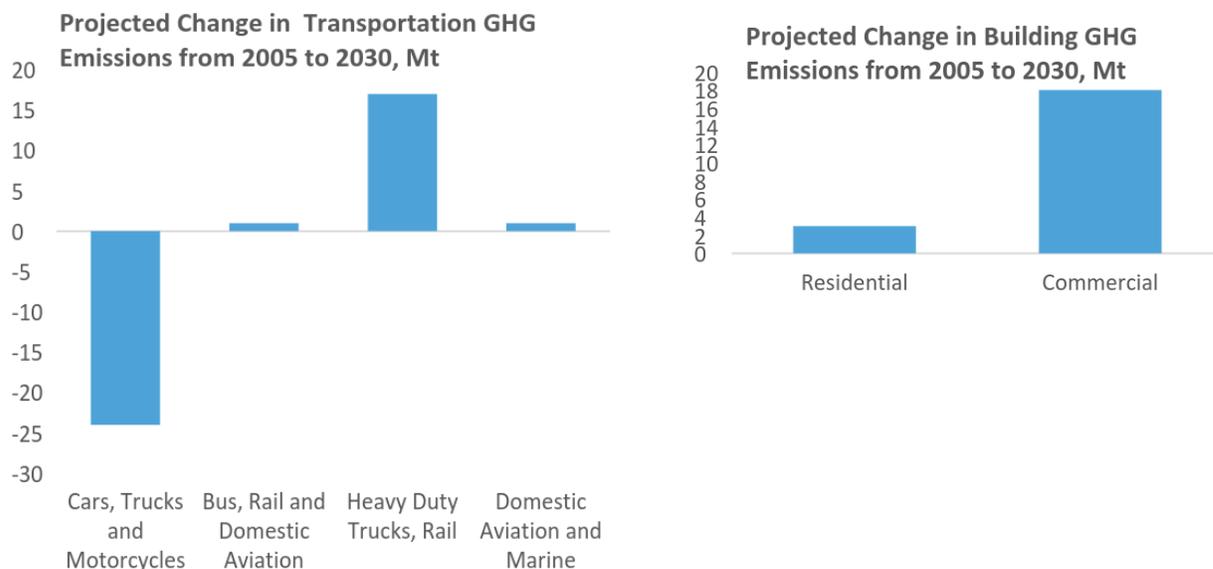


Source : Environnement et Changement climatique Canada. Deuxième rapport biennal du Canada sur les changements climatiques, 2016.

¹ CANADA. MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DU CHANGEMENT CLIMATIQUE. Deuxième rapport biennal du Canada sur les changements climatiques <http://ec.gc.ca/GES-GHG/default.asp?lang=Fr&n=02D095CB-1>, 2016 (consulté en septembre 2016).

² *Ibid.*

Figure 2 : Le transport de marchandises et les constructions commerciales sont parmi les grands secteurs où une augmentation des émissions est prévue d'ici 2030 au Canada.



Source : ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA. Deuxième rapport biennal du Canada sur les changements climatiques, 2016.

Pour atteindre son objectif de réduction des émissions d'ici 2030, le Canada devrait adopter des politiques supplémentaires et complémentaires outre la tarification du carbone qui contribueront à harmoniser les cadres stratégiques économiques et sociaux pour la réalisation des objectifs de réduction des GES à long terme. Dans ce document, il est proposé d'**augmenter l'efficacité de la taxe fédérale sur les véhicules énergivores.**

La taxe actuelle sur les véhicules énergivores au Canada s'applique à trop peu de véhicules. De plus, le taux est beaucoup trop bas pour influencer efficacement les décisions concernant l'achat d'un véhicule et contribuer aux objectifs en matière de changement climatique. En appliquant la taxe à un plus grand nombre de véhicules et en augmentant le taux pour les véhicules plus coûteux, le gouvernement fédéral pourrait générer de 200 millions à 600 millions de dollars en revenus annuels supplémentaires tout en réduisant de 1 Mt à 2 Mt annuellement les émissions de GES (voir l'Annexe 2 pour les mises en garde et les détails relatifs à ces estimations).

AUGMENTER L'EFFICACITÉ DE LA TAXE D'ACCISE FÉDÉRALE SUR LES VÉHICULES ÉNERGIVORES

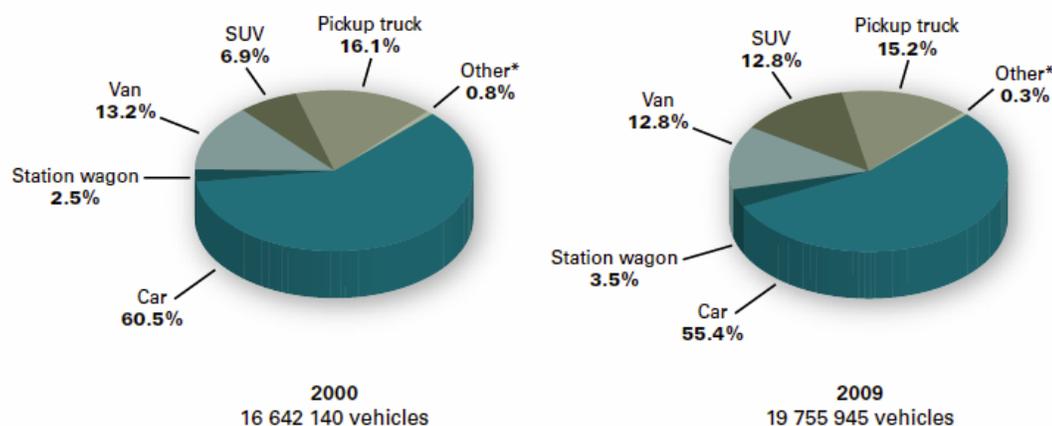
Le gouvernement du Canada prélève actuellement une taxe d'accise — également appelée « écoprélèvement » — sur l'achat de véhicules appartenant à certaines catégories et qui comptent parmi les plus énergivores que l'on retrouve sur les routes du Canada³. Jusqu'à aujourd'hui, cette taxe semble avoir eu peu d'effet sur les décisions d'achat des consommateurs, notamment parce que peu de véhicules sont couverts par la taxe, mais aussi en raison du fait que la taxe est établie en fonction de la consommation de carburant et non selon les émissions de CO₂, et que la compréhension de la taxe et de son rôle dans l'atteinte des cibles relatives au changement climatique est limitée.

³ La plupart des taxes s'appliquent à des marques luxueuses d'automobile, donc, à une faible partie du parc de véhicules de passagers. Pour la liste complète des véhicules assujettis à l'écoprélèvement, voir l'Annexe 1.

Tendances en matière d'achat de véhicules

En 2015, les ventes de véhicules neufs au Canada ont atteint des nombres records, avec les camions légers (les camionnettes, les fourgonnettes et les véhicules utilitaires sport [VUS]) toujours en tête des modèles les plus populaires⁴. Selon la plus récente enquête sur les véhicules au Canada (2009), de 2000 à 2009, la part de la catégorie des « camions légers » a augmenté par rapport à celle des voitures. Le nombre de VUS a presque doublé, et la part de cette catégorie de véhicules dans le parc de véhicules légers est passée de 6,9 % à 12,8 %. Durant la même période, la part des voitures a quant à elle *diminué*, allant de 60,5 % à 55,4 %, alors que celle des familiales a augmenté d'un point de pourcentage pour atteindre 3,5 % en 2009. À l'époque de l'enquête, soit en 2009, le nombre moyen de véhicules par ménage canadien était de 1,47 (une augmentation par rapport à la moyenne de 1,43 enregistrée en 2000)⁵.

Figure 3 : Part des véhicules par type de carrosserie, 2000 et 2009



2000 data are derived from Statistics Canada's *Canadian Vehicle Survey: Annual* (Cat. No. 53-223). The share by body type, found in the publication, was applied to the total number of light vehicles in 2000 (16 642 140 vehicles).

* Straight trucks, tractor-trailers and buses as defined by Statistics Canada.

Source : Ressources naturelles Canada, 2009⁶

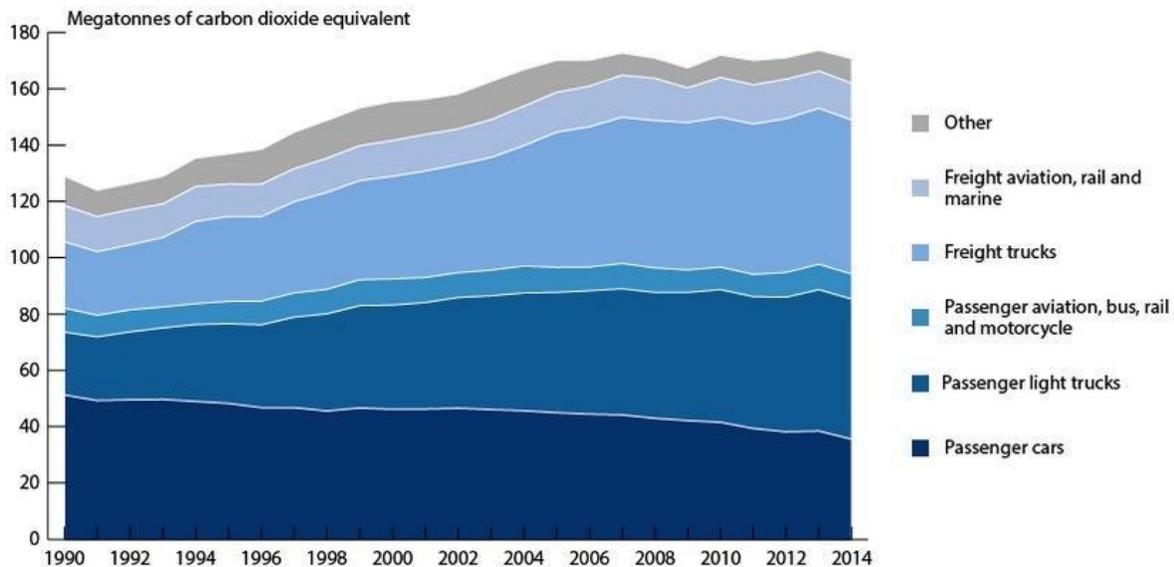
⁴ Les 5 véhicules les plus vendus au Canada en 2015 : Ford 150 (118 837), RAM 1500 (91 195), Honda Civic (64 950), GMC Sierra (53 727), Ford Escape 47 726) Sources : site Web d'Autotrader.ca : <http://www.autotrader.ca/newsfeatures/20160106/canadas-25-best-selling-cars-in-2015/#jByYtGscwY5y958w.97>, voir également : <http://www.autofocus.ca/news-events/news/canadas-30-best-selling-vehicles-in-2015> (consultés en juillet 2016).

⁵ CANADA. MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES. Enquête sur les véhicules au Canada 2009, <http://oee.nrcan.gc.ca/publications/statistiques/evc09/pdf/evc09.pdf>, 2011 (consulté en août 2016).

⁶ *Ibid.*

La Figure 4 ci-dessous montre que pour l'ensemble du parc de véhicules de passagers de 2014, les « camions légers » de passagers ont représenté une source d'émissions de gaz à effet de serre (GES) plus importante que tous les autres véhicules de passagers. Même si le rendement énergétique des voitures s'est amélioré, cela ne permet pas de compenser l'augmentation des émissions qui découle de la transition du parc automobile vers les camions légers qui s'opère depuis 1990⁷.

Figure 4 : Émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, Canada, 1990 à 2014



Source : Environnement et Changement climatique Canada⁸

Les émissions de CO₂ par kilomètre varient grandement parmi les véhicules (Tableau 1). Pour la plupart des catégories de véhicules, on retrouve une gamme de modèles dont certains se positionnent en tête de classement pour leur performance d'émissions de CO₂ ou qui ont des options de modèles hybrides ou électriques en remplacement. Les voitures sportives de luxe sont celles qui offrent les pires rendements énergétiques parmi les différentes catégories de voitures, même si plusieurs véhicules qui ne sont pas haut de gamme obtiennent également une mauvaise cote en ce qui concerne le CO₂. Même si les choix et les performances sont moins

⁷ CANADA. MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES. *Enquête sur les véhicules au Canada 2009*, <http://oee.nrcan.gc.ca/publications/statistiques/evc09/pdf/evc09.pdf>, 2011 (consulté en août 2016).

⁸ CANADA. MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DU CHANGEMENT CLIMATIQUE. *Émissions de gaz à effet de serre par secteur économique*, <https://www.ec.gc.ca/indicateurs-indicators/default.asp?lang=Fr&n=F60DB708-1>, 2016 (consulté en août 2016).

variés du côté des fourgonnettes et des camions légers, certains véhicules surclassent tout de même les modèles qui leur sont équivalents.

Dans la catégorie des voitures intermédiaires par exemple, le modèle qui offre la pire performance émet 3,5 fois plus de CO₂ par kilomètre que celui qui possède le meilleur rendement énergétique. Dans la catégorie des VUS ordinaires, le véhicule le moins écoénergétique émet 2,5 fois plus de CO₂ que celui qui est le mieux classé en matière d'émissions. Dans la catégorie des fourgons et des camionnettes ordinaires, les modèles qui donnent les pires performances émettent respectivement 1,2 et 1,5 fois plus de CO₂ que les modèles équivalents qui obtiennent les meilleurs résultats. Une augmentation du financement public et privé de l'innovation de toutes les catégories de véhicules — combiné à des normes plus strictes pour les nouveaux véhicules — permettrait d'élargir l'éventail de modèles de remplacement offrant de solides performances environnementales.

Tableau 1 : Comparaison des performances environnementales des véhicules écoénergétiques et des véhicules énergivores

	Marque/modèle	Consommation de carburant (parcours combiné ville route L/100 km)	Émissions de CO ₂ (g/km)	Indice de CO ₂ (1 = le pire, 10 = le meilleur)
VOITURES				
MINICOMPACTE (L)				
Meilleur	Fiat 500 Hatchback	6.8	160	8
Pire	Aston Martin DB9 GT	15.6	365	2
DEUX PLACES (T)				
Meilleur	Mazda MX-5	7.8	183	7
Pire	Lamborghini Aventador Roadster	19.3	452	1
Véhicule électrique à batterie	SMART FORTWO Electric drive	2.2	0	10
SOUS-COMPACTE (S)				
Meilleur	Ford Fiesta SFE	6.6	153	8
Pire	Bentley Continental GT Convertible	16	375	2

Véhicule hybride rechargeable	BMW i3 REX	6.0	22	10
Véhicules électriques à batterie	BMW i3	1.9	0	10
	Chevrolet Spark EV	2.0	0	10
	Mitsubishi i-MiEV	2.1	0	10
COMPACTE (C)				
Meilleur	Prius c	4.7	111	10
Pire	Rolls-Royce Phantom Drophead Coupe	17.2	404	2
Véhicule hybride rechargeable	Chevrolet Volt	5.6	32	10
Véhicule électrique à batterie	Ford Focus Electric	2.2	0	10
INTERMÉDIAIRE (M)				
Meilleur	Toyota Prius	4.5	104	10
Pire	Bentley Flying Spur (12 cylindres)	16	375	2
Véhicule hybride rechargeable	Hyundai Sonata Plug-in	5.9	63	10
Véhicule électrique à batterie	Nissan LEAF	2.1	0	10

GRANDE BERLINE (L)

Meilleur	Ford C-Max Hybrid	6.0	140	9
Pire	Rolls-Royce Phantom EWB	17.2	404	2
Véhicule hybride rechargeable	Mercedes-Benz S 550e	9.0	141	9
Véhicule électrique à batterie	Tesla Model S	2.3 – 2.6	0	10

FOURGONS**FOURGONNETTE (V)**

Meilleur	Mazda 5	9.7	226	5
Pire	Chrysler Town and Country FFV	12	282	4

FOURGON DE PASSAGERS (VP)

Meilleur	Ford T-150 Wagon	14.6	342	3
Pires	Chevrolet Express 3500 Passenger	19.8	465	1
	GMC Savana 3500 Passenger	19.8	465	1

CAMIONNETTES**PETITES (PS)**

Meilleurs	Chevrolet Colorado (2.5 L, A6)	10.5	247	5
	GMC Canyon	10.5	247	5
Pire	Nissan Frontier 4WD (transmission M6)	13.7	322	3

ORDINAIRE (PL)

Meilleur	Ford F-150	10.9	256	5
Pire	Toyota Tundra 4WD (5.7 L)	16.3	380	2

VÉHICULES UTILITAIRES SPORT (VUS)

PETIT (US)

Meilleur	Toyota RAV4 Hybrid AWD	7.2	169	8
Pire	Jeep Wrangler Unlimited 4x4 (A5)	13.4	314	4

ORDINAIRE (UL)

Meilleur	Toyota Highlander Hybrid AWD LE	8.4	195	7
Pire	Mercedes-Benz AMG G 65	21.4	476	1
Véhicule hybride rechargeable	BMW X5 xDrive40e	9.9	153	8
Véhicule électrique à batterie	Tesla Model X	2.5 – 2.6	0	10

Source : RESSOURCES NATURELLES CANADA. Guide de consommation de carburant 2016.

La taxation fédérale actuelle des véhicules énergivores

La taxe d'accise fédérale sur les véhicules énergivore — ou écoprélèvement — a été instaurée en mars 2007 afin de remplacer la taxe d'accise sur les véhicules lourds. L'écoprélèvement s'applique lui aussi « aux automobiles conçues principalement pour le transport de passagers, ce qui comprend les familiales, les fourgonnettes et les véhicules utilitaires sport. Cependant, cette taxe ne s'appliquera pas aux camionnettes, aux fourgonnettes conçues pour dix passagers ou plus, aux ambulances ou aux corbillards »⁹.

La liste des véhicules actuellement ciblés par l'écoprélèvement démontre l'étroitesse de la couverture de cette taxe (voir l'Annexe 2 pour la liste complète)¹⁰. Elle est conçue de façon similaire à la « taxe de surconsommation d'essence » (Gas Guzzler Tax) américaine du fait

⁹ AGENCE DU REVENU DU CANADA. *Imposition d'une taxe d'accise sur les véhicules énergivores* <http://www.cra-arc.gc.ca/E/pub/et/etsl64/etsl64-e.html>, 2007 (consulté en juillet 2016).

¹⁰ AGENCE DU REVENU DU CANADA. *Avis à tous les fabricants et marchands en gros d'automobiles titulaires de licence et aux importateurs d'automobiles*, <http://www.cra-arc.gc.ca/E/pub/et/etsl64/etsl64-e.html>, 2007 (consulté en juillet 2016).

qu'elle s'applique uniquement aux véhicules les plus polluants sur le marché, en plus d'être une taxe établie seulement en fonction de la consommation de carburant moyenne pondérée¹¹. Le calcul de l'écoprélèvement est déterminé par Ressources naturelles Canada et combine la cote de consommation de carburant en ville de 55 % à celle sur la route de 45 %¹².

Les automobiles dont la cote de consommation de carburant pondérée est d'au moins 13 litres aux 100 kilomètres sont assujetties à la taxe d'accise aux taux suivants :

- **1 000 \$, s'il s'agit d'une automobile ayant une cote de consommation de carburant pondérée de 13 litres, mais de moins de 14 litres, aux 100 kilomètres;**
- **2 000 \$, s'il s'agit d'une automobile ayant une cote de consommation de carburant pondérée de 14 litres, mais de moins de 15 litres, aux 100 kilomètres;**
- **3 000 \$, s'il s'agit d'une automobile ayant une cote de consommation de carburant pondérée de 15 litres, mais de moins de 16 litres, aux 100 kilomètres;**
- **4 000 \$, s'il s'agit d'une automobile ayant une cote de consommation de carburant pondérée de 16 litres ou plus aux 100 kilomètres¹³.**

¹¹ GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS. AGENCE DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE. Gas Guzzler Tax, <https://www3.epa.gov/fueleconomy/guzzler/index.htm>, 2016 (consulté en juillet 2016).

¹² AGENCE DU REVENU DU CANADA., Avis à tous les fabricants et marchands en gros d'automobiles titulaires de licence et aux importateurs d'automobiles <http://www.cra-arc.gc.ca/E/pub/et/etsl64/etsl64-e.html>, 2007 et AGENCE DU REVENU

¹³ AGENCE DU REVENU DU CANADA. Imposition d'une taxe d'accise sur les véhicules énergivores, <http://www.cra-arc.gc.ca/E/pub/et/etsl64/etsl64-e.html>, 2007. Voir aussi : <http://www.cra-arc.gc.ca/F/pub/et/etsl64/etsl64-f.html> (consultés en juillet 2016).

Encadré 2. Taxe de surconsommation de carburant au Canada...

La taxe d'accise imposée sur les véhicules énergivores (l'écoprélèvement) cible uniquement les plus grands pollueurs du parc de véhicules de passagers du Canada. Parmi ces véhicules, on retrouve plusieurs marques de voitures de luxe telles que Bentley et Rolls Royce, ou de voitures de course dispendieuses telles qu'Aston Martin ou Lamborghini. Un frais allant de 1 000 \$ à 4 000 \$ aura peu de chance de dissuader les acheteurs de voiture de luxe, d'autant plus qu'ils ne tiennent généralement pas compte de ces externalités. Toutefois, pour certains modèles milieu de gamme avec un moteur 8 cylindres, les « muscle cars », tels que la Chevrolet Camaro Z/28 ou la Dodge Challenger, la taxe parvient à produire davantage d'effets sur les acheteurs. Du côté des VUS, seulement trois modèles sont soumis à la taxe d'accise. Le Toyota Sequoia et le Nissan Armada sont les deux VUS les plus polluants avec une consommation de carburant moyenne pondérée de plus de 14,6 L/100 km, et sont assujettis à la taxe au taux de 2 000 \$. Le Jeep Grand Cherokee 4x4 est quant à lui taxé au taux de 1 000 \$. Avec un moteur 8 cylindres de 6,4 L, il consomme en moyenne 16,6 L/100 km en ville et 10 L/100 km sur la route. Plusieurs modèles canadiens qui n'excèdent pas la cote de consommation moyenne de carburant pondérée (de 13 L/100 km) la dépassent toutefois largement lors de la conduite en ville et ne sont pas soumis à la taxe.

Source : http://www.cra-arc.gc.ca/F/pub/et/ets164/list/lst_vh-2015-fra.html. Voir l'Annexe 1 pour la liste des véhicules assujettis à la taxe.

La taxe s'applique principalement aux véhicules de luxe, aux voitures de course ou à haute performance ainsi qu'aux gros VUS dispendieux. Néanmoins, elle n'est pas établie à un taux suffisamment élevé pour réussir à infléchir les décisions d'achat des consommateurs vers des véhicules à meilleur rendement énergétique. Si on prend comme exemple le pire pollueur des modèles de voiture à deux places, soit la Lamborghini Aventador Roadster, selon la formule de taxation actuelle, les acheteurs de ce véhicule — dont le prix au détail s'élève à plus de 400 000 \$ — doivent verser seulement 4 000 \$. Ce montant représente moins de 1 % du prix d'achat d'une voiture qui émet 2,5 fois plus de CO₂ que le modèle de sa catégorie ayant la meilleure performance énergétique. Une personne qui achète une Aston Martin DB9, un véhicule qui affiche le pire taux de consommation de sa catégorie de voitures minicompactes et qui se vend à plus de 200 000 \$, n'est tenue de payer que 1 000 \$ d'écoprélèvement.

Le seuil de consommation de carburant pour l'assujettissement à la taxe est également trop élevé, ce qui permet aux véhicules qui comptent parmi les plus grands émetteurs d'échapper à l'écoprélèvement et aux véhicules appartenant aux catégories des fourgons, des camionnettes et des véhicules à usage particulier d'en être exemptés.

Encadré 3. Les camionnettes ne sont pas taxées

La taxe d'accise fédérale imposée sur les véhicules énergivores ne s'applique pas aux camionnettes. Bien que la part de marché des voitures compactes et sous-compactes augmente, les camionnettes que sont le Ford F-150 (no.1) et le Dodge Ram 1500 (no.2) remportent systématiquement, année après année, le titre des véhicules de passagers les plus vendus au Canada. Le Guide de consommation de carburant 2016 rédigé par Ressources naturelles Canada (voir Tableau 1) établit le classement des véhicules en leur accordant un indice de CO₂ sur une échelle de 1 à 10, la cote 1 étant accordée aux véhicules qui affichent les pires performances d'émissions de CO₂ et celle de 10, aux meilleures performances. La camionnette Ford F-150 a obtenu un indice de CO₂ de 5, soit la cote la plus élevée accordée dans la catégorie des camionnettes ordinaires. La pire performance revient au Toyota Tundra 4WD (moteur 5,7 L) avec un indice de CO₂ de 2.

Sources : <http://www.autotrader.ca/newsfeatures/20160106/canadas-25-best-selling-cars-in-2015/#jByYtGscwY5y958w.97> et <http://www.autofocus.ca/news-events/news/canadas-30-best-selling-vehicles-in-2015>

Plusieurs pays de l'OCDE ont en place des taxes sur l'achat de véhicules ou des taxes d'immatriculation

Plusieurs pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) prélèvent sur l'immatriculation des véhicules un type de taxe qui est, pour la plupart de ces pays, fondée sur des normes d'émissions de CO₂ ainsi que sur leur efficacité relative en matière d'énergie ou de carburant. En Finlande, on doit payer une taxe supplémentaire sur les voitures au diesel (actuellement au taux de 0,055 EUR par jour par 100 kilogrammes de poids), taxe qui ne s'applique pas sur les voitures à essence¹⁴. De son côté, la Nouvelle-Zélande perçoit des frais aux usagers de la route selon la quantité de kilomètres parcourus par des véhicules au diesel¹⁵.

La Norvège, figure de proue en matière de pénétration de marché des véhicules électriques (voir l'Encadré 6 plus bas), perçoit une taxe d'immatriculation sur les véhicules ainsi qu'un droit d'accise annuel sur les véhicules légers et lourds. En 2011, la taxe d'immatriculation a rapporté au gouvernement norvégien 2,6 milliards d'euros sur un total de 8,2 milliards d'euros en recettes liées à l'environnement, ce qui en fait sa plus importante source de revenus en la matière¹⁶.

¹⁴ HARDING, M. (2014).

¹⁵ HARDING, M. (2014).

¹⁶ BRAGADÓTTIR, H. ET COLL. (2014). VOIR LE TABLEAU 30, P. 82.

Selon le système de bonus-malus instauré en France depuis 2008, l'achat d'une voiture se trouve soit taxé, soit subventionné selon son rendement énergétique. En outre, les taxes sur les véhicules dépendent d'une multitude de facteurs tels que les émissions, la puissance et le type de carburant¹⁷. Dans ce système, les voitures les plus polluantes sont assujetties à une taxe de 2 600 euros (environ 3 760 \$ CA). Les voitures moins polluantes peuvent bénéficier d'une réduction de prix pouvant atteindre 1 000 euros (environ 1 450 \$ CA). Bien que le bonus-malus se soit révélé efficace pour opérer une transition vers les véhicules plus écologiques et efficaces en matière d'énergie, il s'est avéré coûteux et son impact net sur l'environnement a été négatif en raison de l'augmentation des effets en amont et aval ainsi que d'une hausse du kilométrage parcouru (voir l'Encadré 4)¹⁸.

Encadré 4. La France et son dispositif bonus-malus de taxation avec remise : tirer les leçons d'un système sans incidence sur les recettes

Dans le cadre d'une évaluation du système bonus-malus de taxation avec remise de la France, ses effets sur le marché français des véhicules ont été qualifiés de « spectaculaires ». Malgré qu'un tel système favorise la transition vers les véhicules plus petits et plus efficaces, les ventes de véhicules neufs ont tout de même augmenté de 13 %, tout comme les émissions de GES, qui ont également connu une hausse. Le gouvernement s'attendait à ce que son dispositif bonus-malus n'ait aucune incidence sur les recettes, mais il a fini par lui coûter 285 millions d'euros en 2008. Un examen du programme a permis de conclure que le principal défaut de conception de cette politique concernait le « point de pivot », c'est-à-dire le point de séparation des véhicules qui polluent moins et qui reçoivent une remise (bonus) de ceux qui polluent davantage et qui doivent payer la taxe (malus). Le point de pivot était trop bas et les remises, trop généreuses. Étant donné que les principaux des effets de la politique se situent au niveau de la production de voitures et du kilométrage parcouru, l'élément le plus important pour assurer une réduction des émissions de CO₂ consiste à effectuer des ajustements qui permettront de faire diminuer les ventes totales ou, du moins, d'assurer leur constance. En revanche, l'étude a conclu que la taxation avec remise demeure un outil grandement efficace s'il est conçu rigoureusement.

Source : D'HAULTFÈUILLE, X. et coll. The Environmental Effect of Green Taxation: The Case of the French « Bonus/Malus », pp.2, 35, 2012.

<http://www.crest.fr/images/doctravail/doctravail2012/2012-13.pdf>

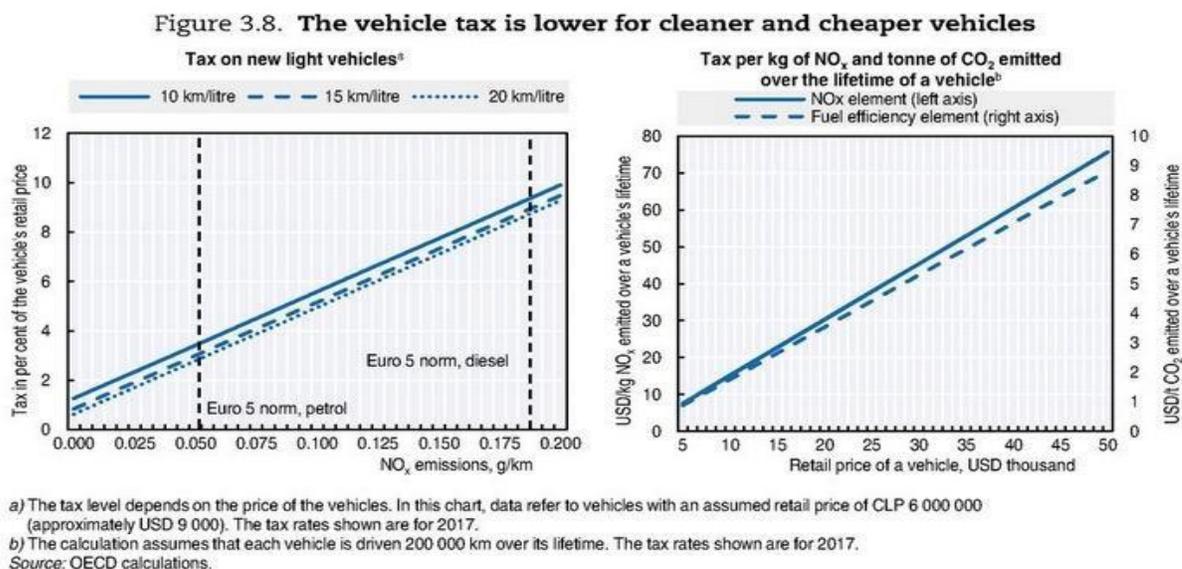
¹⁷ HARDING, M. (2014).

¹⁸ D'HAULTFÈUILLE, X. ET COLL. The Environmental Effect of Green Taxation: The Case of the French "Bonus/Malus".

Consulté à : <http://www.crest.fr/images/doctravail/doctravail2012/2012-13.pdf>, 2012.

Le Chili est un autre pays membre de l'OCDE qui prélève une taxe sur l'immatriculation des véhicules. Le taux de taxe du Chili varie, d'une part, en fonction des émissions d'oxydes d'azote (NOx) et de l'efficacité des véhicules en matière de carburant lors de cycles d'essai en ville et, d'autre part, du prix de vente au détail des véhicules. La part de la taxe relative à l'oxyde d'azote y est progressivement intégrée. En 2016, la part relative au NOx comptera pour 75 % de la pleine valeur de la taxe qui sera appliquée à partir 2017. Il n'est pas encore possible de mesurer les répercussions globales de la taxe, mais plusieurs indicateurs laissent croire que la part de marché des véhicules à faibles émissions augmente¹⁹. La Figure 5 ci-dessous illustre les variations de la taxe d'immatriculation des véhicules au Chili en fonction des émissions de NOx provenant de différents niveaux d'efficacité en matière de carburant.

Figure 5 : La taxe sur les véhicules au Chili est plus basse pour les véhicules moins polluants et moins dispendieux



StatLink  <http://dx.doi.org/10.1787/888933388501>

Source : OCDE. Environmental Performance Reviews: Chile 2016.

¹⁹ D'HAULTFÈUILLE, X. et coll. The Environmental Effect of Green Taxation: The Case of the French "Bonus/Malus".

Consulté à : <http://www.crest.fr/images/doctravail/doctravail2012/2012-13.pdf>, 2012.

Le taux de taxe par unité d'émissions de NO_x et de CO₂ selon la durée de vie utile augmente avec le prix du véhicule. Les véhicules plus dispendieux (20 000 dollars US et plus) sont taxés à plus de 30 dollars US par kg de NO_x. La taxe sur les émissions de CO₂ selon la durée de vie d'un véhicule est moins élevée, mais elle s'applique à tous les véhicules qui se situent sous le seuil de 30 000 dollars US et se base sur la nouvelle taxe du Chili sur les sources fixes d'émissions de carbone (5 dollars US par tonne d'équivalent CO₂). La taxe d'immatriculation du Chili ne s'applique pas aux véhicules commerciaux ni aux VUS.

Encadré 5. Une exemption de TPS sur les véhicules « zéro émission »? La renonciation de la Norvège à la TVA...

La Norvège est un bel exemple de réussite de la transition vers les véhicules électriques où le taux de pénétration du marché de ces véhicules est le plus élevé au monde (26,5 % en mars 2015). Un des facteurs clés de ce succès est l'exemption de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) à l'achat d'un véhicule électrique. Contrairement à plusieurs programmes de taxation avec remise qui doivent établir un budget pour mettre sur pied un programme de remises dont le financement est limité, l'exemption de la TVA en Norvège permet des remises sur une base continue. La Norvège possède une taxe d'immatriculation sur les véhicules neufs, de laquelle les véhicules électriques sont également exemptés. La combinaison de ces avantages et de plusieurs autres dispenses de frais rend l'achat d'un véhicule électrique encore plus intéressant pour les Norvégiens et contribue à combler l'écart avec les véhicules à essence et au diesel.

Source : PACIFIC INSTITUTE FOR CLIMATE SOLUTIONS. *Norway's Electric Vehicle Revolution: lessons for British Columbia*, 2015.

<https://pics.uvic.ca/sites/default/files/uploads/publications/Norway%20EV%20Briefing%20Note%20October%202015.pdf>

Voir aussi (en anglais seulement) :

www.equiterre.org/sites/fichiers/fmm_transportation_recs.pdf

La taxation des véhicules peut influencer les décisions d'achat

Messieurs Nicholas Rivers et Brandon Schaufele ont procédé à l'analyse du programme de taxation avec remise de l'Ontario qui a été en vigueur de 2000 à 2011, mais qui n'est plus en place²⁰. Le programme de taxation avec remise de l'Ontario (le programme de la taxe aux fins de conservation de carburant et du crédit de taxe aux fins de conservation de carburant) a initialement été introduit sous forme de taxation conçue de façon similaire à la taxe d'accise fédérale actuelle imposée aux véhicules. Le Tableau 2 indique qu'en 1989, on prélevait un frais de 600 \$ sur les voitures qui affichaient une consommation de carburant sur route supérieure à 9,5 L/100 km, mais inférieure à 12 L/100 km, et un frais maximum de 3 500 \$ pour les voitures dont la consommation de carburant dépassait 18 L/100 km.

En 1990, le gouvernement de l'Ontario a tenté de doubler et d'allonger l'échéancier initial de cette mesure, mais la pression politique a mené à un compromis. En 1990, davantage de véhicules, y compris des VUS, ont été ajoutés aux modèles assujettis à la taxe, mais les fourgons de passagers ainsi que les camions légers sont demeurés exemptés. Comme le démontre le Tableau 2, une liste distincte de frais pour les VUS avait été créée, avec des taux beaucoup plus bas que pour les voitures. Le gouvernement avait également entrepris à cette époque d'établir des remises pour les véhicules à meilleur rendement énergétique (consommation de carburant inférieure à 6 L/100 km). Une amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules s'est fait sentir durant cette période du programme de taxation avec remise, rendant ainsi davantage de voitures admissibles aux remises. Cette compensation a entraîné une augmentation brutale du nombre de VUS dans le parc automobile, comme l'illustre la Figure 6 plus bas.

Tableau 2 : Liste des frais et remises pour les véhicules neufs du Programme de taxation avec remise de l'Ontario de 1989 à 2010

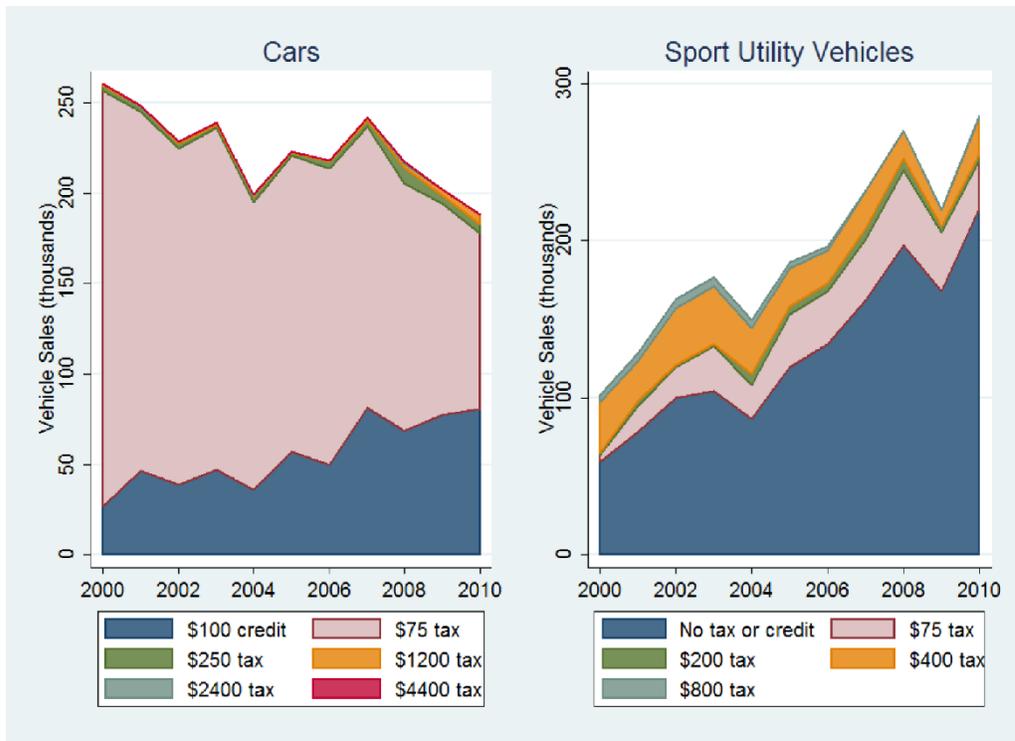
Highway fuel efficiency rating (L/100km)	1989	1990	1991-2010	
	Cars	Cars	Cars	SUVs
less than 6.0	-	-	-100	-
6.0-7.9	-	-	75	-
8.0-8.9	-	200	75	75
9.0-9.4	-	700	250	200
9.5-12.0	600	1200	1200	400
12.1-15.0	1200	2400	2400	800
15.1-18.0	2200	4400	4400	1600
over 18.0	3500	7000	7000	3200

All fees and subsidies are in nominal Canadian dollars. Sources: Government of Ontario (1989), Government of Ontario (1991) and Government of Ontario (2010).

Source : RIVERS, N. et B. SCHAUFELE. *New Vehicle Feebates: Theory and Evidence*, 2014.

²⁰ RIVERS, N. ET B. SCHAUFELE. *New Vehicle Feebates: Theory and Evidence*. Consulté à : <http://www.ivey.uwo.ca/cmsmedia/1361413/new-vehicle-feebrates.pdf>, 2014.

Figure 6 : Ventas de vehículos de pasajeros et de VUS en Ontario par catégorie de véhicules admissibles aux frais et aux remises



Source : RIVERS, N. et B. SCHAUFLELE, B. *New Vehicle Feebates: Theory and Evidence*, <http://www.ivey.uwo.ca/cmsmedia/1361413/new-vehicle-feebrates.pdf>, 2014.

Une conclusion essentielle de l'étude Rivers révèle que de modestes frais et remises peuvent influencer les décisions d'achat de façon importante. L'effet qu'une petite augmentation du taux de taxe a eu sur les ventes de la Ford Mustang démontre l'influence qu'une taxation avec remise relativement faible peut avoir sur la prise de décision du consommateur. En 2004, la Mustang a été redessinée et, avec un moteur plus gros et plus puissant, sa cote de consommation de carburant est passée de 8,9 L/100 km à plus de 9,0 L/100 km. Corollairement, le taux de taxe est soudainement passé de 75 \$ à 250 \$. L'analyse des données de l'Ontario indique que cette faible hausse de 175 \$ par véhicule a suffi à inciter les consommateurs à opter pour d'autres véhicules. Le fait que les ventes de Mustang ont chuté au même moment en Ontario comparativement aux marchés de véhicules d'autres provinces était la conclusion davantage. Les auteurs font cependant la mise en garde qu'il n'est pas clair que les mêmes résultats auraient été observés pour d'autres modèles²¹.

²¹ RIVERS, N. ET B. SCHAUFLELE. (2014).

Afin de tirer des conclusions plus générales en ce qui concerne l'efficacité de la taxation avec remise, l'étude a permis d'analyser les données disponibles de l'Ontario et d'autres provinces afin de déterminer le « vrai changement de comportement sous-jacent » à la taxation avec remise et de conclure si elle a réellement entraîné une « amélioration du bien-être ». Messieurs Rivers et Schaufele ont été en mesure de confirmer que le programme de taxation avec remise de l'Ontario a eu un effet significatif sur la composition du parc automobile, et qu'un frais de 1 000 \$ réduit la part de marché par véhicule d'environ 30 %²². Ces résultats demeurent pour toutes les particularités de véhicules, et d'autres études ont abouti à des résultats semblables. Des études effectuées dans d'autres pays de l'OCDE avec un taux de taxe d'environ 1 000 \$ ont donné des résultats semblables²³.

La taxe d'accise fédérale imposée sur les véhicules énergivores devrait être revue afin d'améliorer son efficacité

L'objectif premier de la taxe d'accise perçue sur les véhicules énergivores devrait être d'influencer les décisions d'achat des consommateurs afin de faire évoluer la demande vers les véhicules à faibles émissions. Une modification de la composition du parc automobile permettrait de réduire les émissions de GES provenant du transport tout en aidant à bonifier le marché d'innovations en matière de véhicules neufs visant à améliorer leurs performances environnementales.

La couverture actuelle de la taxe est trop restreinte et son taux est trop bas pour influencer de façon notable les choix des consommateurs. La gamme de véhicules assujettis à la taxe devrait être élargie, et les taux de taxe devraient reposer à la fois sur les émissions de CO₂ et sur le prix au détail des véhicules. D'autres pays membres de l'OCDE déterminent leur taxation sur les véhicules en fonction des émissions de CO₂, et la mesure devrait être arrimée aux objectifs de lutte au changement climatique du Canada. Cette mesure aborde également la problématique que soulèvent les véhicules au diesel, qui, bien que plus efficaces du point de vue du carburant, émettent davantage de CO₂ pour chaque litre consommé.

Les acheteurs de véhicules ont aujourd'hui accès à une multitude de renseignements en matière d'environnement et de consommation, ce qui peut également être utile au perfectionnement de la taxe d'accise fédérale sur les véhicules énergivores. En plus de l'indice combiné de consommation de carburant, Ressources naturelles Canada fournit maintenant de l'information sur les émissions de CO₂ des véhicules sur une base individuelle selon le modèle ainsi qu'un indice de CO₂. Tous les véhicules légers de passagers (y compris les fourgons de cargaison, les VUS et les camions légers) obtiennent un indice de CO₂ sur une échelle de 1 (le pire) à 10 (le

²² RIVERS, N. ET B. SCHAUFELE. (2014).

²³ RIVERS, N. ET B. SCHAUFELE. (2014).

meilleur)²⁴. Une liste des véhicules les plus écoénergétiques, incluant les modèles traditionnels et les véhicules de technologie avancée, est également disponible²⁵.

En janvier 2016, le gouvernement fédéral a annoncé de nouvelles normes améliorées d'écoétiquetage pour tous les véhicules afin d'aider à sensibiliser davantage les consommateurs²⁶.

²⁴ CANADA. Ministère des Ressources naturelles. Guide de consommation de carburant 2016, <http://www.rncan.gc.ca/energie/efficacite/transports/voitures-camions-legers/achats/7488>, 2016 (consulté en août 2016).

²⁵ CANADA. Ministère des Ressources naturelles. Les véhicules les plus écoénergétiques, <http://www.rncan.gc.ca/energie/efficacite/transports/voitures-camions-legers/achats/7480>, 2016 (consulté en juillet 2016).

²⁶ CANADA. Ministère des Ressources naturelles. Étiquette ÉnerGuide pour les véhicules, <http://www.rncan.gc.ca/energie/efficacite/transports/voitures-camions-legers/achats/7484>, 2016 (consulté en juillet 2016).

RECOMMANDATIONS

- 1. Appliquer la taxe d'accise fédérale sur les véhicules énergivores à tous les véhicules et les VUS dont l'indice de CO₂ est inférieur à 6 (selon les données du Guide de consommation de carburant de Ressources naturelles Canada).** Cela permettra de conserver exempts de frais une variété de véhicules à différents prix tout en élargissant la portée de la taxe à un plus grand nombre de modèles de véhicules.
- 2. Appliquer la taxe d'accise à toutes les fourgonnettes et les camionnettes dont l'indice de CO₂ est inférieur à 5.** Le seuil abaissé reflète le choix restreint des véhicules sur le marché dans ces catégories pour les consommateurs. À mesure que la technologie s'améliorera et que les options de véhicules à émissions plus faibles augmenteront, le seuil pourra être élevé.
- 3. Établir le taux de taxe en fonction de l'indice de CO₂ et du prix d'achat au détail du véhicule :** Ainsi, les véhicules affichant l'indice de CO₂ le plus bas (1) et le prix de vente au détail le plus élevé se verront imposer la taxe la plus élevée.

Par exemple :

Indice de CO ₂ du véhicule	Taxe selon un % du prix d'achat du véhicule
1	10 %
2	9 %
3	8 %
4	7 %
5	5 %

Une telle structure de taxation ferait en sorte que la Lamborghini Aventador Roadster, qui possède un indice de CO₂ de 1 et un prix de vente au détail d'environ 400 000 \$, ferait l'objet d'une taxe de 40 000 \$. En revanche, un véhicule avec un indice de CO₂ de 5 et un prix de vente de 30 000 \$ serait soumis à une taxe de seulement 1,500 \$.

- 4. Établir un indice de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds qui permettra d'instaurer une taxe semblable alors que de plus en plus d'options de véhicules utilitaires lourds à émissions plus faibles sont offertes.**
- 5. Renommer la taxe pour refléter son lien direct avec les objectifs de lutte au changement climatique.** Par exemple, on pourrait lui attribuer le titre de « Taxe sur les véhicules à émissions élevées ».

INCIDENCES ESCOMPTÉES

Les estimations fournies doivent être considérées à titre approximatif. Voir l'Annexe 2 pour obtenir davantage de détails sur les hypothèses, les calculs et les mises en garde concernant ces estimations.

Incidence sur les recettes : La modification du taux de taxe proposée est susceptible de générer des recettes additionnelles pouvant s'élever approximativement entre 200 millions et 600 millions de dollars annuellement et elles sont appelées à diminuer avec le temps alors que de plus en plus de véhicules à faibles émissions seront disponibles sur le marché.

Incidence sur les réductions des GES : Les changements pourraient entraîner des réductions des émissions de GES de l'ordre de 1 Mt à 2 Mt annuellement d'ici 2030, selon la sensibilité des consommateurs à la taxe.

Incidence sur la capacité concurrentielle et les ménages : Les effets de la taxe sur la compétitivité et les ménages devraient être négligeables. Pour la plupart, les consommateurs auront des options de véhicules de même catégorie qui ne sont pas assujettis à la taxe. Avec la taxe arrimée au prix d'achat du véhicule, les consommateurs qui déboursent moins pour l'achat d'un véhicule débourseront également moins pour la taxe. Même si les personnes qui achètent un fourgon ou une camionnette pour leurs besoins professionnels ou personnels ont moins d'options de modèles à faibles émissions que les personnes qui achètent une voiture, la technologie s'améliore à grands pas. Plusieurs véhicules dans les catégories de fourgons et de camionnettes ont actuellement un indice de CO₂ de 5 et ne seraient donc pas assujettis à la taxe. La quantité d'options de remplacement avec de meilleurs indices de CO₂ devrait augmenter au cours des cinq prochaines années : les constructeurs Nissan et Chrysler travaillent à élaborer des fourgonnettes hybrides rechargeables, et Ford ainsi que d'autres constructeurs œuvrent à mettre au point des camionnettes électriques. Des investissements fédéraux et provinciaux dans les infrastructures améliorées de recharge de véhicules électriques contribueront également à assurer la viabilité de ces options.

AUTRES FACTEURS À PRENDRE EN CONSIDÉRATION

Utilisation des recettes : Certains pays et provinces ont choisi d'affecter les recettes provenant d'une taxe sur les véhicules très polluants à l'offre de mesures financières incitatives pour les véhicules à faibles émissions. Appelée taxation avec remise, cette mesure a pour but d'accélérer davantage la transition vers les véhicules à faibles émissions. Néanmoins, le cas du système de bonus-malus en France démontre qu'il est difficile d'apparier les recettes aux dépenses d'un tel programme, ce qui pose un défi du point de vue de la mise en œuvre. Plusieurs provinces offrent également des incitatifs financiers pour l'achat de véhicules électriques. L'augmentation des recettes pourrait également servir à justifier l'amélioration des programmes d'innovation qui contribueront à accélérer la mise au point d'options de véhicules à faibles taux d'émissions, particulièrement dans les catégories des fourgons, des camionnettes et des véhicules utilitaires lourds.

Incidences involontaires : Il se peut qu'une augmentation de la taxe sur certains véhicules incite des conducteurs à conserver leur voiture ou à en acheter une d'occasion plutôt que d'acheter un nouveau modèle plus écoénergétique. Une telle conséquence pourrait être atténuée, par exemple, en dispensant de la taxe les personnes qui laisseront en échange leur véhicule plus vieux et plus polluant lors de l'achat d'un véhicule plus écoénergétique.

ANNEXES

ANNEXE 1. APPLICATION ACTUELLE DE LA TAXE D'ACCISE FÉDÉRALE SUR LES VÉHICULES LES PLUS ÉNERGIVORES

X = essence ordinaire Z = essence super

Modèle	Taille du moteur (L)	# de cylindres	Transmission	Type de carburant Type	Consommation (ville) L/100 KM	Consommation (route) L/100 KM	Consommation de carburant pondérée L/100 KM	Taxe sur les véhicules énergivores
ASTON MARTIN								
DB9	5.9	12	A6	Z	16.2	10.7	13.725	1 000 \$
Vanquish	6	12	A8	Z	15.8	9.6	13.01	1 000 \$
V8 Vantage	4.7	8	M6	Z	16.3	10.4	13.645	1 000 \$
Vantage GT	4.7	8	M6	Z	16.3	10.4	13.645	1 000 \$
V8 Vantage S	4.7	8	M6	Z	16.3	10.4	13.645	1 000 \$
V12 Vantage S	6	12	AM7	Z	17.7	10.9	14.64	2 000 \$
AUDI								
R8	4.2	8	M6	Z	19.1	11.3	15.59	3 000 \$
R8	5.2	10	AM7	Z	17	9.6	13.67	1 000 \$
R8	5.2	10	M6	Z	19.1	11.7	15.77	3 000 \$
R8 Spyder	4.2	8	M6	Z	19.1	11.3	15.59	3 000 \$
R8 Spyder	5.2	10	AM7	Z	17	9.6	13.67	1 000 \$
R8 Spyder	5.2	10	M6	Z	19.1	11.7	15.77	3 000 \$
BENTLEY								
Continental GT	6	12	AS8	Z	17	9.8	13.76	1 000 \$
Bentley Continental GT Convertible	6	12	AS8	Z	18.1	10.4	14.635	2 000 \$
Flying Spur	6	12	AS8	Z	18.2	10.4	14.69	2 000 \$
Mulsanne	6.8	8	As8	Z	20.3	12.7	16.88	4 000 \$
BMW								
760Lix DriveSedan	6	12	AS8	Z	16.9	9.8	13.705	1 000 \$
CHEVROLET								
Camaro Z/28	7	8	M6	Z	16.3	10.4	13.645	1 000 \$
Camaro ZL1	6.2	8	AS6	Z	18	11.1	14.895	2 000 \$
DODGE								
Challenger SRT Hellcat	6.2	8	A8	Z	16.2	9.6	13.23	1 000 \$
Challenger SRT Hellcat	6.2	8	M6	Z	16.3	10	13.465	1 000 \$
Challenger SRT Hellcat	6.2	8	A8	Z	16.2	9.6	13.23	1 000 \$
Viper SRT Coupe	8.4	10	M6	Z	17.6	10.4	14.36	2 000 \$
JEEP								
Grand	6.4	8	A8	Z	16.6	10.7	13.945	1 000 \$

Cherokee FFV 4x4								
LAMBORGHINI								
Aventador coupe	6.5	12	AM7	Z	20.7	11	16.335	4 000 \$
Lamborghini Aventador Roadster	6.5	12	AM7	Z	22.7	13.1	18.38	4 000 \$
Huracan	5.2	10	AM7	Z	15.6	10.9	13.485	1 000 \$
Veneno Roadster	6.5	12	AM7	Z	20.9	12.2	16.985	4 000 \$
LAND ROVER								
Range Rover Supercharged	5	8	AS8	Z	15.5	10.6	13.295	1 000 \$
RR (LWB) Supercharged	5	8	AS8	Z	15.5	10.6	13.295	1 000 \$
LEXUS								
LX 570	5.7	8	AS6	Z	17.1	11.6	14.625	2 000 \$
MASERATI								
Granturismo	4.7	8	AS6	Z	16.4	9.7	13.385	1 000 \$
Granturismo Convertible	4.7	8	AS6	Z	16.4	9.9	13.475	1 000 \$
MERCEDES-BENZ								
C 63 AMG Coupe	6.2	8	AS7	Z	16.1	10.4	13.535	1 000 \$
G550	5.5	8	AS7	Z	18.1	13.6	16.075	4 000 \$
G63 AMG	5.5	8	AS7	Z	17.5	13.4	15.655	3 000 \$
GL 550 4 Matic	4.7	8	AS7	Z	15.8	11.2	13.73	1 000 \$
GL 63 AMG	5.5	8	AS7	Z	15.9	11.4	13.875	1 000 \$
ML 63 AMG 4matic	5.5	8	AS7	Z	15.5	11.5	13.7	1 000 \$
S600	6	12	AS7	Z	15.9	9.7	13.11	1 000 \$
S65 AMG	6	12	AS7	Z	16.7	10	13.685	1 000 \$
S65 AMG	6	12	AS7	Z	16.2	9.6	13.23	1 000 \$
SLS AMG GT COUPE	6.2	8	AM7	Z	16.4	10.7	13.835	1 000 \$
SLS AMG GT COUPE	6.2	8	AM7	Z	16.4	10.7	13.835	1 000 \$
NISSAN								
Armada 4WD	5.6	8	A5	X	17.3	11.4	14.645	2 000 \$
ROLLS ROYCE								
Ghost	6.6	12	AS8	Z	17.3	10.5	14.24	2 000 \$
Ghost EWB	6.6	12	AS8	Z	17.3	10.5	14.24	2 000 \$
Phantom	6.7	12	AS8	Z	18.9	10.9	15.3	3 000 \$
Phantom EWB	6.7	12	AS8	Z	18.8	11	15.29	3 000 \$
Phantom COUPE	6.7	12	AS8	Z	18.9	10.9	15.3	3 000 \$
Phantom Drophead CP	6.7	12	AS8	Z	18.8	11	15.29	3 000 \$
Wraith	6.6	12	AS8	Z	16.9	10	13.795	1 000 \$
TOYOTA								
Sequoia 4WD	5.7	8	AS6	X	17	11.9	14.705	2 000 \$

Source : AGENCE DU REVENU DU CANADA, http://www.cra-arc.gc.ca/F/pub/et/etsl64/list/lst_vh-2015-fra.html

ANNEXE 2 : DÉTAILS DES CALCULS DES RECETTES ET DES INCIDENCES SUR LES GES

Accroître la portée et hausser le taux de la taxe d'accise fédérale pour les véhicules énergivores

Recettes estimées : de 200 millions à 600 millions de dollars par année

Mise en garde : Idéalement, l'estimation des recettes serait calculée selon un modèle économétrique sophistiqué qui intègre la croissance économique projetée, les ventes détaillées de véhicules et les données sur les résultats en matière d'émissions ainsi que les effets dynamiques dans l'économie. L'estimation ci-dessous ne représente qu'un chiffre approximatif à titre d'exemple.

En 2015, on a enregistré au Canada environ 1 939 000 ventes de nouveaux véhicules motorisés (y compris les camions lourds et les autobus)²⁷. En partant du principe que les ventes seront similaires dans le futur, qu'environ 20 % à 30 % des nouveaux véhicules vendus seront assujettis à la taxe et qu'en moyenne la taxe serait de 500 à 1 000 dollars par véhicule, les recettes pourraient être de l'ordre de 200 millions à 600 millions de dollars par année. En outre, les recettes diminueraient probablement au fil du temps à mesure que les fabricants produisent moins de véhicules présentant de faibles résultats en matière d'émissions et que les consommateurs choisissent des véhicules produisant moins d'émissions.

Réductions des GES estimées : de 1 Mt à 2 Mt par année d'ici 2030

Remarque : Idéalement, les estimations de la réduction des GES seraient calculées selon un modèle intégré énergie-émissions-économie, qui intègre les émissions projetées récentes et les effets dynamiques de la réaction des consommateurs. L'estimation ci-dessous ne représente qu'un chiffre approximatif à titre d'exemple.

Les émissions produites par les voitures, les camions et les motocyclettes devraient être de 64 Mt en 2030. Dans ces projections, l'on observe déjà l'intégration d'une tendance vers des véhicules à faibles émissions, en raison du règlement fédéral exigeant de meilleurs résultats en matière d'émissions de CO₂ et un meilleur rendement du carburant pour les véhicules, et en raison d'autres mesures.

²⁷ STATISTIQUE CANADA. Ventes de véhicules automobiles neufs, <http://www.statcan.gc.ca/tables-tableaux/sum-som/l02/cst01/trade12-fra.htm>, 2016 (consulté en août 2016).

Il est difficile de prédire avec précision quelle pourrait être l'autre réaction à une hausse et à une généralisation de la Taxe d'accise sur les véhicules énergivores. Cependant, nous pouvons élaborer une estimation approximative du potentiel.

D'abord, nous pourrions supposer que 80 % des émissions produites par cette catégorie de véhicules sur les routes en 2030 proviennent de véhicules achetés après l'entrée en vigueur des modifications à la taxe (p. ex. 2018). En réalité, ce pourcentage pourrait être plus élevé puisque les propriétaires gardent leurs voitures en moyenne seulement un peu plus de 6 ans.

Cependant, étant donné les émissions plus élevées associées aux véhicules plus anciens, une estimation de 80 % n'est pas exagérée. Si 80 % des émissions attendues en 2030 sont associées à des achats de véhicules sur lesquels l'on pourrait exercer une influence avant 2030, alors il resterait 51,2 Mt sur lesquelles se pencher.

Dans l'étude de Rivers et Schaufele citée à la section 2 ci-dessus, on a conclu qu'un frais de 1 000 \$ réduit la part du marché du véhicule de 30 %²⁸. Les taxes que nous proposons seraient supérieures à 1 000 \$ pour certains véhicules, mais inférieures pour d'autres. Si nous partons du principe que le tiers des nouveaux véhicules de tourisme seront assujettis à la taxe et que l'on incitera 30 % des propriétaires de ces véhicules à opter pour des véhicules produisant en moyenne de 20 % à 40 % moins d'émissions, les réductions de GES pourraient globalement être de l'ordre de 1 Mt à 2 Mt par année d'ici 2030. Une plus forte réaction des consommateurs, l'élargissement de la portée de la taxe aux véhicules utilitaires lourds et de meilleures options de véhicules à faibles émissions entraîneraient des estimations de réduction des GES plus élevées.

Recommandation 3 : Accroître la portée des incitatifs fiscaux pour les bâtiments écologiques

Recettes estimées : S.O.

On ne peut estimer avec exactitude le coût de cette incitation. En fait, le ministère des Finances n'estime pas les coûts des dispositions actuelles de la déduction pour amortissement accéléré (DAA). En effet, on explique qu'il n'existe pas de données pertinentes pour calculer les dépenses fiscales avec une précision raisonnable, et qu'il serait nécessaire de simplifier les hypothèses pour modéliser le schéma des déductions qui seraient demandées en l'absence des incitations²⁹.

²⁸ RIVERS, N. et B. SCHAUFELE. (2014).

²⁹ CANADA. Ministère des Finances. Rapport sur les dépenses fiscales fédérales : Concepts, estimations et évaluations 2016, <https://www.fin.gc.ca/taxexp-depfisc/2016/taxexp1604-fra.asp>, 2016.

Réductions des GES estimées : de 0,5 Mt à 3 Mt par année d'ici 2030

Mise en garde : Idéalement, les estimations de la réduction des GES seraient calculées selon un modèle intégré énergie-émissions-économie, qui intègre les émissions projetées récentes et les effets dynamiques de la réaction des consommateurs. L'estimation ci-dessous ne représente qu'un chiffre approximatif à titre d'exemple.

Les émissions annuelles provenant des bâtiments devraient augmenter de 13 Mt entre 2020 et 2030, une augmentation liée à la construction de nouveaux bâtiments résidentiels et commerciaux. Si les nouvelles mesures incitatives entraînent de 20 % à 30 % des nouveaux bâtiments (ou les bâtiments responsables de 20 % à 30 % des émissions) à réduire les émissions annuelles de 20 % à 30 %, les réductions des GES pourraient être de l'ordre de 0,5 Mt à 1 Mt par année. Si la moitié des nouveaux bâtiments réduisent les émissions annuelles de 50 %, les réductions des GES pourraient atteindre 3 Mt par année.

Étant donné que les projections des émissions produites par les bâtiments excluent les émissions indirectes associées à la consommation d'électricité, les réductions des GES découlant de l'initiative seraient encore plus élevées si l'on tient compte d'une consommation réduite d'électricité (en particulier dans les provinces où l'on produit encore de l'électricité à partir du charbon).