

EVIDENCE

OTTAWA, Thursday, May 20, 2021

The Standing Senate Committee on National Finance met by videoconference this day at 1 p.m. [ET] to study the subject matter of all of Bill C-30, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on April 19, 2021 and other measures.

Senator Percy Mockler (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Before we begin, honourable senators, I'd like to remind senators and witnesses to please keep your microphones muted at all times, unless recognized by name by the chair.

Honourable senators and witnesses, should any technical challenges arise, particularly in relation to interpretation, please signal this to the chair or the clerk and we will work to resolve the issue. If you experience other technical challenges, please contact the ISD service desk at the technical assistance number that was provided to you.

[*Translation*]

The use of online platforms does not guarantee speech privacy or that eavesdropping won't be conducted. As such, while conducting committee meetings, all participants should be aware of such limitations and restrict the possible disclosure of sensitive, private and privileged Senate information.

[*English*]

Participants should know to do so in a private area and to be mindful of their surroundings in any chat or conversations.

We will now begin with the official portion of our meeting as per our order of reference received by the Senate of Canada to the Finance Committee.

My name is Percy Mockler, senator from New Brunswick, and Chair of the Standing Senate Committee on National Finance. Now I would like to introduce the members of the National Finance Committee who are participating in this meeting: Senator Dagenais, Senator M. Deacon, Senator Duncan, Senator Forest, Senator Galvez, Senator Klyne, Senator Loffreda, Senator Marshall, Senator Moncion, Senator Richards and Senator Smith.

I also wish to welcome all viewers across the country who may be watching on sencanada.ca. This afternoon, we continue our study of the subject matter of Bill C-30, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 20 mai 2021

Le Comité sénatorial permanent des finances nationales se réunit aujourd'hui, à 13 heures (HE), par vidéoconférence, pour étudier la teneur complète du projet de loi C-30, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 19 avril 2021 et mettant en œuvre d'autres mesures.

Le sénateur Percy Mockler (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Avant de commencer, honorables sénateurs, je tiens à vous rappeler, ainsi qu'aux témoins, que vous devrez garder vos microphones en sourdine en permanence, à moins que je ne vous donne nommément la parole.

Honorables sénateurs et chers témoins, en cas de problèmes techniques, particulièrement en ce qui a trait à l'interprétation, veuillez en parler au président ou à la greffière, et nous nous efforcerons de les régler. Si vous éprouvez d'autres difficultés techniques, veuillez communiquer avec le bureau de service de la DSI au numéro d'assistance technique qui vous a été fourni.

[*Français*]

L'utilisation de plateformes en ligne ne garantit pas la confidentialité des discours ou l'absence d'écoute. Ainsi, lors de la tenue de réunions de comité, tous les participants doivent en être conscients et limiter la divulgation éventuelle d'informations sensibles, privées et privilégiées du Sénat.

[*Traduction*]

Les participants doivent se trouver dans un endroit privé et être conscients de leur environnement, qu'ils parlent ou qu'ils clavardent.

Nous allons maintenant passer à la partie officielle de notre séance conformément à l'ordre de renvoi que le Sénat du Canada a reçu du Comité des finances.

Je m'appelle Percy Mockler, je suis sénateur du Nouveau-Brunswick et président du Comité sénatorial permanent des finances nationales. J'aimerais maintenant présenter les membres du Comité des finances nationales qui participent à cette réunion, soit le sénateur Dagenais, la sénatrice M. Deacon, la sénatrice Duncan, le sénateur Forest, la sénatrice Galvez, le sénateur Klyne, le sénateur Loffreda, la sénatrice Marshall, la sénatrice Moncion, le sénateur Richards et le sénateur Smith.

Je souhaite également la bienvenue à tous les téléspectateurs du pays qui nous regardent sur sencanada.ca. Cet après-midi, nous poursuivons notre étude de la teneur du projet de loi C-30, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé

on April 19, 2021 and other measures, which was referred to this committee on May 4, 2021, by the Senate of Canada.

First, we welcome the following witnesses: from Canadians for Tax Fairness, the Executive Director, Mr. Toby Sanger. The second witness is from Electric Mobility Canada, President and Chief Executive Officer, Mr. Daniel Breton. Finally, from the Canadian Vehicle Manufacturers' Association, the President and Chief Executive Officer, Mr. Brian Kingston. Welcome to all of you and thank you for accepting our invitation to appear in front of the Senate National Finance Committee on Bill C-30.

We will hear opening remarks and comments in the following order: Mr. Sanger, to be followed by Mr. Breton, with testimony to be concluded by Mr. Kingston, and then senators will be asking questions.

Mr. Sanger, the floor is yours for your comments, please.

Toby Sanger, Executive Director, Canadians for Tax Fairness: Thank you very much, chair and honourable senators, for the invitation to speak with you about Bill C-30 and the budget.

I just wanted to start out by saying that Canada and other countries around the world are facing multiple threats and crises. We, of course, have had the COVID crisis that we're hopefully emerging from, with other health crises looming. We have an even more threatening and damaging climate crisis that we need to address in a more serious way. We have growing inequalities that threaten our democracies, our political institutions and our societies, and we may have economic and fiscal crises on the horizon as well.

These are interconnected and also connected to issues of tax fairness. For example, the pandemic has both exposed deep social inequalities and made them worse. Poorer people without sick leave, with inadequate incomes and crowded housing have suffered far worse in the pandemic and also carried it more.

Wealthy countries and individuals are more responsible for causing climate change but are also least adversely affected by it, and the ones most easily able to adapt. The poor are most affected by carbon prices but are also the least able to afford things like electric vehicles and lack the means, security and ability to make the transitions needed.

Decades of trickle-down economic policies have failed to trickle down but have also failed to stimulate sustainable growth. Instead, we have had increasing inequality and economic instability, increasing corporate concentration, monopolization

au Parlement le 19 avril 2021 et mettant en œuvre d'autres mesures, qui a été renvoyé au comité par le Sénat du Canada, le 4 mai 2021.

Tout d'abord, nous souhaitons la bienvenue à M. Toby Sanger, directeur général de Canadiens pour une fiscalité équitable. Le deuxième témoin sera M. Daniel Breton, président et directeur général de Mobilité électrique Canada. Enfin, de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules, nous entendrons M. Brian Kingston, qui en est le président et chef de la direction. Bienvenue à tous et merci d'avoir accepté notre invitation à témoigner devant le Comité sénatorial des finances nationales au sujet du projet de loi C-30.

Nous entendrons les observations liminaires dans l'ordre suivant : M. Sanger, M. Breton, puis M. Kingston en dernier, après quoi les sénateurs poseront leurs questions.

Monsieur Sanger, vous avez la parole.

Toby Sanger, directeur exécutif, Canadiens pour une fiscalité équitable : Merci beaucoup, monsieur le président et honorables sénateurs, de m'avoir invité à vous parler du projet de loi C-30 et du budget.

Je commencerai simplement par dire que le Canada et d'autres pays font face à de multiples menaces et crises. Bien entendu, nous avons connu la crise de la COVID dont nous espérons sortir, mais d'autres crises sanitaires planent encore à l'horizon. Nous sommes aux prises avec une crise climatique encore plus menaçante et dévastatrice, et nous devons nous y attaquer plus sérieusement. Nous sommes confrontés aux inégalités croissantes qui menacent nos démocraties, nos institutions politiques et nos sociétés, outre que des crises économiques et financières pourraient survenir.

Non seulement ces éléments sont interreliés, mais ils ont également un rapport avec les questions touchant à l'équité fiscale. Par exemple, la pandémie a mis au jour de profondes inégalités sociales et les a aggravées. Les personnes les plus pauvres qui n'ont pas de congé de maladie, dont les revenus sont insuffisants et qui vivent dans des logements surpeuplés ont souffert beaucoup plus de la pandémie que les mieux nantis.

Les pays et les personnes riches sont plus responsables des changements climatiques, mais ils sont aussi les moins touchés et les plus en mesure de s'y adapter. Les pauvres sont les plus touchés par les prix du carbone, mais ils sont aussi les moins en mesure de se payer des choses comme des véhicules électriques et ils n'ont ni les moyens, ni l'assurance, ni la capacité de faire les transitions nécessaires.

Des décennies de politiques économiques axées sur la théorie du ruissellement n'ont donné lieu à aucune retombée et n'ont pas non plus permis de stimuler durablement la croissance. Au lieu de cela, les inégalités et l'instabilité économique se sont accrues,

and less competition, and we have seen local and main street businesses muscled out by mega-corporate giants. Even the IMF and OECD now say that we need greater equality to achieve stronger economic growth.

What does this have to do with Bill C-30 and taxation? Lots, but also not enough. It's the largest corporations that have been most easily able to avoid paying their fair share of taxes through loopholes and international tax dodging.

We will need a lot more money to pay for the costs of the pandemic, for the recovery and for the transition to a more sustainable economy. We're also not going to be able to make that transition unless the most vulnerable with the lowest incomes and those most affected are supported in a just transition.

There are a lot of positive measures in Bill C-30, such as the increase in the minimum wage, the extension of COVID and EI benefits, funding for child care and infrastructure and much more, but we're also going to need much more.

For too long we have given foreign digital giants — some of the largest corporations in the world — generous tax preferences at the expense of Canadian companies and producers. We're glad the federal government will finally apply the GST/HST to imports of digital services and goods supplied through fulfillment warehouses like Amazon. This is one important step towards levelling the digital playing field.

But the federal government should also be doing more. We're glad to see that the federal government is committing to introduce a digital services tax on the revenues of e-commerce giants starting next year, but the proposed DST will only apply to a small number of companies. We need more fundamental international corporate tax reform, including a global minimum corporate tax rate and an allocation of the taxable profit of companies between countries in the same way we do in Canada between provinces.

We're also glad the government is restricting the number of corporate tax loopholes and the stock option deduction loophole in this budget, but it should be completely closed instead of just partially closed. We should also follow the lead of U.S. President Joe Biden, who is planning to eliminate lower tax rates on capital gains for the wealthiest. It's unconscionable that the wealthiest in society pay a lower rate of tax on their investment income than ordinary working people pay on their employment income.

la concentration des entreprises a augmenté, la monopolisation et la concurrence ont diminué, et nous avons vu les entreprises locales et traditionnelles se faire écraser par des géants, par des méga-entreprises. Même le FMI et l'OCDE disent maintenant qu'il faut miser sur plus d'égalité si nous voulons parvenir à une croissance économique plus forte.

Qu'est-ce que cela a à voir avec le projet de loi C-30 et avec la fiscalité? À la fois beaucoup et pas assez. Ce sont les plus grandes entreprises qui ont le mieux réussi à éviter de payer leur juste part d'impôt grâce à des échappatoires fiscales et à l'évasion fiscale internationale.

Nous aurons besoin de beaucoup plus d'argent pour payer les coûts de la pandémie, ainsi que pour assurer la reprise et la transition vers une économie plus durable. Nous ne pourrons pas non plus faire cette transition à moins que les personnes les plus vulnérables ayant les revenus les plus faibles et les personnes les plus touchées soient soutenues dans une transition juste.

Le projet de loi C-30 contient beaucoup de mesures positives, comme l'augmentation du salaire minimum, la prolongation des prestations de la COVID et de l'assurance-emploi, le financement des garderies et des infrastructures, et bien plus encore, mais nous aurons aussi besoin de beaucoup plus.

Pendant trop longtemps, nous avons accordé aux géants du numérique étrangers — à certaines des plus grandes sociétés du monde — de généreux avantages fiscaux aux dépens des entreprises et des producteurs canadiens. Nous sommes heureux que le gouvernement fédéral applique enfin la TPS/TVH aux importations de services numériques et de biens fournis par des entreprises qui gèrent des entrepôts de traitement de commandes comme Amazon. Il s'agit d'une étape importante vers l'uniformisation des règles du jeu dans l'univers du numérique.

Cependant, le gouvernement fédéral devrait en faire davantage. Nous sommes heureux de voir que celui-ci s'engage à imposer une taxe sur les services numériques sur les revenus des géants du commerce électronique à compter de l'an prochain, mais la TSN proposée ne s'appliquera qu'à un petit nombre d'entreprises. Nous avons besoin d'une réforme plus fondamentale de l'impôt sur les sociétés à l'échelle internationale, notamment sous la forme d'un taux d'imposition minimum des sociétés à l'échelle mondiale et d'une répartition des bénéfices imposables des entreprises entre les pays, de la même façon que nous le faisons au Canada entre les provinces.

Nous sommes aussi heureux de constater que, dans ce budget, le gouvernement limite le nombre d'échappatoires fiscales pour les sociétés, dont l'échappatoire liée à la déduction pour options d'achat d'actions, mais il y aurait lieu de l'éliminer complètement plutôt que partiellement. Nous devrions aussi suivre l'exemple du président des États-Unis, Joe Biden, qui prévoit d'éliminer les taux d'imposition plus bas sur les gains en capital pour les plus riches. Il est inadmissible que les plus riches

I'm glad that the government committed in the Throne Speech to identify ways to tax extreme wealth but disappointed there wasn't anything in this budget for that.

Many large corporations also made record profits over the past year. The study we released last week revealed that 50 of Canada's large corporations made record profits, with a number also collecting the CEWS wage subsidy and paying low rates of tax. We should do what we did during previous wars and introduce excess profits and pandemic surtaxes.

We're glad the government has some environmental measures in this budget and is making carbon incentive payments more visible. But the federal carbon pricing framework also needs to be significantly strengthened by ensuring that large emitters pay the full carbon price, and by applying carbon tariffs and rebates to imports and exports to countries without carbon pricing so that Canadian industry and jobs aren't adversely affected. We also need to finally eliminate fossil fuel subsidies. It's long overdue.

Finally, I'd like to commend the finance minister for committing to introduce a public registry of the real owners of companies. This will help to reduce money laundering, tax evasion and other criminal activities. Canada should also increase transparency and accountability in other ways, including by strengthening whistle-blower protections and requiring large multinational corporations to publish country-by-country reports of their sales, profits and taxes paid.

Thank you very much. I realize I've gone over my time. I appreciate your patience and I look forward to your questions. Thanks.

The Chair: Thank you, Mr. Sanger.

[Translation]

Mr. Breton, you have the floor.

Daniel Breton, President and Chief Executive Officer, Electric Mobility Canada: We would like to thank the members of the Standing Senate Committee on National Finance for their invitation.

de la société paient moins d'impôt sur leur revenu de placement que ce que les travailleurs ordinaires n'en paient sur leur revenu d'emploi.

Je m'étais réjoui que, dans le discours du Trône, le gouvernement se soit engagé à trouver des moyens d'imposer la richesse extrême, mais je suis déçu de voir que ce budget ne renferme aucune mesure en ce sens.

De nombreuses grandes sociétés ont également réalisé des profits records au cours de la dernière année. L'étude que nous avons rendue publique la semaine dernière a révélé que 50 des grandes sociétés canadiennes ont fait des profits records, et un certain nombre d'entre elles ont également touché la Subvention salariale d'urgence du Canada, la SSUC, et payé de faibles taux d'imposition. Nous devrions faire ce que nous avons fait lors des deux guerres, soit imposer les profits excédentaires et appliquer une surtaxe en situation de pandémie.

Nous sommes heureux que le gouvernement ait prévu des mesures environnementales dans ce budget et qu'il rende plus visibles les incitatifs financiers de lutte contre le carbone. Mais il y a lieu de considérablement renforcer le cadre fédéral de tarification du carbone en veillant à ce que les grands émetteurs paient le plein prix du carbone. Il faut aussi imposer des tarifs sur le carbone pour les importations en provenance de pays qui n'appliquent pas une telle tarification, et pour nos exportations vers ces mêmes pays, afin que l'industrie et les emplois canadiens ne soient pas indûment pénalisés. Et puis, il faut aussi éliminer les subventions aux combustibles fossiles. Il est grand temps de le faire.

Enfin, je tiens à féliciter la ministre des Finances de s'être engagée à mettre en place un registre public des véritables propriétaires d'entreprises. Cela contribuera à réduire le blanchiment d'argent, l'évasion fiscale et d'autres activités criminelles. Le Canada devrait également accroître la transparence et la reddition de comptes par d'autres moyens, notamment en renforçant les mesures de protection des dénonciateurs et en obligeant les grandes multinationales à publier des rapports sur leurs ventes, leurs profits et les impôts qu'elles paient, pays par pays.

Merci beaucoup. Je me rends compte que j'ai dépassé mon temps de parole. Je vous remercie de votre patience et je suis prêt à répondre à vos questions. Merci.

Le président : Merci, monsieur Sanger.

[Français]

La parole est à vous, monsieur Breton.

Daniel Breton, président et directeur général, Mobilité électrique Canada : Bonjour. Nous tenons à remercier les membres du Comité sénatorial permanent des finances nationales de l'invitation.

Founded in 2006, Electric Mobility Canada is one of the world's leading organizations in transportation electrification, a sector that includes both Canadian and multinational companies. It is the Canadian organization with the most experience and expertise in advancing discussions, regulations and projects related to transportation electrification.

[English]

Here are some facts to take into consideration, according to the *Global EV Outlook 2021*, published just a few weeks ago by the International Energy Agency:

Electric car registrations increased by 41% in 2020, despite the pandemic-related worldwide downturn in car sales in which global car sales dropped 16%.

According to the Bloomberg New Energy Finance *EV Outlook 2020*, by 2025, EVs will hit 10% of global passenger vehicle sales, rising to 28% in 2030 and 58% in 2040.

According to a newly released report by TD Economics, it is estimated that by 2050, between 312,000 and 450,000 of Canada's current 600,000 direct and indirect jobs in oil and gas could become casualties of falling demand for fossil fuel as more countries and companies commit to net-zero greenhouse gas emissions.

According to another report called *The Fast Lane, Tracking the Energy Revolution 2019*, from Clean Energy Canada, there will be approximately 560,000 clean jobs by 2030 in Canada, with almost 50% of them in clean transportation.

According to a 2020 analysis by Electric Mobility Canada, a Canadian electric mobility strategy inspired by those of B.C., Quebec or California could generate up to \$200 billion in sales revenue between 2021 and 2030.

In the Standing Committee on Finance report called *Investing in Tomorrow: Canadian Priorities for Economic Growth and Recovery*, we could see that many of our recommendations were supported for electric mobility, such as recommendations 110, 111, 136, 139, 140, 141, 142, 143, 144 and 145.

We at EMC applaud Budget 2021 for its inclusion of many important items in support of workers who need training or retraining or businesses who want to invest in the clean tech sector. However, many important items are not included in the budget, such as a Canadian electric mobility strategy that includes a ZEV, or zero-emission vehicle, supply chain strategy; an evolution of EV rebates to make sure they include used EVs and up-and-coming light-duty electric trucks such as the all-new Ford F-150 that was unveiled yesterday, which won't be

Mobilité électrique Canada, qui a été fondée en 2006, est une des premières organisations au monde en électrification des transports, un secteur qui comprend aussi bien des entreprises canadiennes que des multinationales. Elle est l'organisation canadienne qui possède le plus d'expérience et d'expertise pour faire avancer la réflexion, la réglementation et les projets en électrification des transports.

[Traduction]

Voici quelques données à prendre en considération, selon le rapport *Global EV Outlook 2021* publié il y a quelques semaines par l'Agence internationale de l'énergie :

Les immatriculations de voitures électriques ont augmenté de 41 % en 2020, malgré le ralentissement mondial des ventes de voitures lié à la pandémie, période au cours de laquelle les ventes mondiales de voitures ont chuté de 16 %.

Selon l'*EV Outlook 2020* de Bloomberg New Energy Finance, en 2025, les VE représenteront 10 % des ventes mondiales de véhicules de tourisme, puis 28 % en 2030 et 58 % en 2040.

Selon un rapport récemment publié par TD Economics, on estime que, d'ici 2050, entre 312 000 et 450 000 des 600 000 emplois directs et indirects actuels du Canada dans le secteur du pétrole et du gaz pourraient être victimes de la baisse de la demande de combustibles fossiles, à mesure que davantage de pays et d'entreprises s'engagent à atteindre des émissions nettes de gaz à effet de serre nulles.

Selon un autre rapport intitulé *The Fast Lane, tracking the energy revolution* de Clean Energy Canada, il y aura environ 560 000 emplois propres d'ici 2030 au Canada, dont près de 50 % dans le transport propre.

Selon une analyse réalisée en 2020 par Mobilité Électrique Canada, une stratégie canadienne de mobilité électrique inspirée de celles de la Colombie-Britannique, du Québec ou de la Californie, pourrait générer jusqu'à 200 milliards de dollars de revenus de vente entre 2021 et 2030.

Dans le rapport du Comité permanent des finances intitulé *Investir dans l'avenir : Priorités canadiennes pour la croissance et la reprise économiques*, nous avons pu voir de nombreuses recommandations soutenant la mobilité électrique, comme les numéros 110, 111, 136, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145.

Chez Mobilité électrique Canada, MEC, nous applaudissons le budget 2021 parce qu'il inclut de nombreux éléments importants pour soutenir les travailleurs qui ont besoin de formation ou de recyclage ou les entreprises qui veulent investir dans le secteur des technologies propres. Cependant, de nombreux éléments importants ne sont pas inclus dans le budget. On peut songer à une stratégie canadienne d'électrification des transports comprenant une stratégie de chaîne d'approvisionnement des VZE, à une évolution des rabais accordés pour les VZE, afin de

admissible for any rebate; or the details for the electric bus and school bus program from Infrastructure Canada, which for now is actually stopping sales because everyone is waiting for the program.

Just two days ago, President Biden announced that he intended the U.S. to become the world leader in electric vehicle manufacturing. That's why EMC fully supports the agreement of the Canadian and U.S. governments on the importance of the development of a zero-emission vehicle future and a battery strategy. However, according to the Clean Energy Canada report released this week, in which EMC participated:

... despite actions taken to date, industry stakeholders felt that Canada is still a long way from having a mature battery supply chain.

The same could be said about a ZEV supply chain, for that matter.

According to a soon-to-be-released report by EMC, in 2020 China controlled 54% of the production capacity of the world's 15 largest battery plants, followed by South Korea at 28% and Japan at 14%. This means that 96% of the battery production capacity is owned by Asian companies. That's why, for economic, environmental and geopolitical reasons, we recommend that Canada develop its own electric mobility strategy that includes a ZEV supply chain strategy; that we have more charging infrastructure, more ZEV rebates, education and training, which is key; and finally, that we implement ZEV regulation, since voluntary measures alone won't be enough for Canada to reach its climate change and ZEV adoption targets.

We also recommend that Canadian and American EV-related companies get priority access to our own strategic minerals and metals so that Canada doesn't just end up exporting its natural resources where they will be transformed into finished products for electric vehicles, meaning that the added value will be outside the country; that Canadian EV products, technologies and services get access to the U.S. market; and that we address the issue of the Buy American Act to see how both countries can work together on a North American EV strategy inspired by the one in Europe.

s'assurer qu'ils incluent les VZE d'occasion et les camions électriques légers à venir tels que les VUS électriques ou les camionnettes électriques comme le nouveau Ford F-150, dévoilé hier, mais qui ne fera pas l'objet d'un rabais. Pensons enfin aux détails du programme d'autobus urbains et d'autobus scolaires électriques d'Infrastructure Canada qui, pour l'instant, a provoqué un arrêt des ventes parce que tout le monde attend le programme.

Il y a tout juste deux jours, le président Biden a annoncé qu'il souhaitait que les États-Unis deviennent le leader mondial de la fabrication de véhicules électriques. C'est pourquoi MEC soutient pleinement l'accord des gouvernements canadien et américain sur l'importance de développer un véhicule à émission zéro et une stratégie concernant les batteries. Toutefois, selon le rapport de Clean Energy Canada publié cette semaine et auquel MEC a participé :

[...] malgré les actions prises à ce jour, les parties prenantes de l'industrie estiment que le Canada est encore loin d'avoir une chaîne d'approvisionnement de batteries mature.

On pourrait dire la même chose de la chaîne d'approvisionnement des VZE.

Selon un rapport de MEC qui sera bientôt publié, en 2020, la Chine contrôlait 54 % de la capacité de production des 15 plus grandes usines de batteries du monde, devant la Corée du Sud avec 28 % et le Japon avec 14 %. Cela signifie que 96 % de la capacité de production de batteries est détenue par des entreprises asiatiques. C'est pourquoi, pour des raisons économiques, environnementales et géopolitiques, nous recommandons que le Canada élabore sa propre stratégie d'électrification des transports qui comprenne une stratégie de chaîne d'approvisionnement de VZE, davantage d'infrastructures de recharge, des rabais pour VZE légers, lourds et hors route, des programmes d'éducation et de formation et, enfin, une réglementation sur les véhicules à émission zéro, car les mesures volontaires ne suffiront pas pour que le Canada atteigne ses objectifs en matière de changements climatiques et d'adoption de VZE.

Nous recommandons aussi que les entreprises canadiennes et américaines liées aux VZE obtiennent un accès prioritaire à nos propres minéraux et métaux stratégiques, afin que le Canada ne se contente pas d'exporter ses ressources naturelles là où elles seront transformées en produits finis pour les véhicules électriques, ce qui signifie que la valeur ajoutée serait apportée à l'extérieur du pays. Nous recommandons de plus que les produits, les technologies et les services canadiens liés aux VZE aient accès au marché américain, et que nous abordions la question du Buy American Act pour voir comment les deux pays peuvent travailler ensemble sur une stratégie nord-américaine pour les VE inspirée de celle de l'Europe.

[Translation]

That is why Electric Mobility Canada, in collaboration with other Canadian industry stakeholders, will formally announce in June the launch of an electric vehicle supply chain initiative, the Canadian ZEV Supply Chain Alliance, to help accelerate Canada's industrial transition to transportation electrification.

If time permits, Electric Mobility Canada will make seven more detailed recommendations to accelerate economic recovery and Canadian exports through transportation electrification.

Thank you.

The Chair: Thank you, Mr. Breton.

[English]

Brian Kingston, President and Chief Executive Officer, Canadian Vehicle Manufacturers' Association: Thank you, Mr. Chair and honourable senators, for the invitation to appear today as part of the committee's study.

The Canadian Vehicle Manufacturers' Association, or CVMA, is the industry association that represents Canada's leading manufacturers of light- and heavy-duty motor vehicles. Our membership includes Ford Motor Company of Canada Ltd., General Motors of Canada Company and Stellantis, also known as FCA Canada Inc.

Our automotive industry is responsible for approximately \$16 billion in economic activity, 135,000 direct jobs and over half a million indirect jobs. Last year it was Canada's second-largest export sector, with \$42.9 billion in exports.

This past year has been extremely challenging for the industry. Sales were down nearly 20% year over year. This is the largest single-year decline in decades. Now the industry continues to face challenges due to pandemic-related uncertainty and the global semiconductor shortage, which is expected to reduce vehicle production in North America by upwards of 1 million units.

Despite the challenges, though, the integrated North American industry is making significant investments into electrification, connected vehicles and autonomous driving. Automakers are investing approximately \$300 billion globally into electrification alone, with some committing to electrify their fleets entirely. CVMA member companies have announced \$5.7 billion in new investments in Canada over the past 10 months and much of this is dedicated to building electric vehicles.

[Français]

C'est pourquoi Mobilité électrique Canada, en collaboration avec d'autres intervenants de l'industrie canadienne, annoncera officiellement au mois de juin le lancement d'une initiative canadienne pour la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques, que l'on désigne en anglais sous le nom de *Canadian ZEV Supply Chain Alliance*, afin de contribuer à accélérer la transition industrielle du Canada en électrification des transports.

Plus tard, si le temps nous le permet, Mobilité électrique Canada formulera sept recommandations plus précises pour accélérer la reprise économique et les exportations canadiennes grâce à l'électrification des transports.

Je vous remercie.

Le président : Merci, monsieur Breton.

[Traduction]

Brian Kingston, président et chef de la direction, Association canadienne des constructeurs de véhicules : Merci, monsieur le président et honorables sénateurs, de m'avoir invité à comparaître aujourd'hui dans le cadre de l'étude du comité.

L'Association canadienne des constructeurs de véhicules, l'ACCV, est l'association industrielle qui représente les principaux fabricants canadiens de véhicules légers et lourds. Nous comptons parmi nos membres Ford du Canada Limitée, General Motors du Canada et Stellantis, aussi connue sous le nom de FCA Canada Inc.

Le secteur de la construction automobile génère environ 16 milliards de dollars d'activité économique, donne lieu à 135 000 emplois directs et à plus d'un demi-million d'emplois indirects. L'an dernier, nous étions le deuxième secteur d'exportation en importance au Canada, avec des exportations de 42,9 milliards de dollars.

L'année passée a été extrêmement difficile pour notre secteur. Les ventes ont diminué de près de 20 % par rapport à l'année précédente. Il s'agit de la plus forte baisse annuelle depuis des décennies. Aujourd'hui, nous continuons de faire face à des difficultés en raison de l'incertitude liée à la pandémie et de la pénurie mondiale de semi-conducteurs. Celle-ci devrait entraîner une réduction de la production de véhicules en Amérique du Nord de plus d'un million d'unités.

Malgré ces difficultés, l'industrie nord-américaine intégrée investit considérablement dans l'électrification, les véhicules connectés et la conduite autonome. Les constructeurs automobiles investissent environ 300 milliards de dollars à l'échelle mondiale dans l'électrification seulement, et certains s'engagent à électrifier entièrement leur parc de véhicules. Les entreprises membres de l'ACCV ont annoncé de nouveaux investissements de 5,7 milliards de dollars au Canada au cours

With respect to Budget 2021, we applaud the commitment to the automotive industry and the transition to EVs. This includes funding for coordinated EV charging infrastructure codes and standards; incremental new funds for the Strategic Innovation Fund; the Net Zero Accelerator; funding for R&D to advance critical battery mineral processing; and a proposed corporate tax rate reduction for businesses that manufacture zero-emission technologies in Canada, such as EVs. We look forward to learning more about these proposals as the legislation is developed.

Further to Bill C-30, we welcome the provision to extend the 100% capital cost allowance, or CCA, write-off for business investments in certain zero-emission vehicles to a wider array of eligible automotive equipment and vehicles. We believe this extension will help businesses and fleets adopt EVs.

We also encourage the government to increase the \$55,000 cap, given the growing number of electric vehicle models coming to market. For businesses and fleets to utilize the CCA, it's important it will also apply to larger vehicles coming to market, including pickup trucks and SUVs, which businesses and fleets tend to use. We think the application process should be efficient in keeping administrative requirements to a minimum.

While these measures are encouraging, I believe we need to be more ambitious if we're going to benefit from this transition to EVs. We need a bold, comprehensive plan to address the well-known and well-documented barriers to EV adoption, and this will only be successful if we bring all the key players to the table, including automakers, dealers, provinces and territories, the federal government, municipalities, non-profit education organizations and energy providers.

The most recent poll of Canadian attitudes towards EVs finds that we need to do much more to boost consumer demand. Consumers are still very concerned with driving range, the higher purchase price of vehicles, a lack of public charging infrastructure and the time required to charge. How do we address that? We need EV consumer purchase incentives until we reach price parity with gas-powered vehicles, we need expanded access to EV charging infrastructure and we need more on the education side of things.

des 10 derniers mois, dont une grande partie est consacrée à la construction de véhicules électriques.

En ce qui concerne le budget de 2021, nous saluons l'engagement pris envers l'industrie automobile et la transition vers les véhicules électriques. Cela comprend le financement de codes et de normes coordonnés pour l'infrastructure de recharge des VE; de nouvelles sommes versées dans le Fonds stratégique pour l'innovation; l'accélérateur net zéro; le financement de la recherche et du développement pour faire progresser le traitement des minéraux essentiels des batteries; et un projet de réduction du taux d'imposition des entreprises qui fabriquent des technologies sans émission au Canada, comme les VE. Nous avons hâte d'en apprendre davantage sur ces propositions au fur et à mesure de l'évolution du projet de loi.

Pour faire suite au projet de loi C-30, nous accueillons favorablement la disposition visant à étendre la déduction pour amortissement, ou DPA, de 100 % — accordée aux entreprises qui investissent dans certains véhicules zéro émission — pour qu'elle s'applique à un plus large éventail d'équipements et de véhicules admissibles. Nous croyons que cet élargissement aidera les entreprises et les parcs de véhicules à adopter des VE.

Nous encourageons également le gouvernement à augmenter le plafond de 55 000 \$, compte tenu du nombre croissant de modèles de véhicules électriques qui arrivent sur le marché. Pour que les entreprises et les propriétaires de parcs de véhicules puissent se prévaloir de la DPA, il est important que celle-ci s'applique également aux véhicules plus gros qui arrivent sur le marché, dont les camionnettes et les VUS, couramment utilisés par les entreprises et les parcs de véhicules. Nous estimons que le processus de demande devrait obéir à des exigences administratives réduites au minimum.

Même si toutes ces mesures sont encourageantes, je crois que nous devons être plus ambitieux si nous voulons profiter de cette transition vers les véhicules électriques. Nous avons besoin d'un plan audacieux et complet pour éliminer les obstacles bien connus et bien documentés à l'adoption des VE, et nous n'aboutirons que si nous réunissons tous les acteurs clés, y compris les constructeurs d'automobiles, les concessionnaires, les provinces et les territoires, le gouvernement fédéral, les municipalités, les organismes d'éducation sans but lucratif et les fournisseurs d'énergie.

Le plus récent sondage sur l'attitude des Canadiens à l'égard des véhicules électriques révèle que nous devons faire beaucoup plus pour stimuler la demande des consommateurs. Les consommateurs sont toujours très préoccupés par l'autonomie des véhicules, par leur prix d'achat plus élevé, par le manque d'infrastructures de recharge publiques et par le temps nécessaire pour recharger une batterie. Comment régler ces problèmes? Nous avons besoin d'incitatifs à l'achat de VE tant que nous n'aurons pas atteint la parité des prix avec les véhicules à

Until this price parity is achieved, incentives like the federal government's iZEV program and other consumer financial and non-financial incentives, like access to high-frequency lanes, for example, is going to be critical over the next decade to offset the higher costs faced by consumers. We recommend that the federal government broaden the iZEV program to allow larger, more expensive vehicles to be eligible given that these larger vehicles are very popular among Canadians. We think the proposed luxury tax in the budget will actively work against efforts to get more Canadians into EVs, given the higher price point of these vehicles, until we achieve price parity.

At the same time, we think Canada could be more aggressive with the expansion of EV charging infrastructure to support greater adoption. We need hundreds of thousands of new charging outlets in the coming years if we are going to address these concerns with range anxiety.

Frankly, we don't have time to spare. We saw in the U.S. American Jobs Plan, the Biden administration has committed \$100 billion to consumer incentives and \$15 billion to the deployment of 500,000 new EV charging stations. We need to match that on a proportional basis if we are going to succeed in this transition.

With that, thank you so much for the time and I look forward to any questions.

The Chair: Thank you to the witnesses. We will now proceed to questions. I would like to share with senators that, in this meeting, you will have a maximum of seven minutes each for the first round. Therefore, please ask your questions directly to the witnesses, and, witnesses, respond concisely, please.

At that point in time, the clerk will make a hand signal to show that the time is over. Honourable senators, before I recognize Senator Marshall for questions, I also want to welcome Senator Pate, who has joined us for this meeting. Welcome, Senator Pate.

Senator Marshall: My first question is on the electric vehicles. The primary objective is to reduce our greenhouse gases. We keep seeming to miss our targets. There was some discussion a little while ago about reducing greenhouse gas emissions by 40 to 45% compared to 2005 and to do it by 2030.

essence. Il nous faut améliorer l'accès aux infrastructures de recharge des VE et mieux informer la population.

Tant que la parité des prix n'aura pas été atteinte, des incitatifs comme le programme iVZE du gouvernement fédéral et d'autres incitatifs financiers et non financiers pour les consommateurs, comme l'accès à des voies à fort taux de desserte, seront essentiels au cours de la prochaine décennie pour compenser les coûts plus élevés auxquels sont confrontés les consommateurs. Nous recommandons que le gouvernement fédéral élargisse le programme iVZE pour que soient admis des véhicules plus gros et plus coûteux, étant donné que ces véhicules sont très populaires auprès des Canadiens. Nous pensons que la taxe de luxe proposée dans le budget nuira aux efforts déployés pour que plus de Canadiens passent à l'électrique, compte tenu du prix plus élevé des VE, jusqu'à ce que nous atteignions la parité des prix.

D'un autre côté, nous pensons que le Canada pourrait se montrer plus énergique dans la bonification du réseau d'infrastructures de recharge des VE afin que plus de gens adhèrent à ces nouveaux véhicules. Nous aurons besoin de centaines de milliers de nouvelles bornes de recharge dans les prochaines années si nous voulons répondre aux préoccupations relatives à l'autonomie des VE.

Franchement, nous n'avons pas de temps à perdre. Nous avons vu que, dans son plan pour relancer l'emploi aux États-Unis, l'administration Biden s'est engagée à investir 100 milliards de dollars dans des mesures d'incitation à la consommation et 15 milliards de dollars dans le déploiement de 500 000 bornes de recharge pour véhicules électriques. Si nous voulons réussir cette transition, nous devons agir de façon proportionnelle.

Sur ce, je vous remercie du temps que vous m'avez accordé et je suis prêt à répondre à vos questions.

Le président : Merci à nos témoins. Nous allons passer aux questions. Je précise aux sénateurs qu'au cours de cette séance, ils disposeront d'un maximum de sept minutes chacun pour le premier tour. Par conséquent, je les prie de poser leurs questions directement aux témoins et j'invite ceux-ci à répondre de façon concise.

À partir de maintenant, le greffier fera un signe de la main pour vous indiquer que votre temps est écoulé. Honorables sénateurs, avant d'inviter la sénatrice Marshall à poser ses questions, je tiens à souhaiter la bienvenue à la sénatrice Pate, qui s'est jointe à nous pour cette réunion. Bienvenue, sénatrice Pate.

La sénatrice Marshall : Ma première question concerne les véhicules électriques. L'objectif premier est de réduire nos émissions de gaz à effet de serre. Il me semble que nous ratons toujours nos objectifs. Il y a quelque temps, il était question de réduire, d'ici 2030, ces émissions de 40 à 45 % par rapport à leur niveau de 2005.

For the electric vehicles, it's not their sole responsibility to reduce greenhouse gases, but do you know whether your sector has actually reduced greenhouse gases? Is it possible to break apart the different sectors and sort of focus in on your area to see if you're making any headway with regard to reducing greenhouse gases? Perhaps we can start with Mr. Breton and go with Mr. Kingston and then Mr. Sanger.

Mr. Breton: If you look at light-duty vehicles, for instance, between 1990 and 2019, greenhouse gas emissions from light-duty trucks have gone up 155% because people are making the switch from cars to light-duty trucks, including SUVs and crossovers and pickup trucks. So it's more and more of an issue. It's not only the case in Canada; it's also the case in the U.S.

As Mr. Kingston was saying, if we can get more people on board with electric vehicles, whether they're cars or light-duty trucks, it's always a good thing.

If we look at greenhouse gas emissions, that's one part of the issue, but the other part is air pollution. There was a 2021 report that came from Health Canada just a few weeks ago that said the economic cost of air pollution is \$120 billion a year, and a significant portion of that actually comes from transportation and oil and gas. So depending on the pollutant, between 30% and 70% of the pollution comes from those two sectors together.

There is a lot that needs to be done because there are more and more electric vehicles on the road. Let's take two examples. When you switch from a Honda Civic to a Honda CR-V, the Honda CR-V may be more fuel efficient than the former Honda CR-V, but it is still a bigger vehicle than the former Civic. So when people make the switch from a small car to a small light truck, there is actually no gain in terms of greenhouse gas emissions. That's why we have to go electric.

Senator Marshall: Okay. Before we go to Mr. Kingston, is there any way to measure the impact your sector has on the reductions? It just seems that we keep setting targets and we keep not achieving them. Then we set new targets. And now we have the target established for 2030. I'm looking at that and saying, well, there is not a chance we're going to achieve that because we have such a poor track record.

Is it possible to carve out your sector and say, "The other sectors couldn't make a contribution but our sector did great. The electric vehicles did great." Is it possible to do that?

Mr. Breton: It is absolutely possible. Whether you're in Quebec, B.C. or Alberta, wherever you are, greenhouse gas emissions will be lowered by going electric. We could look

Quant aux véhicules électriques, il ne faut pas compter entièrement sur eux pour réduire les gaz à effet de serre. Savez-vous si votre secteur les a effectivement réduits? Est-il possible d'isoler les différents secteurs et de se concentrer sur le vôtre pour voir dans quelle mesure vous avez réussi à réduire les gaz à effet de serre? J'inviterais d'abord M. Breton à répondre, avant de passer à M. Kingston, puis à M. Sanger.

M. Breton : Prenons, par exemple, les véhicules utilitaires légers. Entre 1990 et 2019, les gaz à effet de serre qu'ils produisent ont augmenté de 155 % du fait que les gens ont délaissé l'automobile pour les utilitaires légers, y compris les VUS, les véhicules multiségments et les camionnettes. C'est donc un problème grandissant, non seulement ici au Canada, mais également aux États-Unis.

Comme M. Kingston le disait, si les gens étaient plus nombreux à acheter des véhicules électriques — voitures ou camionnettes —, ce serait toujours cela de gagné.

Nous nous attardons aux émissions de gaz à effet de serre, mais c'est seulement une partie du problème. Il ne faut pas perdre de vue l'autre partie, qui est la pollution atmosphérique. En 2021, il y a quelques semaines à peine, Santé Canada a publié un rapport qui établit le coût économique de la pollution atmosphérique à 120 milliards de dollars par année, dont une partie considérable est attribuable aux transports et au secteur pétrolier et gazier. Ainsi, selon le polluant, entre 30 et 70 % de la pollution provient de ces deux secteurs.

Il y a beaucoup à faire parce qu'il y a de plus en plus de véhicules électriques sur les routes. Prenons deux exemples. Si on compare une Honda Civic à une Honda CR-V, la nouvelle Honda CR-V est peut-être plus écoénergétique que le modèle précédent, mais c'est quand même un véhicule plus lourd que l'ancienne Civic. Ainsi, lorsque les gens passent d'une petite voiture à une petite camionnette, il n'y a aucun gain au chapitre des émissions de gaz à effet de serre. C'est pourquoi nous devons prendre le virage vers l'électrique.

La sénatrice Marshall : D'accord. Avant de laisser la parole à M. Kingston, dites-nous s'il y a moyen de mesurer la contribution de votre secteur aux réductions? Il me semble que nous continuons d'établir des objectifs que nous n'atteignons pas. Nous fixons ensuite de nouveaux objectifs. Nous avons maintenant établi la cible pour 2030. J'en prends note, mais je n'ai pas grand espoir qu'on l'atteigne, vu notre feuille de route peu reluisante.

Est-il possible d'isoler votre secteur et de dire que, comparativement aux autres, vous avez fait une réelle contribution, que les véhicules électriques donnent d'excellents résultats. Est-il possible de le faire?

M. Breton : C'est tout à fait possible. Où que vous soyez, au Québec, en Colombie-Britannique, en Alberta ou ailleurs, les émissions de gaz à effet de serre seront réduites par le virage à

specifically at electric vehicles. If you take it vehicle by vehicle, you will have greenhouse gas emission reductions between 20% to 75%, depending on the vehicle and depending where you are in Canada.

No matter where you look in Canada and no matter the vehicle, there will always be lower greenhouse gas emissions. You're absolutely right; between 2005 and 2019, over 14 years in Canada, greenhouse gas emissions decreased by only 1%, and now we have 9 years to decrease it by 39%. So there is a lot of work to be done. It's not only transportation and electric vehicles that will do that; we will need to act in all areas across Canada.

Senator Marshall: Mr. Kingston, I'm interested in your views. I'm doubtful we will achieve that 2030 target.

Mr. Kingston: Thank you, senator. It's a great question. With respect to light-duty vehicle emissions contributions in Canada, it's 12% of the total. It's not insignificant, but, of course, there are other sectors that will have to achieve significant efficiency gains if we're going to reach those overarching targets.

Because of investments by automakers into new technologies — and I'll address EVs in a moment, but I am talking about gas-powered efficiency things like, for example, when you stop at a light and your engine turns off. That makes your vehicle more efficient. We have seen significant gains in that space. Between 2005 and 2030, GHG emission reductions for new vehicles have gone down by fully 30%. That's just due to technology advances in gas-powered vehicles.

To Mr. Breton's point, though, we've seen the vehicle fleet grow. More people are buying vehicles. When you have a larger fleet overall, that will bring emissions up. What do we do? We have to boost EV adoption. Last year, electric vehicle sales were less than 4% of total new vehicle sales. That's going to be a critical component.

The other piece that I didn't mention is vehicle scrappage. We have to find a way to turn over the fleet. There are a lot of really old vehicles on the road in Canada, and many of them are higher-polluting; they're not as efficient as new vehicles. How do we get those vehicles off the road and reduce emissions? The best way is through a scrappage program — like you're seeing being contemplated right now by the Biden administration — to help Canadians get a new vehicle.

l'électrique. Si on regarde précisément les véhicules électriques, un tel virage, véhicule par véhicule, se traduirait, selon le véhicule et l'endroit, par une réduction des gaz à effet de serre de 20 à 75 %.

Quel que soit l'endroit au Canada ou le véhicule en question, les émissions de gaz à effet de serre en seront invariablement réduites. Vous avez tout à fait raison : entre 2005 et 2019, donc sur 14 ans, les émissions de gaz à effet de serre n'ont diminué que de 1 % au Canada, et il nous reste maintenant 9 ans pour les réduire de 39 %. Il y a donc beaucoup de travail à faire. Ce n'est pas seulement dans les transports et aux véhicules électriques que nous approcherons du but; nous devons faire des gains dans tous les domaines à la grandeur du pays.

La sénatrice Marshall : Monsieur Kingston, j'aimerais savoir ce que vous en pensez. Je doute que nous atteignons la cible de 2030.

M. Kingston : Je vous remercie, madame la sénatrice. C'est une excellente question. Les émissions des véhicules utilitaires légers représentent 12 % du total au Canada. Ce n'est pas négligeable, bien sûr, mais des gains d'efficacité considérables devront être réalisés dans d'autres secteurs pour que nous puissions atteindre nos objectifs globaux.

Les investissements des constructeurs automobiles dans les nouvelles technologies — je parlerai des véhicules électriques dans un instant — ont amélioré l'efficacité énergétique des véhicules à essence. Par exemple, la technologie qui éteint le moteur quand on s'arrête à un feu rouge rend le véhicule plus efficace. Nous avons constaté des gains importants dans ce domaine. Entre 2005 et 2030, pour les nouveaux véhicules, les émissions de GES diminueront d'au moins 30 %, cela simplement du fait des améliorations technologiques apportées aux véhicules à essence.

Pour revenir à ce que disait M. Breton, nous avons vu le parc de véhicules prendre de l'expansion. De plus en plus de gens achètent des véhicules. Quand le parc de véhicules grandit, les émissions augmentent. Que devons-nous faire? Nous devons encourager l'achat de véhicules électriques. L'an dernier, les véhicules électriques comptaient pour moins de 4 % des ventes totales de véhicules neufs. Ce sera un élément essentiel.

Il y a un autre point, que je n'ai pas encore mentionné, soit la mise au rancart de véhicules. Nous devons trouver un moyen de renouveler le parc de véhicules. Il y a beaucoup de vieux véhicules sur la route au Canada, dont bon nombre sont plus polluants, moins efficaces que les nouveaux. Comment pouvons-nous retirer ces véhicules de la circulation et réduire ainsi les émissions? Le meilleur moyen, ce serait un programme de mise au rancart — comme celui envisagé par le gouvernement Biden — pour inciter les Canadiens à acheter un véhicule neuf.

Senator Marshall: Mr. Sanger, you spent a lot of your opening remarks on climate change, so please proceed. Thank you.

Mr. Sanger: First of all, I just wanted to say how impressed I am with the commitment of companies like GM and other auto companies for going electric. I'm very impressed by it. I actually invested in GM at the beginning of this last year on the basis of that, and the stock has gone up, so that's good.

One issue we also need to keep in mind is that so much of our emissions are upstream and embodied in the goods that we buy. We need to take account of that as well. Of course, direct emissions are important, but, actually, there are emissions associated with producing goods and services and, also, there are emissions for which we're responsible through our imports. We may have an increase in emissions on a temporary basis, but over the longer term, it will be lower over the lives of the vehicles and the products.

[Translation]

Senator Forest: Thank you to the witnesses for sharing that expertise with us. My first two questions are for Mr. Sanger. On several occasions, I have noted a situation that seems to me to be totally immoral, namely where companies listed on the stock exchange receive salary subsidies and then increase their dividends and the bonuses of their senior executives.

What do you think of the fact that there are no measures in Bill C-30 to close these loopholes with regard to subsidies disguised as dividends and bonuses granted to senior managers? My second question concerns social housing.

[English]

Mr. Sanger: I'll proceed on that one. The whole issue of stock option deductions has been quite controversial. The original idea was that it would give senior managers and executives some sort of incentive in the future of the company, and they paid half the rate of the statutory rate of tax. What has happened with stock options is they've often been manipulated in different ways, and a lot of companies have engaged in share buybacks, which have in effect increased the value of their own compensation by pumping up the share price and they haven't put that money into investing in the economy. The former head of the business school at the University of Toronto wrote a book criticizing stock options and stock option deductions. A very high value of that goes to the top 1%.

La sénatrice Marshall : Monsieur Sanger, vous avez consacré une bonne partie de votre déclaration préliminaire aux changements climatiques. Je vous invite donc à poursuivre sur ce thème. Merci.

M. Sanger : Tout d'abord, je tiens à dire à quel point je suis frappé par l'engagement de sociétés comme GM et d'autres constructeurs automobiles à passer à l'électrique. J'en ai été impressionné au point d'avoir acheté des actions de GM au début de l'année dernière, et je me félicite de les voir à la hausse depuis.

Il ne faut pas oublier qu'une grande partie de nos émissions se trouvent en amont, produites dans la fabrication des biens que nous achetons. Nous devons tenir compte de cela également. Bien sûr, les émissions directes sont importantes, mais il y a en fait des émissions qui résultent des biens et services produits ici et aussi de ceux que nous importons. Il se peut que les émissions augmentent provisoirement, mais elles diminueront à plus long terme, au cours de la durée de vie des véhicules et des produits.

[Français]

Le sénateur Forest : Merci aux témoins de nous faire partager cette expertise. Mes deux premières questions s'adresseront à M. Sanger. J'ai relevé, à plusieurs occasions, une situation qui m'apparaît totalement immorale, soit que des entreprises cotées en bourse reçoivent des subventions salariales et, par la suite, augmentent leurs dividendes et les bonis de leurs hauts dirigeants.

Que pensez-vous du fait qu'il n'y ait aucune mesure, dans le projet de loi C-30, qui permet de colmater ces brèches en ce qui a trait à ces subventions déguisées en dividendes et en bonis accordés à de hauts gestionnaires? Ma deuxième question concernera le logement social.

[Traduction]

M. Sanger : Je répondrai d'abord à cette première question. Il y a eu toute une controverse entourant les déductions pour options d'achat d'actions. Il s'agissait à l'origine de donner aux cadres supérieurs et aux dirigeants une sorte d'intéressement dans l'entreprise, taxé à la moitié du taux d'imposition légal applicable aux autres revenus. Ce qui s'est passé dans bien des cas, c'est que les options d'achat d'actions ont donné lieu à différentes formes de manipulations. Beaucoup d'entreprises, plutôt que d'investir dans l'économie, ont procédé à des rachats d'actions, ce qui a eu pour effet d'accroître la rémunération de leurs propres cadres en faisant monter le cours de leur action. L'ancien directeur de l'école de commerce de l'Université de Toronto a écrit un livre dans lequel il ne s'est pas retenu pour critiquer les options d'achat d'actions et les déductions fiscales s'y rattachant. Une très grande partie de cette forme de rémunération va au 1 % le plus riche de la population.

We're glad that the government moved on this, but I actually agree with people like Warren Buffet, Bill Gates and Bill Gross, who runs the biggest fund in the world, that we should be taxing different forms of income at the same rate, and that includes stock options and capital gains and other areas. I'm not sure if you were talking about that. There have also been, over the past year, some increases in dividend payments from companies that have received public subsidies, and I think that is a real concern.

[Translation]

The Chair: Mr. Breton, do you have a comment?

Mr. Breton: No, this is not my area of expertise, and I don't want to "put my foot in my mouth," as we say in Quebec.

[English]

The Chair: Mr. Kingston, do you have a comment?

Mr. Kingston: No. That is also not my area, so I don't have any comments.

[Translation]

Senator Forest: Welcome, Mr. Breton. In its brief, Electric Mobility Canada suggests that we develop a Canadian strategy for the electrification of transportation. I think that's an excellent suggestion.

You say that Canada needs a Canadian electric mobility strategy. I thought, perhaps naively, that given the massive investments by Canada, provinces and municipalities in this area, we had at least adopted a common vision to guide this sector.

What do you mean by a "Canadian electric mobility strategy" and how can this be done within a Canadian framework when provinces and municipalities also have a role to play?

Mr. Breton: We need to ensure that provinces, municipalities and businesses do not work in silos.

At present, there are programs here and there, but there is no coherent vision. Some expertise is complementary. For example, in British Columbia, there is a lot of expertise in the field of hydrogen. Ontario is the cradle of light vehicles in Canada. In Quebec, there is a lot of expertise in transportation electrification. And at Dalhousie University, in Nova Scotia, they have developed expertise in electric vehicle batteries.

Nous sommes heureux que le gouvernement ait pris des mesures à cet égard, mais je suis d'accord avec des gens comme Warren Buffet, Bill Gates et Bill Gross, qui gèrent les plus grosses fortunes du monde, pour dire que les différentes formes de revenu — options d'achat d'actions, gains en capital et autres — devraient être imposées au même taux. Je ne suis pas sûr si c'est bien de cela que vous parliez. Il y a également eu, cette dernière année, une augmentation du versement de dividendes par des entreprises qui ont reçu des subventions de l'État. Je trouve cela vraiment préoccupant.

[Français]

Le président : Monsieur Breton, avez-vous un commentaire?

M. Breton : Non, ce n'est pas mon domaine d'expertise et je ne veux pas me « mettre le pied dans la bouche », comme on dit en langage québécois.

[Traduction]

Le président : Monsieur Kingston, avez-vous une observation?

M. Kingston : Non. Ce n'est pas mon domaine, et je m'abstiendrai donc.

[Français]

Le sénateur Forest : Bienvenue, monsieur Breton. Dans son mémoire, Mobilité électrique Canada propose de se doter d'une stratégie canadienne d'électrification des transports. Je crois que c'est une excellente suggestion.

Vous dites que le Canada doit se doter d'une stratégie canadienne d'électrification des transports. Je croyais — naïvement peut-être — que, compte tenu des investissements massifs du Canada, des provinces et des municipalités dans ce domaine, on avait à tout le moins adopté une vision commune pour encadrer ce secteur.

Qu'entendez-vous par « stratégie canadienne d'électrification des transports » et comment cela peut-il se faire dans un cadre canadien, alors que les provinces et les municipalités ont également un rôle à jouer?

M. Breton : Il faut s'assurer que les provinces, les municipalités et les entreprises ne travaillent pas en silo.

À l'heure actuelle, il y a des programmes ici et là, mais il n'y a pas de vision cohérente. Il y a des expertises qui sont complémentaires. Par exemple, en Colombie-Britannique, il y a beaucoup d'expertise dans le domaine de l'hydrogène. L'Ontario est le berceau des véhicules légers au Canada. Au Québec, il y a beaucoup d'expertise en électrification des transports. Il y en a également à l'Université Dalhousie, en Nouvelle-Écosse, où on a développé toute une expertise par rapport aux batteries de véhicules électriques.

If we take that into account, in addition to the fact that Canada has an extremely prolific mining sector that also wants to become increasingly involved in transportation electrification, we believe that Canada can have a federal government strategy that sets the tone. In our current discussions with the U.S. government, we need to know what our strengths and weaknesses are, and we also need to know how to work with that government.

We don't want the United States to take our natural resources, export them to the U.S. and manufacture the finished product, so that we end up having to buy batteries, vehicles and components from elsewhere.

Senator Forest: We don't want to go from resource region to resource country, basically.

Mr. Breton: That's it.

Senator Forest: Who should take the lead in this consultation exercise from this point of view?

Mr. Breton: At Electric Mobility Canada, we are setting up a group to bring together actors from the mining, research, and electric mobility sectors as well as vehicle manufacturers to work with government agencies and departments. This will allow for the development of a national plan in collaboration with the private sector, the research sector, universities and governments.

Senator Forest: We are trying to work more and more with electrified light-duty trucks. Given the function of these vehicles, which are often used for commercial purposes, and given that the network of charging stations is developing quite well — even if there are not yet enough fast-charging stations — do you think that there could be a period during which we could also encourage the acquisition of hybrid vehicles, that is, vehicles that run on both electricity and conventional gasoline?

Mr. Breton: Hybrid vehicles have been on the market for almost a quarter of a century, since 1997. In most cases, this technology has been superseded. We are now at the stage of plug-in hybrids. GM and Ford are moving in that direction. So, it's a technology that, in many ways, is already obsolete. I agree with you that we need more infrastructure across the country. If you look at British Columbia or Quebec, there's a lot of charging infrastructure. There are other regions in Canada where there is a lack of charging structures, and we need to make sure that we accelerate their deployment, with the support of Natural Resources Canada.

Senator Forest: Thank you.

Si on considère cela, en plus du fait qu'on a au Canada un secteur minier extrêmement prolifique, qui veut lui aussi s'engager de plus en plus dans l'électrification des transports, nous sommes d'avis que le Canada peut avoir une stratégie gouvernementale fédérale qui donnera le ton. Dans le cadre des discussions que nous avons actuellement avec le gouvernement américain, il faut connaître nos atouts et nos faiblesses, et il faut également savoir comment travailler en collaboration avec le gouvernement américain.

On ne veut pas que les États-Unis s'approprient nos ressources naturelles, les exportent aux États-Unis et fabriquent le produit fini, pour qu'on doive en fin de compte acheter des batteries, des véhicules et des composantes qui viennent d'ailleurs.

Le sénateur Forest : On ne veut pas passer de région-ressource à pays-ressource, finalement.

M. Breton : C'est cela.

Le sénateur Forest : Qui doit prendre l'initiative de cet exercice de concertation de ce point de vue?

M. Breton : Chez Mobilité électrique Canada, nous mettons sur pied en ce moment un groupe pour réunir autour de la table des acteurs du secteur minier, de la recherche, de la mobilité électrique et des constructeurs de véhicules pour travailler en collaboration avec les agences gouvernementales et les ministères. Cela permettra de développer un plan national en collaboration avec le secteur privé, le secteur de la recherche, les universités et les gouvernements.

Le sénateur Forest : On essaie de travailler de plus en plus avec des camions légers électriques. Compte tenu de la fonction de ces véhicules, qui servent souvent à un usage commercial, et étant donné que le réseau de bornes se développe assez bien — même s'il n'y a pas encore suffisamment de bornes à recharge rapide —, pensez-vous qu'il pourrait y avoir une période durant laquelle on pourrait également favoriser l'acquisition de véhicules hybrides, qui fonctionnent donc à la fois avec l'électricité et avec l'essence conventionnelle?

M. Breton : Cela fait presque un quart de siècle, soit depuis 1997, qu'il y a des véhicules hybrides sur le marché. On a dépassé cette technologie dans la plupart des cas. On en est maintenant aux véhicules hybrides rechargeables. GM et Ford vont en ce sens. C'est donc une technologie qui, à bien des égards, est déjà désuète. Je suis d'accord avec vous pour dire qu'il faut davantage d'infrastructures à travers le pays. Si on regarde la Colombie-Britannique ou le Québec, il y a beaucoup d'infrastructures de recharge. Il y a d'autres régions au Canada où les structures de recharge manquent et il faut s'assurer d'accélérer leur déploiement, avec le soutien de Ressources naturelles Canada.

Le sénateur Forest : Merci.

[English]

Senator Klyne: Welcome to our guests. Thank you for your opening remarks and presentations.

I want to take a couple different approaches in some areas we've covered already. You referenced one of them in your opening remarks, Mr. Kingston.

In Budget 2021, the government has proposed \$5 billion over seven years for the Strategic Innovation Fund's Net Zero Accelerator, which tops up funding to \$8 billion total. The purpose of the fund is to rapidly expedite decarbonization projects with large emitters, scale up clean technology and accelerate Canada's industrial transformation across all sectors. Can you provide the committee with any information about the role, if any, this Net Zero Accelerator will play in encouraging vehicle manufacturers to rapidly expedite the production of zero-emission vehicles? Will this influence manufacturers' production plans to include more work trucks with the load capacity and torque for work? Also, where are we with more hydrogen-fuelled vehicles coming to market and the establishment of hydrogen refuelling stations?

Mr. Kingston: Thank you, senator.

With respect to the Strategic Innovation Fund and the Net Zero Accelerator, we're very encouraged by both of those announcements and the additional funding. As I mentioned in my opening remarks, right now there's a huge amount of investment globally going into electrification. Particularly as we come out of COVID and a huge economic and employment shock, countries around the world are competing very aggressively to attract new auto assembly investment into their countries.

We've been fortunate to see \$5.7 billion committed to Canada by General Motors, Ford and Stellantis, but going forward there will be opportunities to win new investment. To do that, you need to have programs that signal to global automakers that we're serious about this and that we want to be part of the supply chain and that the government, not just at the federal level but working with provinces and municipalities, is willing to help make that happen. So that program, I think, is very important. It sends a powerful signal to manufacturers.

With respect to hydrogen, right now what we're seeing is consumers in the light-duty sector are heading more towards fully electrified battery vehicles. That's where we're seeing a lot of demand. However, hydrogen has a lot of promise, particularly

[Traduction]

Le sénateur Klyne : Bienvenue à nos invités. Je vous remercie de vos déclarations préliminaires et de vos exposés.

J'aimerais parler de quelques approches différentes dans certains domaines déjà abordés. Vous en avez mentionné un dans votre déclaration préliminaire, monsieur Kingston.

Dans le budget de 2021, le gouvernement se propose d'investir 5 milliards de dollars sur sept ans dans le programme Accélérateur net zéro du Fonds stratégique pour l'innovation, portant son financement total à 8 milliards de dollars. Le Fonds a pour objet d'accélérer le lancement de projets de décarbonisation avec les grands émetteurs, d'intensifier le recours aux technologies propres et d'accélérer la transformation industrielle du Canada dans tous les secteurs. Pouvez-vous renseigner le comité sur le rôle, le cas échéant, que jouera ce programme pour inciter les constructeurs de véhicules à passer rapidement à la production de véhicules à émission zéro? Cela influera-t-il sur les plans de production des constructeurs de façon à les amener à construire davantage de camions ayant la capacité de charge et la puissance nécessaires? De plus, où en sommes-nous avec la mise en marché d'un plus grand nombre de véhicules alimentés à l'hydrogène et l'établissement de postes de ravitaillement en hydrogène?

M. Kingston : Je vous remercie, monsieur le sénateur.

Pour ce qui est du Fonds stratégique pour l'innovation et de l'Accélérateur net zéro, nous sommes très encouragés par ces annonces et par le financement supplémentaire qui est prévu. Comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, il y a actuellement d'énormes investissements qui se font à l'échelle mondiale dans l'électrification. En particulier, alors que nous sortons de la pandémie de la COVID et que l'économie et l'emploi se relèvent de l'immense choc qu'elle a provoqué, partout au monde les pays se livrent une concurrence très agressive pour attirer de nouveaux investissements dans le secteur de la construction automobile.

Nous avons eu la chance de voir General Motors, Ford et Stellantis s'engager à investir 5,7 milliards de dollars au Canada. Il y aura à l'avenir d'autres occasions d'attirer de nouveaux investissements. Pour cela, il faudra des programmes qui indiquent aux constructeurs automobiles mondiaux que nous sommes sérieux, que nous tenons à occuper notre place dans la chaîne d'approvisionnement et que le gouvernement fédéral, non pas tout seul, mais de concert avec les provinces et les municipalités, est décidé à aider à ce que cela se fasse. Je pense donc que ce programme est très important. Il envoie un puissant signal aux fabricants.

Quant à l'hydrogène, les acheteurs de véhicules légers marquent actuellement une préférence pour les véhicules à batterie entièrement électrifiés. C'est là que la demande est forte. Cependant, l'hydrogène demeure très prometteur, surtout dans

as fleet vehicles where you can have fuelling infrastructure in a set location and vehicles can fuel and then operate in that area. The other area is heavy-duty transport, such as long-haul trucks, where you can fuel it using hydrogen and go a significant distance to another fuelling station.

It absolutely has a role to play, but on the light-duty consumer side, right now we're seeing a push towards electrification primarily.

Senator Klyne: Thank you. My next question either Mr. Breton or Mr. Kingston can answer.

There was a reference in someone's opening remarks about the CCA. As we know, in Part 1 (bb) of Bill C-30, the government is proposing a 100% capital cost allowance in the first year for businesses that put new and used zero-emission vehicles into service, so you gave me a good segue there, Mr. Kingston.

Mr. Kingston and Mr. Breton, what is your estimation as to the impact of this accelerated depreciation expense? Will fleet administrators be turning over their fleets for new and used zero-emission vehicles or will this be a gradual phased approach? If there is going to be a less-than-optimal uptake, are there additional incentives that should have been proposed to encourage businesses to accelerate the conversion to zero-emission vehicles? Also, does the charging network exist to support fleets of zero-emission vehicles hitting Highway 1 and the Yellowhead Highway, and highways heading up to and beyond the fifty-fifth parallel, or is the charging network primarily serving the short-haul and mid-range of Canada's corporate centres between the forty-ninth and fifty-fifth parallels? You alluded to hydrogen maybe playing a role there.

Mr. Kingston: With respect to ACCA and fleets, yes, we absolutely welcome it, and we think it's the right type of policy. However, there are some real challenges with business fleets that we need to overcome before we will see significant uptake.

The first is vehicle availability. For a lot of fleets, what they're looking for is delivery trucks and pickup trucks. Those are coming. For example, GM has announced they're going to be building the BrightDrop electric vehicle delivery truck here in Canada. We've got the newly electrified Ford F-150 Lightning. These are not available quite yet. We will need to have these vehicles in the market, and that will help drive the uptake.

le cas d'un parc de véhicules ayant une station de ravitaillement à un endroit donné à partir duquel ils peuvent rayonner. Il l'est également pour le transport lourd, comme le camionnage sur long parcours, où il peut y avoir des distances considérables entre les stations de ravitaillement.

Il est sûr que l'hydrogène a sa place, mais, en ce qui concerne les véhicules légers, nous constatons que la tendance actuelle privilégie l'électrique.

Le sénateur Klyne : Merci. Ma prochaine question s'adresse à M. Breton ou à M. Kingston.

Quelqu'un a parlé dans sa déclaration préliminaire de la déduction pour amortissement. Comme nous le savons, dans l'alinéa bb) de la partie 1 du projet de loi C-30, le gouvernement propose une déduction pour amortissement de 100 % la première année pour les entreprises qui mettent en service des véhicules neufs ou usagés à zéro émission. Vous avez, monsieur Kingston, amené la question sur le tapis pour moi.

Monsieur Kingston et monsieur Breton, quelle est votre estimation de l'incidence de cette déduction pour amortissement accéléré? Les gestionnaires de parc de véhicules vont-ils renouveler leur parc d'un coup au moyen de véhicules neufs et usagés à zéro émission ou s'agira-t-il d'un changement progressif? Si l'on devait constater un taux de participation moins qu'optimal, serait-ce parce qu'il aurait fallu proposer d'autres mesures pour inciter les entreprises à accélérer leur conversion à des véhicules à zéro émission? De plus, le réseau de bornes de recharge est-il en place pour soutenir les parcs de véhicules à zéro émission qui empruntent la route 1, la route de Yellowhead et les routes qui vont jusqu'au 55^e parallèle et au-delà, ou est-ce qu'il dessert principalement les parcours de courte et de moyenne distance entre les centres d'affaires du Canada entre les 49^e et 55^e parallèles? Vous avez laissé entendre que l'hydrogène pourrait jouer un rôle ici.

M. Kingston : Pour ce qui est de la déduction pour amortissement accéléré et la conversion des parcs de véhicules, oui, nous nous en réjouissons. Nous pensons que c'est le genre de politique qu'il faut. Cependant, pour les parcs de véhicules commerciaux, il y a de véritables défis qu'il nous faudra surmonter avant de voir une participation importante.

Le premier est la disponibilité des véhicules. Pour beaucoup de parcs de véhicules, ce qui est recherché, ce sont des camions de livraison et des camionnettes. Cela s'en vient. Par exemple, GM a annoncé qu'elle allait construire le camion de livraison électrique BrightDrop ici au Canada. Nous avons le nouveau Ford F-150 Lightning électrifié. Ils ne sont pas encore disponibles. Lorsqu'ils le seront, cela contribuera à stimuler la conversion.

You referenced charging infrastructure. Just like on the consumer side, we simply don't have enough and that will be a barrier to fleet uptake until it's built out.

The last piece is the price and the importance of incentives. The ACCA helps, but fleet managers are some of the best when it comes to calculating the total life-cycle cost of a fleet right down to the last penny. If you can't make a compelling case on the total cost of an electrified fleet versus a gas-powered fleet, you'll have difficulty getting uptake. We need those incentives to be in place and have them apply to the larger, more expensive vehicles.

Mr. Breton: I've made calculations with different fleet companies because they were interested in going to electric vehicles. Whether we're talking light duty, medium duty or heavy duty, many of them are still used to the devil they know. For them, even though it makes financial sense, we have to educate and train people to go towards electric fleets, because it's not a done deal. You have to get people's butts in the vehicles so they understand how they work. That's very important. That's something we have to address.

I would also say that right now many fleet operators are not going electric because there is not enough availability, as Brian said. If you look at Canada Post, they're looking for electric delivery vehicles, and they can't find any in North America. It's an issue. For light duty as well, it's complicated.

Regarding infrastructure, for most duties, battery electric vehicles with good infrastructure will do the trick. But if we're looking at heavy-duty vehicles and long haul, we're looking more towards hydrogen.

Senator Richards: Thank you to the witnesses. My question is to Mr. Kingston and to Mr. Breton.

Is electrification a long-term or intermediate solution to our fossil fuel problem? What are the problems posed by electric vehicles that might come to light, such as the fact that there is pollution associated with electric vehicles at the source? Who will control the ability to produce and market these vehicles? Will U.S. expertise and infrastructure simply once again swallow us whole or will we be able to produce our own? I think Mr. Breton mentioned this.

If either Mr. Kingston or Mr. Breton wants to take a shot at these questions, please go ahead.

Vous avez parlé de l'infrastructure de recharge. Comme pour les acheteurs, nous n'en avons tout simplement pas assez et, tant que cette infrastructure ne sera pas complète, cela demeurera un obstacle à la conversion des parcs de véhicules.

Le dernier élément est le coût et l'importance des mesures incitatives. La déduction pour amortissement accéléré est utile, mais les gestionnaires de parc de véhicules savent mieux que quiconque calculer, jusqu'au dernier sou, le coût total du cycle de vie d'un véhicule. Faute de pouvoir présenter des arguments probants sur le coût total d'un parc de véhicules électriques par rapport à celui d'un parc de véhicules à essence, il sera difficile de les convaincre. Il est nécessaire que ces mesures incitatives soient en place et qu'elles s'appliquent aux véhicules plus lourds et plus coûteux.

M. Breton : Je me suis livré à des calculs avec différentes entreprises qui envisageaient d'adopter des véhicules électriques pour leur parc. Beaucoup sont réticentes à s'aventurer en terrain inconnu, qu'il s'agisse de véhicules légers, moyens ou lourds, même si c'est un choix logique sur le plan financier. Nous devons éduquer et former les gens pour qu'ils se tournent vers l'électrique. Ce n'est pas chose faite. Il faut asseoir les gens dans les véhicules pour qu'ils comprennent leur fonctionnement. C'est très important. C'est un problème auquel nous devons nous attaquer.

Je dirais aussi que, à l'heure actuelle, beaucoup de gestionnaires de parc de véhicules ne passent pas à l'électricité en raison des problèmes de disponibilité, comme M. Kingston l'a dit. Par exemple, Postes Canada cherche des véhicules de livraison électriques, mais n'en trouve pas en Amérique du Nord. C'est un problème. Pour les véhicules utilitaires légers, c'est également compliqué.

Quant à l'infrastructure, pour la plupart des besoins, les véhicules électriques à batterie, soutenus par une solide infrastructure, feront l'affaire. Mais dans le cas du camionnage lourd et du transport sur longue distance, c'est plutôt l'hydrogène qui retient notre attention.

Le sénateur Richards : Merci aux témoins. Ma question s'adresse à M. Kingston et à M. Breton.

L'électrification est-elle une solution à long ou à moyen terme à notre problème de consommation de combustibles fossiles? Quels sont les problèmes associés aux véhicules électriques qui pourraient être mis à jour, comme la pollution produite à la source? Qui contrôlera la capacité de produire et de commercialiser ces véhicules? Le savoir-faire et la capacité industrielle des États-Unis vont-ils encore une fois nous submerger ou serons-nous en mesure de produire les nôtres? Je crois que M. Breton a mentionné ce point.

J'invite M. Kingston ou M. Breton à répondre à ces questions.

Mr. Breton: If we're talking about the environmental impact of electric vehicles, there is an environmental impact, for sure. No vehicle has no impact, but the impact is a lot less than a comparable gas or diesel vehicle.

The great advantage is in the fact that we lose a lot fewer resources because we can reuse and recycle the batteries at the end of life. We have companies in Ontario and Quebec, for instance, Li-Cycle or Lithion, that can recycle up to 95% of the battery components at the end of life, which makes a big difference. When you burn the gas, it's burned and that's it. You can't recycle anything.

Regarding expertise in the U.S. versus Canada, that's why we're working on the ZEV supply-chain alliance to make sure that Canada comes to the table with good arguments to say to the U.S. government, "We want to work with you, but we won't just be your resource provider." We have expertise in Canada that can be very valuable to a Canada-U.S. partnership, especially after what we have seen right now in China and what we are seeing right now in Europe. They have built a whole continental vision and plan for electrification. That's why we have to come up with our own plan. Otherwise, we'll be left in the dust.

To give you an example, there are less than 500 electric buses and school buses in Canada. There are over half a million urban buses in China. We are far behind. We have a lot of work to do to make sure we don't get left behind.

Mr. Kingston: With respect to electric vehicles being the "silver bullet" solution to reducing GHG, I would again underline that light-duty vehicles are responsible for 12%.

Mr. Breton: It's actually more than that, Mr. Kingston. When you consider the oil extraction, it accounts for double that.

Mr. Kingston: It's 12% of the current light-duty fleet for our total emissions. That's from ECCC. It's a part of it, but to achieve net zero, this has to be an economy-wide effort to bring reductions down.

The key point with electrification, and this is because we have relatively clean electricity generation in Canada, we estimate that an EV will have a GHG footprint of up to 90% less than a gas-powered vehicle. Again, that's assuming that the electricity you're charging from is coming from hydroelectric or nuclear sources. So there are huge benefits there.

M. Breton : Si nous parlons de l'incidence environnementale des véhicules électriques, certainement qu'il y en a une. Il n'existe aucun véhicule sans incidence environnementale, mais celle des véhicules électriques est bien inférieure à celle des véhicules à essence ou au diesel de taille comparable.

Leur grand avantage, c'est que nous perdons beaucoup moins de ressources du fait qu'il est possible de récupérer et de réutiliser les batteries en fin de vie. Il y a des entreprises en Ontario et au Québec, par exemple Li-Cycle ou Lithion, qui réussissent à récupérer jusqu'à 95 % des composants des batteries en fin de vie. Cela fait une grande différence. L'essence qu'on brûle s'envole en fumée et c'est fini. Il ne reste plus rien à récupérer.

Pour ce qui est du savoir-faire aux États-Unis par rapport au Canada, c'est la raison pour laquelle nous travaillons à mettre sur pied l'alliance de la chaîne d'approvisionnement des VZE, afin que le Canada puisse se présenter à la table avec de solides arguments et dire au gouvernement américain : « Nous voulons travailler avec vous, mais nous ne nous contenterons pas d'être simplement votre fournisseur de ressources. » Nous avons au Canada un savoir-faire qui peut être très précieux dans un partenariat canado-américain, surtout à la lumière de ce qui s'est fait en Chine et de ce qui se fait actuellement en Europe. Ils ont élaboré une vision et un plan d'électrification à l'échelle continentale. C'est pourquoi nous devons élaborer notre propre plan, sans quoi nous serons laissés pour compte.

Pour vous donner un exemple, nous avons moins de 500 autobus électriques municipaux et scolaires au Canada. Il y en a plus d'un demi-million en Chine. Nous sommes loin derrière. Nous avons beaucoup de travail à faire pour ne pas être déclassés.

M. Kingston : En ce qui concerne les véhicules électriques comme solution miracle pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, je répète que les véhicules utilitaires légers comptent pour 12 % des émissions.

M. Breton : En fait, c'est plus que cela, monsieur Kingston. Quand on fait entrer en ligne de compte l'extraction de pétrole, c'est le double.

M. Kingston : Pour le parc actuel de véhicules utilitaires légers, c'est 12 % de nos émissions totales. Ce chiffre vient d'ECCC. C'est une partie de la solution, mais pour atteindre le zéro net, il faudra un effort de réduction dans l'ensemble de l'économie.

Quant à l'électrification, comme notre production d'électricité est relativement propre au Canada, nous estimons qu'un VE produira des émissions de GES jusqu'à 90 % inférieures à celles d'un véhicule à essence. Encore une fois, cela suppose que l'électricité utilisée pour la recharge provient de source hydroélectrique ou nucléaire. Les avantages sont donc énormes.

Mr. Breton covered recycling quite well, but just to underline that, we see there are all kinds of businesses popping up now that can either repurpose an EV battery for battery storage, or completely recycle it, pull out those critical rare earth minerals that are in it and find a way to reuse them. So there are big recycling opportunities here.

Finally, in terms of the Canadian opportunity, we already have assembly investments here in Canada, which is fantastic news, but there is a huge opportunity in the whole mines-to-mobility side of things. We have these minerals. We know we have a natural resource endowment that is world-leading. If we can put in place the right processing capacity, I think we can be viewed as one of the most secure, responsible and sustainable jurisdictions in the world for these critical minerals that will be part of the supply chain.

Senator Richards: That's great. I hope it all comes true. But who manufactures these light vehicles and trucks at the moment?

Mr. Kingston: In Canada?

Senator Richards: Yes. Where do we get these trucks and light vehicles? Do we manufacture our own specific design, or do they come from Ford, GM and Chevy?

Mr. Kingston: Right now we have three manufacturers that will be building light-duty vehicles in Canada and that's Ford, General Motors and FCA, or Stellantis.

Senator Richards: That's what I was asking. I looked at electrification of cars as an intermediate solution to our problem of transportation. That's how I look at it. Am I way off the mark here? Do you think this is going to be a long-standing solution to our problem with fossil fuels and with transportation? I know we're looking into the future here, but I thought I'd ask.

Mr. Breton: In the future, electric vehicles are part of the solution. It cannot be the only solution, as Brian said. We have to work towards more transit, more telecommuting and more active transportation. It's only part of the equation, but it's a very important one. If you're thinking that maybe in the future it's not going to be electric vehicles and it's going to be something else, my training is in biology, but I work with chemists, physicists and engineers, and we're all going towards electric transportation.

M. Breton a très bien parlé de la récupération, mais je tiens à souligner qu'il y a toutes sortes de nouvelles entreprises qui sont capables de réutiliser une batterie de VE pour le stockage d'énergie ou d'en faire la récupération complète en extrayant les minéraux des terres rares qui s'y trouvent et en les réutilisant à d'autres fins. Il y a donc d'importantes possibilités de récupération.

Enfin, pour ce qui est des possibilités qui s'offrent à nous, nous bénéficions déjà des investissements faits dans les installations de montage ici au Canada, ce qui est une excellente chose, mais il y a encore d'énormes possibilités, depuis l'exploitation minière jusqu'à la mobilité électrique. Nous avons les minéraux. Nous savons que nous avons des ressources naturelles qui font l'envie du monde entier. Si nous arrivons à mettre en place la capacité de transformation nécessaire, nous pourrions, je pense, devenir l'un des pays les plus sûrs, les plus responsables et les plus viables quant à ces minéraux essentiels qui entreront dans la chaîne d'approvisionnement.

Le sénateur Richards : C'est formidable. J'espère que tout cela se réalisera. Mais qui fabrique ces véhicules et camions légers en ce moment?

M. Kingston : Au Canada?

Le sénateur Richards : Oui. D'où viennent ces camions et véhicules légers? Est-ce que nous fabriquons nos propres modèles ou est-ce qu'ils sont ceux de Ford, de GM et de Chevy?

M. Kingston : Pour le moment, il y a trois fabricants qui prévoient construire des véhicules utilitaires légers au Canada, soit Ford, General Motors et FCA, ou Stellantis.

Le sénateur Richards : C'est ce que je demandais. Je considérais l'électrification des voitures comme une solution intermédiaire à notre problème de transport. C'est ainsi que je vois les choses. Suis-je complètement à côté de la plaque? Pensez-vous que ce sera une solution durable à notre problème de consommation de combustibles fossiles et de transport? Je sais que nous regardons vers l'avenir, mais j'ai pensé qu'il serait utile de poser la question.

M. Breton : À l'avenir, les véhicules électriques feront partie de la solution. Ce ne peut pas être l'unique solution, comme M. Kingston l'a dit. Nous devons nous efforcer d'accroître le transport en commun, le télétravail et le transport actif. Ce n'est qu'une partie de l'équation, mais elle est très importante. Si vous pensez qu'à l'avenir ce ne sera peut-être pas des véhicules électriques mais autre chose, je dois dire que je travaille, bien que formé en biologie, avec des chimistes, des physiciens et des ingénieurs, qui tous se tournent vers le transport électrique.

Mr. Kingston: I agree with that. It's a key piece of the transportation emissions reduction plan, and, yes, there will be other technologies, but electrification is absolutely where things are heading.

Senator Richards: Thank you very much.

Senator Smith: Thank you to the witnesses for participating today. I think I'll try to move it over a bit to Mr. Sanger and Canadians for Tax Fairness and ask a question or two.

With respect to tax avoidance and evasion, your organization has called upon the federal government to further strengthen the CRA to tackle these issues. Canada is one of the few countries that have yet to lay claims or criminal charges, if you would, as a result of the Panama Papers and is slow in retrieving those tax dollars. This government has touted its increased funding for the CRA in this regard, but it seems we are still behind other countries.

Why are we behind so many countries in combatting tax avoidance and tax evasion? Is it the funding issues, or is it an issue of political will on the part of the government? What can you tell us?

Mr. Sanger: Thank you very much for the question. Your fellow senator, Percy Downe, has been very vocal and effective on these issues and we really appreciate that.

You're absolutely right; Canada has not recovered or prosecuted anybody in relation to the Panama Papers leaks. We have information from CRA that they're pursuing some of those cases, but no charges have been laid yet. There were some pretty deep cuts at CRA, particularly for the offshore and higher wealth categories, and other studies, like those of the Auditor General, found that the CRA had been more lenient in those areas.

We're appreciative of the increased investment. We've heard about more increased investment, particularly in these areas. That is important. We're going to need more in terms of enforcement, auditing and other areas. CRA has said those cases are more complex, but still, it has been over five years now.

Another aspect of this is prosecution. I don't like arguing for more funding for lawyers, but having stronger prosecution in these areas is more important, and stronger legislation is also important.

M. Kingston : Je suis d'accord. C'est un élément clé du plan de réduction des émissions dans le secteur des transports et, oui, il y aura d'autres technologies, mais l'électrification est vraiment la voie dans laquelle nous nous dirigeons.

Le sénateur Richards : Merci beaucoup.

Le sénateur Smith : Je remercie les témoins de leur participation aujourd'hui. Je vais m'adresser d'abord à M. Sanger, représentant de Canadiens pour une fiscalité équitable, et lui poser une ou deux questions.

Au sujet de l'évitement fiscal et de l'évasion fiscale, votre organisme a demandé au gouvernement fédéral de renforcer davantage l'ARC pour s'attaquer à ces problèmes. Le Canada est l'un des rares pays à n'avoir pas encore fait de réclamations ou porté d'accusations criminelles, si vous voulez, à la suite des révélations des Panama Papers, et il tarde à recouvrer l'argent des contribuables. Le gouvernement s'est vanté d'avoir accru le financement accordé à l'ARC à cette fin, mais il semble que nous avons toujours un retard sur les autres pays.

Pourquoi sommes-nous en retard par rapport à tant de pays dans la lutte contre l'évitement fiscal et l'évasion fiscale? Est-ce une question de financement ou de volonté politique de la part du gouvernement? Que pouvez-vous nous dire à ce sujet?

M. Sanger : Merci beaucoup de la question. Votre collègue, le sénateur Percy Downe, s'est exprimé très clairement et éloquentement sur ces questions, et nous lui en sommes très reconnaissants.

Vous avez tout à fait raison. Le Canada n'a ni recouvré son argent, ni poursuivi qui que ce soit à la suite de la fuite des Panama Papers. L'ARC nous dit qu'elle continuait l'examen de certains de ces cas, mais aucune accusation n'a encore été portée. Il y a eu des compressions assez importantes à l'ARC, se répercutant en particulier sur l'examen des opérations à l'étranger et des grandes fortunes; d'autres études, comme celles de la vérificatrice générale, ont révélé que l'ARC avait été plus indulgente dans ces dossiers.

Nous sommes heureux de l'accroissement du financement. Nous avons entendu parler du financement accru surtout dans ces domaines. C'est important. Nous aurons besoin de plus de ressources financières pour soutenir les activités d'application de la loi, de vérification et autres. L'ARC fait valoir que ces dossiers sont plus complexes, mais cela fait quand même plus de cinq ans qu'ils traînent.

Et puis, il y a les poursuites. Je n'aime pas réclamer plus de fonds pour payer les avocats, mais il importe davantage dans ce domaine d'être en mesure d'intenter de solides poursuites. Il est également important d'adopter des lois plus sévères.

I commend the CRA for taking some bigger cases to the Supreme Court, but the Supreme Court has ruled against them and that's because the legislation isn't strong enough.

Your fellow senator Percy Downe has argued that we should make it a criminal offence to hold an offshore account and not reveal it, and that could be part of the solution as well.

Senator Smith: As an association, to follow up, have you specifically outlined the steps that you feel are essential to be taken to start to make some progress in this area? Because I can remember being on the Finance Committee for the last 10 years in the Senate, and we always have this issue that we're not doing the job well enough to make a dent. This is an important situation not only for Canadians but for people throughout the world, especially when you look at equity of wealth and distribution of wealth. What are your comments on that?

Mr. Sanger: Absolutely. One of the problems that the House Finance Committee is looking into again as well is the whole Isle of Man scheme. The promoters of that scheme, a well-known accounting company, have not been charged, and a lot of the people involved in that were settled out of court in that way.

I think the government should be more aggressive on this. It's partly to do with our culture here in Canada. We're not as strong against white-collar crime as the U.S., certainly. I think we could be more aggressive in these areas, as well as having strengthened penalties and legislation in a number of different areas.

Senator Smith: Here is another question for Canadians for Tax Fairness: Your organization has praised the government's commitment to a national minimum wage of \$15 an hour. While there are arguments for why this could lift people out of poverty, there are also concerns this move simply shifts the burden of social programs from government onto businesses. Businesses who are already impacted by the pandemic may respond by reducing employee hours or cutting pension or leave benefits, et cetera.

How would you respond to these concerns that a \$15 minimum wage today could have adverse effects not only on people looking for work but also on the tax base?

Mr. Sanger: That's a good question. I'm an economist; I've been an economist for about 30 years. The views of economists have fundamentally changed on these issues, and there have been some really detailed studies by U.S. economists, including chief advisers to the government there, who found that when minimum wages have been increased in particular areas, they really

Je félicite l'ARC d'avoir porté certaines des affaires plus importantes devant la Cour suprême, bien que celle-ci l'ait déboutée, cela en raison du manque de rigueur de la loi.

Votre collègue, le sénateur Percy Downe, a soutenu que nous devrions criminaliser la détention non divulguée d'un compte bancaire à l'étranger. Cela pourrait aussi faire partie de la solution.

Le sénateur Smith : Avez-vous, en tant qu'association, décrit précisément quelles mesures, à vos yeux, seraient essentielles pour voir un début de progrès dans ce domaine? Je pose la question parce que, depuis les 10 années que je siège au Comité des finances du Sénat, il a toujours été question de l'insuffisance de nos efforts pour corriger un tant soit peu la situation. Cette situation a son importance non seulement pour les Canadiens, mais aussi pour les gens de partout dans le monde, pour peu que l'on considère la richesse et sa répartition sous l'angle de l'équité. Qu'avez-vous à dire à ce sujet?

M. Sanger : Je suis tout à fait d'accord. L'un des problèmes sur lequel le Comité des finances de la Chambre se penche de nouveau, c'est tout le stratagème de l'île de Man. Les promoteurs de ce stratagème, un cabinet comptable bien connu, n'ont pas été accusés, et beaucoup des personnes qui y étaient impliquées ont réglé leur dossier à l'amiable.

Je pense que le gouvernement devrait être plus agressif à ce chapitre. C'est en partie à cause de notre culture ici au Canada. Nous ne sommes certainement pas aussi intransigeants à l'égard de la criminalité en col blanc qu'ils le sont aux États-Unis. Je pense que nous pourrions être plus agressifs dans ces dossiers et que nous devons rendre plus sévères nos lois et les sanctions qu'elles prévoient dans certains domaines.

Le sénateur Smith : Voici une autre question pour vous. Votre organisme a salué l'engagement du gouvernement à établir le salaire minimum national à 15 \$ l'heure. Bien qu'il y ait des raisons de penser que cela pourrait sortir des gens de la pauvreté, on craint également que cette mesure ne fasse que transférer le fardeau des programmes sociaux du gouvernement aux entreprises. Les entreprises, déjà durement frappées par la pandémie, pourraient réagir en réduisant le nombre d'heures de travail de leurs employés ou en coupant les prestations de retraite, les congés payés, et ainsi de suite.

Comment répondriez-vous à ces arguments selon lesquels l'adoption d'un salaire minimum de 15 \$ l'heure risquerait aujourd'hui d'avoir des répercussions néfastes non seulement sur les gens en quête de travail, mais aussi sur l'assiette fiscale?

M. Sanger : C'est une bonne question. Je suis économiste depuis environ 30 ans, ce qui m'a permis de constater que les opinions des économistes ont changé fondamentalement sur ces questions. Il y a des études vraiment détaillées faites par des économistes américains, dont des conseillers principaux du gouvernement, qui ont conclu que l'augmentation du salaire

haven't had much of an adverse impact at all, and \$15 an hour is not the minimum across the country, but a lot of provinces are heading in that direction. We haven't had a negative impact on that. I've found it interesting that bank economists, for instance, have supported it.

I think part of the reason is that a lot of people see that there have been major problems in terms of inequality, and it's been difficult to raise the bottom up. Increasing inequality has, frankly, slowed down economic growth, which even the OECD and IMF have stated as well.

Senator Smith: Thank you.

[Translation]

Senator Dagenais: My first question is for Mr. Breton. I would like us to talk more specifically about electric vehicle batteries. We know that the electrification of vehicles is not the solution to all environmental problems. The construction and disposal of batteries after their useful life is a serious environmental issue that I don't think we talk about much.

As an expert, can you give us information on the environmental impact of the construction of batteries and on the costs to be expected when they have to be disposed of? Has the government provided for an adequate framework and funding to deal with these situations that we will have to face one day?

Mr. Breton: That is an excellent question. You are absolutely right that the batteries in electric cars have an impact on the environment.

That said, the environmental impact of a vehicle should always be calculated on the basis of its full life cycle, that is, from resource extraction to vehicle manufacturing, to vehicle use, and then to the disposal and recycling of vehicle components. When comparing a given electric vehicle to an equivalent gas powered vehicle, the additional impact of the electric vehicle will be offset after 20,000 to 30,000 kilometres. This means that, beyond this mileage, the vehicle will be much less polluting, because use is the main factor in pollution. As I said earlier, there are now Canadian companies that specialize in recycling electric vehicle batteries, such as Li-Cycle Lithium-ion, and that are able to recover up to 95% of the battery components.

So not only is the impact much less for an electric vehicle, but unlike oil, which is not recyclable at all, the ore in batteries is extremely valuable and can be reused in the manufacturing of

minimum dans des secteurs particuliers n'a vraiment pas beaucoup d'effets néfastes. De plus, 15 \$ l'heure, ce n'est pas le minimum à l'échelle du pays, mais beaucoup de provinces s'orientent dans cette direction. Nous n'en avons pas vu les répercussions néfastes. Je trouve intéressant que les économistes des banques, par exemple, soient en faveur.

Je pense que cela tient en partie au fait que beaucoup de gens constatent qu'il y a eu de graves problèmes d'inégalité et qu'il a été difficile de rehausser l'échelon inférieur. Bien franchement, l'accentuation des inégalités a eu pour effet de ralentir la croissance économique, ce que même l'OCDE et le FMI ont reconnu.

Le sénateur Smith : Merci.

[Français]

Le sénateur Dagenais : Ma première question s'adresse à M. Breton. J'aimerais qu'on parle plus spécifiquement des batteries des véhicules électriques. On sait que l'électrification des véhicules ne représente pas la solution à tous les problèmes environnementaux. La construction et la disposition des batteries après leur vie utile représentent un enjeu environnemental négatif dont on ne parle pas beaucoup, à mon avis.

Comme spécialiste, pouvez-vous nous donner des informations sur l'impact environnemental de la construction des batteries et sur les coûts à prévoir au moment où il faudra les jeter? Est-ce que le gouvernement a prévu un encadrement et un financement adéquats pour faire face à ces situations que nous devons vivre un jour?

M. Breton : C'est une excellente question. Vous avez tout à fait raison de dire que les batteries des voitures électriques ont un impact environnemental.

Cela dit, il faut toujours calculer l'impact environnemental d'un véhicule en fonction de son cycle de vie complet, c'est-à-dire de l'extraction des ressources à la fabrication du véhicule, à l'utilisation du véhicule, puis à la mise au rancart et au recyclage des composantes du véhicule. Lorsque l'on compare un véhicule électrique donné à un véhicule à essence équivalent, l'impact supplémentaire du véhicule électrique sera compensé après 20 000 à 30 000 kilomètres. Cela signifie que, au-delà de ce kilométrage, on aura un véhicule beaucoup moins polluant, car c'est l'utilisation qui est le principal facteur de pollution. Comme je le disais plus tôt, il y a aujourd'hui des compagnies canadiennes qui se spécialisent dans le recyclage des batteries de véhicules électriques, comme Li-Cycle Lithium-ion, et qui font en sorte qu'on est en mesure de récupérer jusqu'à 95 % des composantes des batteries.

Donc, non seulement l'impact est bien moindre pour un véhicule électrique, mais en plus, contrairement au pétrole, qui n'est pas du tout recyclable, le minerai des batteries

new batteries. Thus, the new batteries will have a lower ecological impact, because recycled materials will be used.

For all these reasons, transportation electrification, while not the only solution to climate change or air pollution, is certainly part of the solution. Some form of regulatory framework will be needed, because electric car batteries cost \$1,000 per kilowatt hour in 2010. Now they cost \$150 to \$200 per kilowatt hour. That's an 80% to 85% drop in the price of batteries per kilowatt hour, and we're looking at another 50% to 60% drop by 2024 or 2025. Batteries will be so cheap that we will have to regulate their use to ensure that they are disposed of responsibly.

Senator Dagenais: Thank you very much, Mr. Breton. My second question is for Mr. Kingston. Many electric vehicles will cost much more to purchase than some traditional vehicles. As for the manufacturers you represent, in what proportion are electric vehicles subsidized? In how many years will the financial support of the Government of Canada, among others, no longer be necessary to manufacture electric vehicles? In my opinion, the government will not subsidize the purchase of electric vehicles for life. It could be unfair to all taxpayers to make them pay for the purchase of a car for a family.

[English]

Mr. Kingston: Thank you, senator. That is an excellent question and a great point.

Yes, with respect to incentives and subsidies, by no means do we believe they need to be in place in perpetuity. These are short-term measures to help accelerate Canadians and consumers making that jump from a gas-powered vehicle to an EV. The reason we need them now is because in the price point between a new EV and an ICE vehicle — a gas-powered, internal combustion engine vehicle — there still is a gap. That's because the technology is still advancing.

We estimate that you will see the price of a battery get down close to parity with a gas-powered vehicle by the early 2030s. Now, these are forecasts. This could change depending on how the technology advances. But once you reach that point where a consumer walks onto a lot and they have the choice between a gas-powered vehicle and an electric vehicle, with all the same features at the exact same price point and one doesn't require gasoline, you won't need incentives anymore. This is meant to be a program through the transition, and by no means a permanent policy measure. It's costly in the early days, but this is what needs to be done to make that shift happen quickly.

est extrêmement précieux et peut être réutilisé dans la fabrication de nouvelles batteries. Ainsi, les nouvelles batteries auront un impact écologique moins grand, parce qu'on utilisera des matériaux recyclés.

Pour toutes ces raisons, l'électrification des transports, si ce n'est pas l'unique solution à la lutte aux changements climatiques ou à la pollution de l'air, fait assurément partie des solutions. Il faudra en venir à une certaine forme d'encadrement réglementaire, parce que les batteries des voitures électriques coûtaient 1 000 \$ le kilowattheure en 2010. Aujourd'hui, elles coûtent de 150 \$ à 200 \$ le kilowattheure. Il s'agit d'une baisse de 80 % à 85 % du prix des batteries par kilowattheure, et on se dirige vers une autre baisse de 50 % à 60 % d'ici 2024 ou 2025. Les batteries seront tellement peu chères qu'on devra encadrer leur utilisation pour s'assurer d'en disposer d'une façon responsable.

Le sénateur Dagenais : Merci beaucoup, monsieur Breton. Ma deuxième question s'adresse à M. Kingston. Plusieurs véhicules électriques coûteront beaucoup plus à l'achat que certains véhicules traditionnels. Pour ce qui est des manufacturiers que vous représentez, dans quelle proportion les véhicules électriques sont-ils subventionnés? Dans combien d'années l'aide financière du gouvernement du Canada, entre autres, ne sera-t-elle plus nécessaire pour fabriquer les véhicules électriques? À mon avis, le gouvernement ne subventionnera pas à vie l'achat des véhicules électriques. Il pourrait être injuste, pour l'ensemble des contribuables, de leur faire payer l'achat d'une voiture pour une famille.

[Traduction]

M. Kingston : Merci, monsieur le sénateur. C'est une excellente question et un très bon point que vous soulevez.

Oui, en ce qui concerne les mesures incitatives et les subventions, nous ne croyons absolument pas qu'elles doivent être en place à perpétuité. Il s'agit de mesures à court terme pour aider les Canadiens et les consommateurs à passer rapidement d'un véhicule à essence à un VE. La raison pour laquelle nous en avons besoin maintenant, c'est qu'il y a encore un écart entre le prix d'un nouveau VE et celui d'un véhicule à essence, c'est-à-dire avec un à moteur à combustion interne. C'est parce que la technologie continue d'évoluer.

Nous estimons que le prix d'un véhicule électrique sera à peu près égal à celui d'un véhicule à essence au début des années 2030. Ce sont là des prévisions. Cela pourrait changer selon l'évolution de la technologie. Mais une fois rendu au point où le consommateur aura le choix entre un véhicule à essence et un véhicule électrique, avec toutes les mêmes caractéristiques et au même prix, mais roulant sans essence, ces mesures incitatives ne seront plus nécessaires. Il s'agit d'un programme de transition, non d'une politique permanente. Cela coûte cher au début, mais c'est ce qu'il faut pour que le changement se produise rapidement.

[Translation]

Mr. Breton: A report by the International Energy Agency, which was published just a few days ago, indicates that parity in prices will be reached around 2027.

Senator Dagenais: Mr. Sanger, the increase in the use of electric vehicles will surely have a negative impact on government revenues one day, as the government already collects a tax on the sale of gasoline. Are there any provisions in the budget statements for this, or do you think that the gas tax will eventually be replaced by an electricity tax on electric vehicle owners?

Let me summarize. At present, we know that the government collects a gasoline tax, which it often gives back to the municipalities. Must we now provide for an electricity tax? There will surely be less revenue from the gas tax.

[English]

Mr. Sanger: I wouldn't advocate a higher tax on hydroelectricity and electricity generated through other means to replace the gas tax. It's been positive that the federal government has taken its share of the excise tax on fuel to provide to municipalities, and there were connections there with municipalities investing that in sustainable measures and environmental measures as well. I think that's very important.

The Chair: Thank you, Mr. Sanger.

Senator Galvez: This question is for Mr. Sanger and Mr. Breton. Things are related, and I want to thank our witnesses because they were very clear in explaining the problems and the solutions, so I appreciate that.

Mr. Sanger, whatever efforts many of the sectors are taking in reducing gas emissions, the sectors of oil and gas and transportation are increasing. That is why we have to tackle these two sectors. I'm happy that you are both with us today.

Nearly a dozen of the country's oil titans, such as Suncor, Enbridge, CN Rail, TransCanada, Imperial Oil, Cenovus and Husky have subsidies in tax havens. Some would also name more high-profile individuals and companies in the 2017 Panama Papers.

Do you know offhand the amount of subsidies paid to the oil and gas sector? Can you describe some of the primary tax incentives provided to the oil and gas industry?

Mr. Sanger: Certainly. Thank you very much for the question and the comments, Senator Galvez.

[Français]

M. Breton : Un rapport de l'Agence internationale de l'énergie, qui a été publié il y a quelques jours à peine, indique qu'on arrivera à la parité pour ce qui est des prix vers 2027.

Le sénateur Dagenais : Monsieur Sanger, l'augmentation de l'utilisation de véhicules électriques aura sûrement un jour un impact négatif sur les revenus du gouvernement, qui perçoit déjà une taxe sur la vente d'essence. Y a-t-il des dispositions dans les énoncés budgétaires à ce sujet, ou croyez-vous qu'on remplacera un jour la taxe sur l'essence par une taxe sur l'électricité pour les propriétaires de véhicules électriques?

Je résume. Actuellement, on sait que le gouvernement reçoit une taxe sur l'essence qu'il remet souvent aux municipalités. Faudrait-il prévoir maintenant une taxe sur l'électricité? Il y aura sûrement moins de revenus tirés de la taxe sur l'essence.

[Traduction]

M. Sanger : Je ne préconiserais pas une hausse de la taxe sur l'hydroélectricité et l'électricité d'autres sources pour remplacer la taxe sur l'essence. C'est un geste positif que le gouvernement fédéral a posé en remettant sa part de la taxe d'accise sur le carburant aux municipalités. Des liens ont été établis également avec les municipalités ayant investi dans des mesures durables et environnementales. Je pense que c'est très important.

Le président : Merci, monsieur Sanger.

La sénatrice Galvez : J'adresse ma question à MM. Sanger et Breton. Les choses sont liées entre elles, et je tiens à remercier nos témoins d'avoir expliqué si clairement les problèmes et les solutions. Je leur en suis reconnaissante.

Monsieur Sanger, quels que soient les efforts déployés dans un grand nombre de secteurs pour réduire les émissions de gaz? Elles sont à la hausse dans les transports et le secteur pétrolier et gazier, c'est pourquoi nous devons nous attarder à ces deux secteurs. Je suis heureuse que vous soyez tous les deux parmi nous aujourd'hui.

Près d'une douzaine de titans pétroliers du pays, comme Suncor, Enbridge, CN Rail, TransCanada, Imperial Oil, Cenovus et Husky, reçoivent des subventions qu'ils transfèrent dans des paradis fiscaux. On pourrait également nommer des personnes et des entreprises bien connues grâce à la fuite des Panama Papers en 2017.

Avez-vous une idée du montant des subventions versées au secteur pétrolier et gazier? Pouvez-vous décrire certains des principaux incitatifs fiscaux offerts à l'industrie pétrolière et gazière?

M. Sanger : Certainement. Merci beaucoup de votre question et de vos observations, sénatrice Galvez.

In relation to the discussion that we have been having, I took a quick look at our greenhouse gas inventory, and as Mr. Kingston has said, the transport sector has a role to play, but the whole road transportation sector is responsible for 20% of our emissions. Transport in general is 30%. So there is a lot more that we need to do. It's a really important area, but there is also a lot more that we need to do with other large emitters as well, and Senator Galvez raised those.

In terms of your specific question of what the fossil fuel subsidies are, that's a very good question. The government has committed to looking into it, together with Argentina as part of the G7. It's a bit of a moving target what the subsidies are because some of those are collected afterwards. The most recent estimate from the International Institute for Sustainable Development is there are at least \$1.9 billion spent on subsidies to the fossil fuel sector in Canada. That doesn't include a lot of the tax ones, and some of those ones are exploration, development and some forms of accelerated depreciation. There are also a number of non-tax ones as well.

You're absolutely right: a lot of these larger corporations avoid paying a certain amount of tax because they have subsidiaries in tax havens. In general, I wanted to make the point that the operations of some large multinationals as well, like Amazon, for instance, pay a very low rate of tax. It undermines local communities in different ways and they are operations that involve delivery all over the place, and they are not that good for the environment. Fairer taxation of multinational corporations through international corporate tax reform or tackling tax havens in that way can be good for the environment too.

Senator Galvez: Thank you. Mr. Kingston and Mr. Breton, I used to think that the electrification of transport was a healthy, robust and resilient economy, and actually, the pandemic has shown that in spite of bankruptcies in many other sectors, your sector is very strong. I used to think that you don't need subsidies and that you're good, but the issue with climate change and emissions reduction is time. The clock is ticking and we need to accelerate.

Do you find it fair that, although we need to get rid of the oil and gas combustion vehicles, we keep subsidizing them? It looks to me like the right hand is doing the opposite of the left hand in the government. The government doesn't have money to keep giving subsidies to everybody. People are complaining about our debt and inflation.

En prévision de notre discussion d'aujourd'hui, j'ai jeté un coup d'œil rapide sur notre ventilation des gaz à effet de serre et, comme M. Kingston l'a dit, le secteur des transports a certes un rôle à jouer. Mais tout le secteur du transport routier compte pour 20 % de nos émissions. Dans son ensemble, le transport représente 30 %. Nous devons donc en faire beaucoup plus. C'est un secteur très important, mais nous devons aussi en faire beaucoup plus avec d'autres grands émetteurs. La sénatrice Galvez en a parlé.

Vous demandez des précisions sur les subventions au titre des combustibles fossiles. C'est une très bonne question. Le gouvernement s'est engagé à examiner la question, de concert avec l'Argentine, dans le cadre du G7. Les subventions sont un peu une cible mouvante parce que certaines sont versées après coup. Selon les estimations les plus récentes de l'Institut international du développement durable, au moins 1,9 milliard de dollars sont versés en subventions au secteur des combustibles fossiles au Canada. Ce chiffre ne comprend pas beaucoup des mesures fiscales, dont certaines sont liées à l'exploration, à la mise en valeur et à certaines formes d'amortissement accéléré. Il y a aussi un certain nombre de mesures non fiscales.

Vous avez tout à fait raison de dire que beaucoup de ces grandes sociétés évitent de payer un certain montant d'impôt du fait qu'elles ont des filiales dans des paradis fiscaux. De façon générale, je voulais souligner que les activités de certaines grandes multinationales, Amazon par exemple, sont assujetties à un taux d'imposition très faible. Ces activités minent les collectivités locales de différentes façons et, comme il s'agit d'aller partout pour faire des livraisons, elles ne sont pas particulièrement bénéfiques pour l'environnement. L'instauration d'une imposition plus juste des multinationales par le truchement d'une réforme fiscale internationale des sociétés ou de la lutte contre les paradis fiscaux pourrait également s'avérer bénéfique pour l'environnement.

La sénatrice Galvez : Merci. Monsieur Kingston et monsieur Breton, j'avais l'habitude de penser que l'électrification des transports était le signe d'une économie saine, robuste et résiliente. De fait, la pandémie a montré, malgré les faillites dans de nombreux autres secteurs, que le vôtre demeure très solide. Je pensais que vous n'aviez pas besoin de subventions et que vous vous tiriez bien d'affaire, mais les défis que posent le changement climatique et la réduction des émissions nous imposent des contraintes temporelles. Le temps presse et nous devons agir sans tarder.

Trouvez-vous juste, alors même que nous devons délaissier les véhicules à combustible fossile, de continuer de les subventionner? On dirait que la main droite du gouvernement ignore ce que fait la main gauche. Le gouvernement n'a pas d'argent pour continuer de subventionner tout le monde. Les gens s'inquiètent de notre dette et de l'inflation.

You mentioned that electric vehicles are getting cheaper and cheaper and prices will soon be lower than combustion vehicles. But how do you feel about the subsidies that are given to oil and gas and thus making permanent our dependency on combustion vehicles?

Mr. Breton: I remember back in 2012 when President Obama said oil and gas companies have received subsidies and that, in 2013, we will be celebrating 100 years of oil and gas subsidies for companies. He could not stop the oil and gas subsidies in the U.S.

It's always interesting to me when I hear someone ask how long we should subsidize electric vehicles. If we subsidized them for one tenth of that period, I would be happy. To me, that's a very important issue because, you're absolutely right, we have to make the transition from fossil fuel dependency to fossil fuel independence and towards renewable and electric vehicles. It's not just electric vehicles, but it's also renewable energy.

To add to that, it's very important to train and retrain employees who are now working in sectors which will be slowly going down and disappearing. We have to get to these workers to make sure they learn how to work in the electric mobility sector. As you said, it's a growing sector. Right now, we're in the middle of a pandemic and we have trouble finding enough qualified people to work in the electric mobility sector.

I applaud the government because, in the budget, they talked about money for training and retraining workers. We need to do a lot of that in Canada for the future of workers from Alberta and Saskatchewan and across Canada.

Mr. Kingston: Senator, you made a great point around the fact that subsidies are about helping to accelerate this transition. I am very confident that, as this technology develops, people will see the benefits of EVs, the convenience and the reduced costs, and it will become a no-brainer. However, we want this to happen more quickly than the technology is developing; that is the reason there is a role for subsidies. They're critically important right now. They're not necessary forever.

Senator M. Deacon: Thank you to our guests for being here, but also thank you to my colleagues. You have kept us on our toes, and I think my questions have changed after every senator has spoken. I will try to just share one or two.

Vous avez mentionné que les véhicules électriques sont de moins en moins chers et que leurs prix seront bientôt inférieurs à ceux des véhicules à combustion. Mais que pensez-vous des subventions accordées au secteur pétrolier et gazier, qui font en sorte que nous dépendons toujours des véhicules à combustion?

M. Breton : Je me souviens que le président Obama a dit en 2012 que les sociétés pétrolières et gazières recevaient toujours des subventions et que 2013 marquerait le 100^e anniversaire de ces subventions. Il n'arrivait pas à mettre fin à ces subventions aux États-Unis.

Je trouve toujours curieux d'entendre des gens demander pendant combien de temps il faudra subventionner les véhicules électriques. Si nous devions les subventionner pendant un dixième de ce temps, j'en serais heureux. À mes yeux, c'est une question de grande importance parce que — vous avez tout à fait raison sur ce point — nous devons cesser de dépendre des combustibles fossiles et embrasser les sources d'énergie renouvelable et les véhicules électriques. Il ne s'agit pas seulement des véhicules électriques, mais aussi de l'énergie renouvelable en général.

J'ajouterai qu'il est très important de former et de recycler les travailleurs des secteurs qui vont lentement déperir. Nous devons rejoindre ces travailleurs pour nous assurer de les préparer à travailler dans le secteur de la mobilité électrique. Comme vous l'avez dit, c'est un secteur en croissance. Pour le moment, en plein milieu d'une pandémie, nous avons de la difficulté à trouver suffisamment de personnes qualifiées pour travailler dans le secteur de la mobilité électrique.

Je félicite le gouvernement d'avoir prévu dans le budget des fonds pour la formation et le recyclage des travailleurs. Nous devons en faire beaucoup au Canada pour préparer l'avenir des travailleurs en Alberta, en Saskatchewan et partout ailleurs au Canada.

M. Kingston : Madame la sénatrice, vous avez fait valoir un excellent point en disant que les subventions visent à accélérer la transition. Je suis convaincu que, à mesure que la technologie évoluera, les gens ne manqueront pas de constater les avantages des VE, leur commodité et leurs coûts moindres d'utilisation et que cette option s'imposera à eux comme une évidence. Cependant, nous voulons que cela se produise à un rythme plus rapide que les progrès de la technologie, et c'est pourquoi il faut des subventions. Elles sont d'une importance cruciale à l'heure actuelle. Elles ne seront pas nécessaires pour toujours.

La sénatrice M. Deacon : Je remercie nos invités d'être ici, mais je remercie également mes collègues. Vous nous avez tenus en haleine, si bien que j'ai dû modifier mes questions, je crois, après chacune des interventions de mes collègues. Je vais tâcher d'en poser quelques-unes.

Looking at our earlier zero-emission vehicle work, I would love to welcome those folks today and, if they don't know, to make them aware of UWAF, the University of Waterloo Alternative Fuels Team. They have a tremendous partnership between our students at the University of Waterloo and Wilfrid Laurier University who are developing and building zero-emission vehicles. It's an incredible competition and program. I just met with them in the last couple of days. It's so well connected with the conversation we're having today.

I will ask a question around the measures we've talked about that are meant to entice Canadians and businesses to continue to opt for zero-emission vehicles. This question is for Mr. Kingston. How do we achieve the required infrastructure to make sure that a zero-emission vehicle is a realistic possibility for every Canadian who wants one?

An example we often hear — and it's been touched on today — is the lack of electrical charging stations along major intercity and interprovincial highways and for those who are living outside the city in rural areas. What has come first in other jurisdictions which have seen a more dramatic shift to EVs? Has the uptake of electric vehicles pushed the creation of the infrastructure to support it, or did the infrastructure come first? Is it a case of, "If you build it, they will come," or not?

Mr. Kingston: Senator, when it comes to charging infrastructure, yes, you have to build it first. That will help bring more people to make the switch to EVs. We've seen study after study and survey after survey. We just did our own survey of Canadian consumers. People are genuinely concerned about range and charging. On range, OEMs have done work on that. Most BEVs — battery electric vehicles — that you are seeing sold in the market have a range of 300 kilometres plus. Range is being addressed through the technology.

Having access to available charging infrastructure is key. There are a few elements to it. First, for Canadians who live in dense urban areas, particularly in apartments, condos and multi-dwelling units, they need to have access somehow, either through building codes or standards or the ability to plug in on the street, to charge their vehicle. If you can't give them that opportunity, then an EV will not be a feasible option.

For rural Canadians who travel long distances and can't get somewhere on a single charge, they will need access to a DC fast charger, which can charge a vehicle almost full in under an hour, depending on the vehicle.

Pour revenir à nos travaux antérieurs sur les véhicules à zéro émission, j'aimerais souhaiter la bienvenue à nos invités d'aujourd'hui et, au cas où ils ne seraient pas déjà au courant, leur faire connaître l'UWAF, l'équipe des carburants de remplacement de l'Université de Waterloo. Il existe un partenariat extraordinaire entre les étudiants de l'Université de Waterloo et ceux de l'Université Wilfrid Laurier, qui travaillent à mettre au point et à construire des véhicules à zéro émission. Il s'agit d'une compétition et d'un programme extraordinaires. Je les ai rencontrés ces derniers jours. Ce qu'ils font est tellement pertinent à notre discussion d'aujourd'hui.

Je vais poser une question au sujet des mesures dont nous avons parlé qui visent à inciter les Canadiens et les entreprises à opter pour des véhicules à zéro émission. Ma question s'adresse à M. Kingston. Comment pouvons-nous mettre en place l'infrastructure nécessaire pour faire en sorte qu'un véhicule à zéro émission soit une option réaliste pour tous les Canadiens qui voudraient en avoir un?

Un problème souvent soulevé — on en a parlé aujourd'hui — est le manque de bornes de recharge électrique le long des grandes autoroutes interurbaines et interprovinciales et dans les régions rurales. Qu'est-ce qui est arrivé en premier dans d'autres pays qui ont opéré un virage plus radical vers les véhicules électriques? L'adoption des véhicules électriques a-t-elle suscité la mise en place de l'infrastructure de soutien ou est-ce l'infrastructure qui est venue en premier? S'agit-il ou non d'une situation qui vient confirmer que ce qui est offert trouvera preneur?

M. Kingston : Sénatrice Deacon, c'est par les infrastructures de recharge qu'il faut commencer, oui. Cela aidera plus de monde à passer aux VE. Toutes sortes d'études et de sondages l'ont démontré. Nous venons de faire notre propre sondage auprès des consommateurs canadiens, qui se préoccupent vraiment de l'autonomie et de la recharge. Les équipementiers ont fait des travaux là-dessus. La plupart des VEB — les véhicules électriques à batterie — vendus sur le marché ont une autonomie de 300 kilomètres et plus. L'autonomie relève de la technologie.

Il est essentiel d'avoir accès à l'infrastructure de recharge disponible. Il y a quelques éléments à considérer. Tout d'abord, les Canadiens qui vivent dans des zones urbaines denses, particulièrement dans des appartements, des copropriétés ou des immeubles à logements multiples, doivent avoir accès à la recharge de leur véhicule, d'une façon ou d'une autre, grâce aux codes ou aux normes du bâtiment ou à la capacité de se brancher dans la rue. Autrement, le VE ne sera pas une option viable.

Les Canadiens des régions rurales qui ont de grandes distances à franchir et qui ne peuvent pas le faire avec une seule charge devront avoir accès à une borne de recharge rapide à courant continu, capable d'une recharge presque complète en moins d'une heure, selon le véhicule.

There is a huge amount of building to be done. I referenced what the U.S. administration is doing; 500,000 charging stations have been committed by the Biden administration. We're not even close. We've got to build it, and that's how we overcome the concern that we keep seeing from consumers around EVs.

Senator M. Deacon: Thank you. I'll direct this piece, if you don't mind, to Mr. Breton.

Going back to the budget speech last month, Minister Freeland said that measures included in this budget would propel — a pretty strong word — a green transition and that Canada could lead or be left behind in a green economy.

Yesterday, however — again, we touched on it — a report on batteries by the think tank Clean Energy Canada said that we're falling behind in being a leader in the green energy supply chain. They cited slow regulatory processes and a lack of investment in commercialization. They say those are symptoms of our more passive approach to economic development.

I'd like to hear your comments on this. You touched on it. Are the measures introduced in the budget a sign that we want to take this more seriously or more like window dressing?

Mr. Breton: Well, it's far from window dressing because if we go back just a year ago, we were nowhere near what's been announced by the federal government regarding electric mobility. A lot has been announced. Many things are very interesting, but we have a lot more work to do. As I said before, when we compare it to what's happening in China and Europe, we still have a long way to go. Even President Biden, yesterday, admitted that, for now, China is the world leader in electric vehicles. I mentioned there are more than half a million electric buses in China, while we have less than 300 in Canada. We must have a plan. We don't have a plan yet. We're working on it.

That's why people like Mr. Kingston and me and others are talking to one another to make sure we accelerate this in Canada. We have many assets, but we have to have a plan and we have to put it into full force — not in five years from now but in a year from now, at the most.

Timing is everything here. Back in 2008-09, when GM and Chrysler were in trouble, the Obama administration said they were going to help GM and Chrysler but, in return, they had to invest in electric mobility. In Canada, we still helped GM and Chrysler, but there was no incentive and no obligation for the OEMs to do anything, so we lost many years. That's why

Il y a énormément à construire. J'ai mentionné ce que fait l'administration américaine; l'administration Biden s'est engagée à installer 500 000 bornes de recharge. Nous sommes encore loin du compte. Nous devons les construire, et c'est ainsi que nous surmontons les craintes des consommateurs au sujet des VE.

La sénatrice M. Deacon : Merci. Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, je vais adresser ma question à M. Breton.

Dans son exposé budgétaire du mois dernier, la ministre Freeland a dit que les mesures proposées dans le budget allaient propulser — le mot est très fort — une transition verte et que le Canada pourrait prendre la tête ou être laissé pour compte dans une économie verte.

Hier, par contre — encore une fois, nous avons effleuré la question —, le groupe de réflexion Clean Energy Canada nous apprenait dans un rapport sur les batteries que nous sommes en voie d'être distancés comme chef de file dans la chaîne d'approvisionnement en énergie verte. Le rapport citait la lenteur des processus réglementaires et le manque d'investissement dans la commercialisation. Ce serait là des symptômes de notre approche plus passive du développement économique.

J'aimerais recevoir vos observations à ce sujet. Vous en avez parlé brièvement. Les mesures budgétaires sont-elles un signe que nous voulons prendre la question plus au sérieux ou ne sont-ils que de la poudre aux yeux?

M. Breton : Ma foi, c'est loin d'être de la poudre aux yeux, car il y a un an à peine, nous étions bien loin de ce que le gouvernement fédéral vient d'annoncer pour la mobilité électrique. Il a annoncé bien des choses. Beaucoup de ces choses sont très intéressantes, mais nous avons encore beaucoup de travail à faire. Je l'ai déjà dit, par rapport à ce qui se passe en Chine et en Europe, nous avons encore beaucoup de chemin à faire. Même le président Biden a reconnu hier que, pour l'instant, la Chine est le chef de file mondial en matière de véhicules électriques. J'ai mentionné qu'il y a plus d'un demi-million d'autobus électriques en Chine, alors que nous en avons moins de 300 au Canada. Il nous faut un plan. Nous n'en avons pas encore. Nous y travaillons.

C'est pourquoi des gens comme M. Kingston et moi-même se concertent pour accélérer le processus au Canada. Nous avons de nombreux actifs, mais il nous faut un plan, que nous mettrons pleinement en vigueur — pas dans cinq ans, mais dans un an, au pire.

Tout est dans le choix du moment. Lorsque GM et Chrysler étaient au cœur de la tempête, l'administration Obama a annoncé qu'elle allait aider GM et Chrysler, contre la promesse d'investir dans la mobilité électrique. Au Canada, nous avons aussi aidé GM et Chrysler, mais sans offrir d'incitation aux équipementiers ni leur imposer d'obligation de faire quoi que ce soit, ce qui nous

the U.S. has developed an electric mobility industry, but it is still lagging behind the one in China. We are not yet propelling, but I think we're on the right path.

Mr. Sanger: You've heard from Mr. Kingston that the main problem is a lack of charging stations, and we should have known this for some time.

In Canada, most of the electric utilities are provincially owned and/or municipally owned. This is an area of crucial importance where governments could get together and lay out charging stations across the country.

Senator Duncan: Thank you to our witnesses for their comments and the information today. I've been following the development of electric vehicles very closely through my work on this committee, and I have a comment and a question about the electric vehicle charging stations.

We now have 16 EV charging stations throughout our large territory but with few people in the Yukon. As a result, we have pent-up demand for the vehicles, particularly, as Mr. Breton mentioned, for light-duty and heavy-duty trucks and the Honda CR-V, which I drive myself. But looking at the car lots in the Yukon, there aren't electric vehicles for sale. It's an issue. We've created this and now we can't get them. We've built it and we're waiting for them to come.

First, what about the pricing structure for the EV stations? Mr. Sanger mentioned that the utilities are provincially owned. Are there discussions at the federal-provincial-territorial level for a common pricing structure for EV charging stations? That's my first question. What about the pricing? How are we going to charge people? Is there a common method and common pricing structure for it?

Mr. Breton: First of all, there are discussions right now with Measurement Canada regarding the way we charge per kilowatt hour. This discussion is ongoing right now.

Regarding the price by itself, there are no discussions right now. I would like to talk about the fact that even though you have the infrastructure, you don't have EV availability on the lots of the dealers. That's another issue — EV supply. As we see in Nova Scotia right now, they have EV rebates but there are hardly any electric vehicles on the lots of dealerships. They're stuck with a real problem. If you are a dealer and you want to sell electric vehicles, you can't have any, but you have to meet

a mis des années en retard. C'est pour cela que les États-Unis ont créé une industrie de mobilité électrique, qui est par contre toujours en retard sur celle de la Chine. Nous ne sommes pas encore en pleine propulsion, mais nous sommes sur la bonne voie, je pense.

M. Sanger : M. Kingston vous a expliqué que le principal problème est le manque de bornes de recharge, et nous aurions dû le savoir depuis un certain temps.

Au Canada, la plupart des services publics d'électricité appartiennent aux provinces ou aux municipalités. C'est un domaine d'importance cruciale où les gouvernements pourraient se concerter et installer des bornes de recharge partout au pays.

La sénatrice Duncan : Je remercie nos témoins de leurs commentaires et de l'information qu'ils nous ont fournis aujourd'hui. Je suis de très près le dossier des véhicules électriques grâce à ma participation au comité, et j'ai un commentaire et une question à formuler sur les bornes de recharge pour véhicules électriques.

Nous avons aujourd'hui 16 bornes de recharge pour VE dans notre vaste territoire, mais peu de monde au Yukon. Nous avons donc une demande refoulée pour les véhicules, particulièrement, comme M. Breton l'a mentionné, pour les camions légers et lourds, et pour le Honda CR-V, un modèle que je possède. Mais les parcs automobiles au Yukon n'ont pas de véhicules électriques à vendre. Cela pose un problème. Nous avons créé tout cela et voici que nous ne pouvons pas obtenir de VE. Nous avons construit l'infrastructure, et nous les attendons.

Tout d'abord, qu'en est-il de la structure de tarification pour les bornes pour VE? M. Sanger a mentionné que les services publics appartiennent aux provinces. Y a-t-il des discussions fédérales-provinciales-territoriales au sujet d'une structure de tarification commune pour les bornes de recharge des VE? C'est ma première question. Qu'en est-il de la tarification? Comment allons-nous faire payer les consommateurs? Y a-t-il une méthode ou une structure de tarification communes?

M. Breton : Tout d'abord, il y a des discussions en cours avec Mesures Canada sur la façon dont nous facturons le kilowattheure. Cette discussion est en cours en ce moment même.

En ce qui concerne la tarification comme telle, il n'y a pas de discussions à l'heure actuelle. J'aimerais dire que, même si nous avons l'infrastructure, les concessionnaires n'ont pas de VE à vendre. L'offre de VE est un autre problème. Comme nous le voyons aujourd'hui, la Nouvelle-Écosse a des remises sur les VE, mais les concessionnaires n'ont presque pas de véhicules électriques à vendre. Ils sont aux prises avec un véritable problème. Le concessionnaire qui veut vendre des véhicules

sales targets put forward by the OEM. That means you have to discourage a person from buying an EV because you have to meet sales targets.

We think that's why a ZEV mandate, like they have in Quebec, B.C. and California and 12 other states in the U.S., is very important to ensure we have enough supply of electric vehicles all across Canada.

Back in 2011, the Government of Canada and the Government of Ontario gave \$140 million to build an electric Toyota RAV4. Because there was no mandate in Ontario or in Canada, all of these Toyota RAV4s that were built with the help of Canadian taxpayers were sent to the U.S. and we could not buy them. So if we don't have a mandate, there is no guarantee we will get all the electric vehicles built elsewhere in the world or even built in Canada because we don't have a supply mandate.

Senator Duncan: If I might ask a follow-up to that. There is an unintended consequence when we do buy electric vehicles. What are we doing with all of the gas vehicles? What's the plan for their disposal, recycling and end of life? I noted there was a recent initiative — I'm not sure if it was Quebec City or Montreal — to buy new electric buses. That was a news story. What happens with all the other buses? What's the plan for disposal of the gas-powered vehicles?

Mr. Breton: It's the same as right now for the disposal of gas vehicles when you buy another gas vehicle. They have a certain lifespan. After that, they can be recycled up to 80% or so. There is a bit of fluff there, but when we're talking about the end of life of buses or school buses, their lifespan is normally between 12 and 16 years. These are recyclable vehicles, whether gas or electric.

Senator Duncan: Mr. Kingston mentioned the scrappage plan. Perhaps he could address that and respond, please.

Mr. Kingston: Thank you, senator. I think vehicle scrappage is a critical piece of this whole discussion. What we proposed is the government would put forward an incentive to vehicles 12 years or older, as an example. You would scrap your vehicle and it would be fully recycled, and then you would take the incentive and purchase a new vehicle. You get the benefit of getting an old high-polluting vehicle off the road and help Canadians purchase a new, more efficient vehicle. That's a key component.

If I may comment very quickly on supply, frankly, I think it's a debate that's passed us at this point. For example, General Motors is committing to electrify their entire fleet. Ford has done

électriques ne peut en obtenir, mais il doit atteindre les cibles de vente fixées par l'équipementier. Il doit donc décourager ses clients d'acheter un VE parce qu'il doit atteindre ses cibles de vente.

C'est la raison, selon nous, pour laquelle il est très important d'imposer un quota minimal pour les véhicules zéro émission, comme au Québec, en Colombie-Britannique, en Californie et dans 12 autres États américains, pour être sûrs d'avoir une offre suffisante de véhicules électriques à l'échelle du Canada.

En 2011, le gouvernement du Canada et le gouvernement de l'Ontario ont donné 140 millions de dollars pour la construction d'un Toyota Rav4 électrique. Parce qu'il n'y avait pas de quota à atteindre en Ontario ou au Canada, tous ces Toyota Rav4 qui ont été construits avec l'aide des contribuables canadiens ont été expédiés aux États-Unis et nous n'avons pas pu en acheter. Donc, en l'absence de quota, rien ne garantit que nous trouverons tous les véhicules électriques construits ailleurs dans le monde, ou même au Canada, parce que nous n'avons pas de garantie d'approvisionnement.

La sénatrice Duncan : J'aurais une question complémentaire. Il y a des conséquences imprévues lorsque nous achetons des véhicules électriques. Que faisons-nous de tous les véhicules à essence? Quel est le plan pour leur élimination, leur recyclage et leur fin de vie? J'ai noté une initiative récente — à Québec ou à Montréal, je ne suis pas sûre —, pour la construction d'autobus électriques. C'était dans les nouvelles. Qu'advient-il de tous les autres autobus? Quel est le plan pour l'élimination des véhicules à essence?

M. Breton : C'est le même qu'aujourd'hui pour l'élimination des véhicules à essence lorsqu'on achète un autre véhicule à essence. Ils ont une certaine durée de vie. Par la suite, ils peuvent être recyclés à 80 % ou à peu près. Il y a un peu de résidu de déchetage dans ce cas, la durée de vie des autobus ou des autobus scolaires, se situe normalement entre 12 et 16 ans. Ces véhicules sont recyclables, qu'ils soient à essence ou électriques.

La sénatrice Duncan : M. Kingston a mentionné le plan de mise à la casse. Peut-être pourrait-il y revenir et nous faire part de sa réaction.

M. Kingston : Merci, sénatrice. La mise à la casse des véhicules est un point essentiel de tout ce débat. Notre proposition est que le gouvernement offre un incitatif pour les véhicules de 12 ans et plus, par exemple. Les véhicules seraient envoyés à la casse et seraient totalement recyclés, et il y aurait alors un incitatif pouvant servir à l'achat d'un nouveau véhicule. L'avantage serait de retirer de la circulation un vieux véhicule très polluant et d'aider les Canadiens à acheter un nouveau véhicule plus efficace. C'est un élément clé.

Si vous me permettez un commentaire très rapide sur l'offre, honnêtement, j'estime que c'est un débat qui nous a échappé à ce stade-ci. Par exemple, General Motors est engagée à électrifier

the same thing in Europe. We have 130 models coming to Canada in 2023. We are going to have so many EVs and the future of the industry depends on selling EVs. This idea that a mandate is needed to bring vehicles to Canada is not necessary. When you look at jurisdictions that are leading in EV adoption, none of them have mandates.

Mr. Breton: Well, that's actually false.

Senator Loffreda: Thank you to all of our witnesses for being here with us today.

My question is for Mr. Sanger of Canadians for Tax Fairness. I know your organization has called for a number of tax measures that could raise an additional \$70 billion annually by closing some tax loopholes and addressing international tax dodging. So there are many worthy initiatives and thank you for that.

We all believe in equity and fairness. You mentioned tax on capital gains and investments. Have you done any research on how any tax modification would affect the small investor? There are many small investors who have investments and would be subject to any tax modification on capital gains.

Mr. Sanger: It certainly depends on the impact. The largest part of the benefit of lower taxes on capital gains do go to the top 10% for sure, absolutely. I've argued that we should have full taxation of capital gains but adjusted for inflation. Other countries, like the United States, have dual taxation rates so they charge a higher rate of tax for short-term investments to try to incentivize a lower rate of capital gains tax for long-term investments.

So something like a capital gain adjusted for the inflationary component would incentivize longer-term investments and not incentivize short-term investments. That's one area.

Senator Loffreda: So your argument on modifying that tax rate is for incentivizing longer-term investments? Because I do feel, from my experience, that a lot of small investors would be subject to the increased tax if you were to fully tax capital gains. I don't think that would be a benefit. I don't think that would help in creating more equity and fairness.

Mr. Sanger: In fact, the data is clear that the benefits largely go to the top 10%. It's absolutely consistent there in Canada and elsewhere. And that is just looking at one element of that. When you've got some of the wealthiest people in the world — and also there are a lot of wealthy individuals in Canada — an

tout son parc de véhicules. Ford a fait la même chose en Europe. Nous attendons l'arrivée de 130 modèles au Canada en 2023. Nous allons avoir beaucoup de VE, et l'avenir de l'industrie dépend de la vente de VE. L'idée d'imposer un quota minimal pour l'importation de véhicules au Canada n'est pas nécessaire. On a qu'à voir les pays qui sont des chefs de file en matière d'adoption de VE pour constater qu'aucun d'entre eux n'a de quota.

M. Breton : Ma foi, c'est faux.

Le sénateur Loffreda : Merci à tous nos témoins d'être parmi nous aujourd'hui.

Ma question s'adresse à M. Sanger de Canadiens pour une fiscalité équitable. Je sais que vous avez réclamé diverses mesures fiscales qui pourraient rapporter 70 milliards de dollars de plus annuellement en refermant certaines échappatoires fiscales et sévissant contre l'évasion fiscale internationale. Il y a donc beaucoup d'initiatives valables, ce dont nous vous remercions.

Nous croyons tous à l'équité et à la justice. Vous avez mentionné l'impôt sur les gains en capital et les investissements. Avez-vous fait des recherches sur ce que serait l'incidence d'une modification fiscale pour le petit investisseur? Il y a beaucoup de petits investisseurs qui seraient touchés par une modification de l'impôt sur les gains en capital.

M. Sanger : Cela dépend certainement de l'impact. La grande part de l'avantage d'une diminution de l'impôt sur les gains en capital irait aux 10 % supérieurs, c'est sûr. J'ai soutenu que nous devrions imposer la totalité des gains en capital, mais avec correction pour l'inflation. D'autres pays, comme les États-Unis, ont des taux d'imposition doubles. Ils ont un taux plus élevé pour les investissements à court terme pour favoriser un taux moindre d'imposition des gains en capital sur les investissements à long terme.

Donc, une mesure comme le gain en capital, corrigé de la composante de l'inflation, stimulerait les investissements à long terme, mais pas les investissements à court terme. C'est un premier aspect.

Le sénateur Loffreda : Donc, votre argument pour la modification du taux d'imposition est qu'il stimulerait les investissements à long terme? Or, fort de mon expérience, j'estime qu'une foule de petits investisseurs seraient assujettis à l'augmentation de l'impôt si les gains en capital étaient imposés en totalité. Je ne pense pas que cela serait un avantage. Je ne pense pas que cela favoriserait l'équité et la justice.

M. Sanger : En fait, les données montrent clairement que les avantages vont essentiellement aux 10 % les plus riches. C'est tout à fait la même chose au Canada et ailleurs. Et cela ne porte que sur un seul élément. Le Canada a certaines des personnes les plus riches du monde — il y a aussi beaucoup de riches au

organization called Resource Movement has argued for these types of things. These are investors who have said that we should be taxing income. And, in fact, the last major tax review in Canada said “a buck is a buck is a buck,” and we should be taxing investments at those levels or taxing different forms of income at similar rates.

By having all these different rates like this — and particularly on the capital gains — it makes our tax system much more complicated in so many different ways, and it increases the opportunities for different forms of avoidance. I believe we should have a simpler tax system in which different forms of income are taxed at similar rates. That was the main conclusion of The Carter Commission Report on tax reform from the 1970s.

Senator Loffreda: Thank you, and I appreciate your response, although I feel that, once again, the small investors benefit as much as the larger investments on capital gains, and it incentivizes many to make investments. Because I always say wealth is created by the entrepreneur, and we’ve got to create that spirit also — the incentive to invest, the incentive to be an entrepreneur.

That being said, you touched briefly on corporations. I’m wondering if you did any research on the effect of increasing tax rates on corporations or increasing minimum wage, and what would be more efficient. I’m saying that because in my world when I would ask one of the executives to cut expenses, it was easy to do; we cut expenses. But to create wealth is not easy to do, nor was increasing sales easy to do.

Do you have any tax incentives that would create wealth and, at the same time, lower that gap or create more equity, create more fairness? If there were one or two — and maybe you can get back to us in writing, if you can — what tax incentives would create wealth? You’ve done a great job on distributing the wealth. I’m all for closing international tax dodging and closing the loopholes; we’re all for that. So kudos and congratulations on that. Given your level of expertise, are there any incentives we can put into practice for creating wealth?

Mr. Sanger: Just to return to some of your points there, you said we need to have more investment in different areas. There has been a lot of money out there available for investment, and we’ve had a lot of asset price inflation in a lot of different ways, and that has led to increasing instability in the economy.

In terms of measures, in terms of the impact of raising corporate tax rates, I found it interesting the Conservative government of the U.K. said it was going to increase corporate income tax rates. That’s basically an admission that all these cuts

Canada —, et une organisation appelée Ressources en mouvement a plaidé en faveur de ce genre de choses. Il s’agit d’investisseurs qui pensent que nous devrions imposer le revenu. De fait, le dernier grand examen de la fiscalité au Canada a conclu qu’« un dollar, c’est un dollar », et que nous devrions imposer l’investissement à ces niveaux ou imposer différentes formes de revenu à des taux similaires.

Tous ces taux différents — en particulier sur les gains en capital — rendent notre régime fiscal beaucoup plus compliqué à bien des égards et augmentent les possibilités de différentes formes d’évitement. Selon moi, nous devrions avoir un régime fiscal plus simple, où différentes formes de revenu seront imposées à des taux semblables. Telle était la principale conclusion du rapport de la Commission Carter sur la réforme fiscale dans les années 1970.

Le sénateur Loffreda : Merci, et je vous sais gré de votre réponse, mais j’estime que, une fois de plus, les petits investisseurs sont aussi avantagés que les grands pour ce qui est des gains en capital, et que cela en incite beaucoup à faire des investissements. Parce que je dis toujours que la richesse est créée par l’entrepreneur, que nous devons créer cet esprit également — l’incitation à investir, l’incitation à l’entrepreneuriat.

Cela étant, vous avez parlé brièvement des sociétés. Avez-vous fait des recherches sur l’effet de l’augmentation des taux d’imposition des sociétés ou de l’augmentation du salaire minimum, et sur ce qui serait plus efficace? Si je dis cela, c’est que dans mon monde, quand je demandais à un dirigeant de réduire les dépenses, c’était facile à faire; nous réduisions les dépenses. Mais créer de la richesse, ce n’est pas facile à faire, pas plus que d’augmenter les ventes.

Avez-vous des incitatifs fiscaux pour créer de la richesse tout en refermant l’écart ou en créant plus d’équité, plus de justice? S’il y en avait un ou deux — et peut-être que vous pourriez nous revenir avec une réponse écrite, si c’est possible —, quels incitatifs fiscaux créeraient de la richesse? Vous avez fait un excellent travail de distribution de la richesse. Je suis tout à fait en faveur de l’élimination de l’évasion fiscale internationale et de la fermeture des échappatoires; nous sommes tous pour. Chapeau donc. Et félicitations. Compte tenu de votre niveau d’expertise, y a-t-il des incitatifs que nous pourrions mettre en pratique pour créer de la richesse?

M. Sanger : Pour revenir à ce que vous disiez, nous aurions besoin de plus d’investissements dans différents domaines. Ce n’est pas l’argent à investir qui manque, et les prix des actifs ont augmenté de bien des façons différentes, ce qui a débouché sur une instabilité croissante de l’économie.

Quant aux mesures, pour ce qui est de l’impact de l’accroissement des taux d’imposition des sociétés, j’ai trouvé intéressant que le gouvernement conservateur du Royaume-Uni ait dit qu’il allait hausser les taux d’imposition des sociétés.

haven't had a strong impact. It's other cost factors and other labour factors that are more important in investment decisions.

In terms of incentives, what I've generally been arguing for is levelling the playing field and making sure we don't give big tax benefits to foreign multinational corporations and allow them to avoid taxes, because it really is the biggest corporations that are most able to avoid taxes, and it's the small- and medium-sized ones that are really missing out on that. They don't have subsidiaries in tax havens and they're not as adept at avoiding tax. So we need to put in place rules to make the tax system fairer in that way, and it will also make the economy more competitive and hopefully more productive from that as well.

The Chair: Honourable senators, we will have at least 10 minutes for a second round.

Senator Marshall: I have to go back to my initial question. Looking at the budget book, the government has outlined the billions of dollars they've put into the green economy and trying to reduce greenhouse gas emissions. It seems like we're just continuing to do the same thing, but we're not reducing greenhouse gas emissions or we're not meeting our targets. It seems like it's almost inverse: The government keeps trying to do the same thing, hoping they will have a different outcome.

Is there something somewhere that could demonstrate that some of these initiatives actually did contribute to a reduction in greenhouse gas emissions? I'm trying to see, are we fooling ourselves thinking we're going to reduce emissions by 2030 just by doing the same thing that we've done the last 5 or 6 or 10 years? I see Mr. Breton is smiling, so perhaps he can take a stab at it. I'm not convinced. Please convince me or show me numbers.

Mr. Breton: If we're talking about electric mobility, obviously to have incentives to buy electric vehicles is one part of the solution. As everyone said, we're talking about infrastructure. That's another part of the solution. But when we're only talking about voluntary measures, we never achieve our targets, whatever they are. So we need regulation. If we have a regulation on greenhouse gas emissions or a regulation on EV adoption, that's where it's going to make the difference because people will have to meet the regulation.

To Mr. Kingston's point, when he said that where there's a ZEV mandate we don't see that it's really useful and we're beyond that; actually, in California they have a ZEV mandate. They have had it for more than 30 years. We can do that or we can do like Norway where they've decided to tax gas guzzlers for up to 150% tax, which I don't think will happen any time

C'est essentiellement un aveu que toutes ces compressions n'ont pas eu grand impact. Ce sont d'autres facteurs de coût et de main-d'œuvre qui sont plus importants dans les décisions d'investissement.

Quant aux incitatifs, je préconise généralement d'uniformiser les règles du jeu et de ne pas accorder de grands avantages fiscaux à des multinationales et de ne pas leur permettre d'éviter d'en payer, parce que ce sont vraiment les plus grandes sociétés qui sont le plus en mesure de se soustraire aux impôts, et que les petites et moyennes entreprises ne le peuvent pas. Les PME n'ont pas de filiales dans les refuges fiscaux et ne sont pas aussi habiles pour éviter les impôts. Nous devons donc nous donner des règles pour accroître ainsi l'équité du régime fiscal. Cela augmentera, par ailleurs, la compétitivité de l'économie et, espérons-le, sa productivité également.

Le président : Honorables sénateurs, nous aurons au moins 10 minutes pour un deuxième tour.

La sénatrice Marshall : Je dois revenir à ma première question. Dans son budget, le gouvernement a parlé des milliards de dollars qu'il a injectés dans l'économie verte ainsi que des émissions de gaz à effet de serre qu'il cherche à réduire. Il semble que nous continuons de faire la même chose, mais que nous ne réduisons pas les émissions de gaz à effet de serre ou que nous n'atteignons pas nos cibles. C'est presque l'inverse, semble-t-il : le gouvernement continue de faire la même chose, en espérant un résultat différent.

Y a-t-il quelque chose quelque part qui pourrait démontrer que certaines de ces initiatives ont bel et bien contribué à réduire les émissions de gaz à effet de serre? J'essaie de voir si nous nous leurrions en pensant que nous allons réduire les émissions d'ici 2030 en nous contentant de faire ce que nous faisons depuis 5, 6 ou 10 ans. M. Breton sourit; il pourrait peut-être tenter une réponse. Je ne suis pas convaincue. Je vous prie de me convaincre ou de me montrer des chiffres.

M. Breton : Si nous parlons de mobilité électrique, manifestement, les incitations à l'achat de véhicules électriques font partie de la solution. Comme tout le monde l'a dit, nous parlons d'infrastructure. C'est un autre élément de la solution. Mais avec des mesures volontaires, nous n'atteignons jamais nos cibles, quelles qu'elles soient. Il nous faut réglementer. Si nous réglementons les émissions de gaz à effet de serre ou l'adoption de VE, c'est là que nous allons faire la différence parce qu'il faudra nous conformer.

M. Kingston a dit que, là où il y a un quota pour les véhicules zéro émission, nous ne pensons pas que c'est vraiment utile et nous n'en sommes plus là; de fait, la Californie a un quota de VZE. Et ce, depuis plus de 30 ans. Nous pouvons faire la même chose ou faire comme la Norvège, qui a décidé de taxer les voitures gourmandes à hauteur de 150 %, ce que, à mon avis,

soon for an F-150 in North America. I think regulation is key. We don't have a choice. We have to have regulation as much as subsidies.

[Translation]

Senator Forest: My question is for Mr. Sanger and follows on from the discussion with Senator Loffreda. I agree that we must ensure a better balance in the weight of taxation, which is becoming increasingly important. We need to look at the overall tax burden at the municipal level and the property tax burden at the provincial and federal levels.

For example, in terms of capital gain, in some cities, many small savers will buy a three-unit building and then move into one of those units and renovate it themselves. For many of these people, at the end of their lives, the capital they have accumulated represents their retirement plan.

Would it not be unfair to treat these individuals in the same way as a multinational that buys assets, adds value to them and sells them? When we talk about tax fairness, should we not distinguish these multinationals from small savers who accumulate a small amount of capital by buying an apartment building, living in it partly, renovating it and selling it at the end of their lives? How do you see this situation?

[English]

Mr. Sanger: In an example like that — I'm actually a *rentier* in this way as well. If it's a primary residence and they don't have to pay capital gains, there's an exemption for that. I haven't argued for eliminating that exemption because that's a real important part of a lot of Canadians' retirement security; I agree with that. So if there's somebody living in the residence, it isn't necessarily subject to capital gains in that way.

[Translation]

Senator Forest: I'm sorry; perhaps I did not express myself well. When it's a primary residence, yes, but if I buy a three-unit building and occupy one, I still have a capital gain on two-thirds of my building.

[English]

The Chair: Mr. Sanger, do you understand the question that was posed?

Mr. Sanger: Yes, if they're separate units and you sell them separately, as people do, people have to pay capital gains. I myself sold a rental unit, and I paid capital gains. I do believe that the tax system should be fair and people shouldn't pay a lower rate of tax on investment income than on wage income.

on n'est pas près de voir en Amérique du Nord pour un F-150. La clé, c'est la réglementation, je pense. Nous n'avons pas le choix. Il faut réglementer autant que subventionner.

[Français]

Le sénateur Forest : Ma question s'adresse à M. Sanger et fait suite à la discussion avec le sénateur Loffreda. Je suis d'accord pour dire qu'il faut assurer un meilleur équilibre dans le poids de la fiscalité, qui devient de plus en plus important. Il faut regarder l'ensemble de la fiscalité à l'échelle municipale et le poids de la fiscalité foncière à l'échelle provinciale et fédérale.

À titre d'exemple, pour ce qui est du gain en capital, dans certaines villes, plusieurs petits épargnants vont s'acheter un immeuble à trois logements, puis vont emménager dans un de ces logements et le rénover eux-mêmes. À la fin de leur vie, pour plusieurs de ces personnes, le capital qu'ils ont accumulé représente leur plan de retraite.

Ne serait-ce pas injuste si on traitait ces individus au même titre qu'une multinationale qui achète des actifs, qui leur donne une plus-value et qui les revend? Lorsqu'on parle d'équité fiscale, ne faut-il pas distinguer ces multinationales des petits épargnants qui accumulent un petit capital en achetant un immeuble à logements, en l'habitant en partie, en le rénover et en le revendant à la fin de leur vie? Comment voyez-vous cette situation?

[Traduction]

M. Sanger : Dans un exemple comme celui-là — je suis effectivement un rentier en ce sens également. Dans le cas d'une résidence principale, où le gain en capital n'est pas imposé, il y a une exemption pour cela. Je n'ai pas plaidé pour l'élimination de cette exemption parce que c'est un élément très important de la sécurité de la retraite de très nombreux Canadiens; je suis d'accord. Donc, si la résidence est habitée, il n'y a pas nécessairement d'impôt sur le gain en capital.

[Français]

Le sénateur Forest : Je suis désolé; je me suis peut-être mal exprimé. Lorsqu'il s'agit d'une résidence principale, oui, mais si j'achète un immeuble à trois logements et que j'en occupe un, il reste que j'ai un gain en capital sur les deux tiers de mon immeuble.

[Traduction]

Le président : Monsieur Sanger, comprenez-vous la question qui a été posée?

M. Sanger : Oui, s'il s'agit de logements distincts et qu'ils sont vendus séparément, comme c'est fréquent, il y a de l'impôt à payer sur les gains en capital. J'ai moi-même vendu un logement locatif et j'ai payé l'impôt sur le gain en capital. Je crois que le régime fiscal devrait être équitable et que le taux de

Senator Klyne: This question is for either or both Mr. Kingston and Mr. Breton. Can you provide the committee with your perspective about the government proposal in Budget 2021 to provide Measurement Canada with \$56.1 million over five years to create a set of codes and standards for retail zero-emission charging at hydrogen and fuelling stations? Will some manufacturers and suppliers of charging stations and hydrogen refuelling equipment and retailers need to pause and assess what might come out of the codes and standards? Many are already moving ahead without these standards. Does this creation of codes and standards need to be accelerated, and what advice do you have in this regard?

Mr. Kingston: We're very supportive of that announcement in the budget. One element that's particularly encouraging is it is not just about codes and standards across Canada, but there's a specific mention of coordinating on a North American basis, particularly with the U.S. This is going to be so important because, to my earlier remarks around concerns with charging infrastructure, consumers want to be able to know that no matter where they go when they pull off the highway, they're not going to pull up and find they can't plug in because it's a different set of charging equipment. This will be so important.

With respect to what retailers are doing now, yes, the sooner we can advance this and have a general understanding of what the regulatory environment and the codes will be, the better it is for rolling out that charging infrastructure. But overall, we're very supportive of that.

Senator Loffreda: My question is again for Mr. Sanger. I want to follow up quickly on what you previously discussed with respect to capital gains and a tax rate — a gain is a gain is a gain, or a revenue is a revenue is a revenue. I think Senator Forest made a good point in that the small investor that has a capital gain is taxed in the same way as a large investor that has a capital gain, if we tax capital gains equally across the board. In your opinion, how will that lessen the gap between the wealthy and the vulnerable or the less wealthy or the average small investor if we increase taxes on capital gains?

We talk about tax fairness a lot. It's a term widely used. Do you feel Canadians are taxed fairly in general? In the U.K. when they increased the tax rate to 55%, they had to lower it to 50% because they realized there was less tax revenue. It's easy to say we need more taxes, but I'd like to create incentives for entrepreneurs, for investment, for people coming to Canada and saying investment is rewarded. Can you give us your thoughts on that?

l'impôt ne devrait pas être moindre sur le revenu d'investissement que sur le revenu salarial.

Le sénateur Klyne : Ma question s'adresse à M. Kingston ou à M. Breton ou aux deux. Pourriez-vous donner au comité votre point de vue sur la proposition que fait le gouvernement dans le budget de 2021 de donner à Mesures Canada 56,1 millions de dollars sur cinq ans pour créer un ensemble de codes et de normes pour la recharge aux stations de ravitaillement en hydrogène? Certains fabricants et fournisseurs de bornes de recharge et d'équipement de ravitaillement en hydrogène et certains détaillants doivent marquer un temps d'arrêt pour évaluer ce qui ressortira des codes et des normes. Un grand nombre vont déjà de l'avant sans ces normes. Faut-il accélérer la production des codes et des normes, et quels conseils avez-vous à nous donner à cet égard?

M. Kingston : Nous sommes très favorables à cette annonce budgétaire. Un élément qui est particulièrement encourageant : il ne s'agit pas seulement de codes et de normes à l'échelle du Canada, mais il y a une mention précise de la coordination à l'échelle nord-américaine, particulièrement avec les États-Unis. Ce sera très important parce que, pour revenir à ce que j'ai dit plus tôt au sujet de l'infrastructure de recharge, les consommateurs veulent être en mesure de savoir que, partout où ils vont, lorsqu'ils s'arrêtent sur l'autoroute, ils ne risquent pas d'être incapables de se brancher parce que l'équipement de recharge est différent. Ce sera très important.

En ce qui concerne ce que font déjà les détaillants, oui, plus vite nous avançons et aurons une compréhension générale de l'environnement réglementaire et des codes à venir, mieux ce sera pour la mise en place de l'infrastructure de recharge. Mais, au total, nous sommes très favorables.

Le sénateur Loffreda : Ma question s'adresse encore à M. Sanger. J'aimerais revenir rapidement sur ce que vous avez dit plus tôt au sujet des gains en capital et du taux d'imposition — un gain est toujours un gain, ou un revenu est toujours un revenu. Je pense que le sénateur Forest a bien raison de dire que le petit investisseur paie de l'impôt sur ses gains en capital de la même façon que le grand investisseur, si nous uniformisons l'impôt sur les gains en capital. À votre avis, comment cela refermera-t-il l'écart entre les riches et les vulnérables ou les moins riches ou les petits investisseurs moyens si nous augmentons l'impôt sur les gains en capital?

Il est beaucoup question d'équité fiscale. Le terme est très répandu. Estimez-vous que les Canadiens sont imposés équitablement en général? Au Royaume-Uni, une fois le taux d'imposition rendu à 55 %, il a fallu le ramener à 50 % parce qu'on a vu reculer les recettes fiscales. Il est facile de dire qu'il nous faut plus d'impôts, mais j'aimerais créer des incitations pour les entrepreneurs, pour l'investissement, pour les personnes qui viennent au Canada et disent que l'investissement est récompensé. Qu'en pensez-vous?

Mr. Sanger: Very quickly, anybody who's invested in real estate has done pretty well recently and wouldn't be too concerned about that. Secondly, in terms of when the U.K. increased their rate and also when Canada increased the top rate, there was a temporary blip. But after two years, that was just because of income shifting between years. So it was a very temporary measure and we've seen that in Canada as well.

Senator Loffreda: Are Canadians taxed fairly compared to other nations?

Mr. Sanger: Things have changed in the past number of years. In fact, the latest study that was done a few years ago found if you look at all the taxes that people pay, the top 1% paid a lower overall rate of tax. If you include sales taxes, property taxes and everything else, they paid a lower overall rate of tax than the poorest 10%.

Finally, quickly, Joe Biden has one proposal in terms of capital gains and that is increasing the rate on those with much higher incomes. That's a potential solution in relation to some of the concerns that you've raised.

Senator Duncan: I don't expect an answer now if Mr. Sanger could provide the answer in writing. The business community has previously called for tax review and tax reform. The Canadian Chamber of Commerce in their appearance before our committee on the June 2019 budget said that 450 chambers of commerce overwhelmingly supported a resolution asking for a tax review and recommended to our committee that Canada should reassess the tax system through a royal commission.

We have more than 500 pages of briefing information on this bill alone and its tax measures, and we have the new reality of a pandemic and the post-pandemic environment. Is it time for a full-scale review of Canada's tax system? Rather than take up the time, if I could have a response in writing for the committee, I think that would probably be the best use of the committee's time, Mr. Chair.

Mr. Sanger: I can make a quick comment on that. I think there are a number of simple fixes to the tax system. A big thing is the negotiations now taking place internationally in terms of international tax reform. The system we have in Canada is a great model internationally, and I've been urging the government to promote that as well.

Another big tax reform would probably take another 10 years to do. I think there are a number of reforms we can make right now, and the rest of the world is moving right now. So I don't think we have that long to wait for 10 years of a review and royal commission.

M. Sanger : Très rapidement. Quiconque a investi dans l'immobilier s'en est assez bien tiré récemment et n'avait pas trop de quoi s'inquiéter. En deuxième lieu, lorsque le Royaume-Uni a augmenté son taux, et aussi lorsque le Canada a relevé son taux supérieur, il y a eu une anomalie temporaire. Mais après deux ans, c'était simplement à cause d'un changement du revenu d'une année à l'autre. Donc, c'était une mesure très temporaire et nous l'avons vu au Canada également.

Le sénateur Loffreda : Les Canadiens sont-ils imposés équitablement par rapport aux contribuables des autres pays?

M. Sanger : Les choses ont changé ces dernières années. De fait, la dernière étude, réalisée il y a quelques années, a révélé que, si l'on considère l'ensemble des impôts et taxes que paient les contribuables, les 1 % les plus riches ont un taux global d'imposition inférieur. Avec les taxes de vente, les taxes foncières et tout le reste, ils avaient un taux global d'imposition plus faible que les 10 % les plus pauvres.

Enfin, Joe Biden a une proposition à faire sur les gains en capital et c'est d'en majorer le taux applicable pour ceux qui ont de bien plus gros revenus. C'est une solution possible à certaines des craintes que vous avez soulevées.

La sénatrice Duncan : Je n'attends pas de réponse tout de suite si M. Sanger peut m'en envoyer une par écrit. Le monde des affaires a déjà préconisé un examen et une réforme de la fiscalité. Lors de sa comparution devant notre comité au sujet du budget de juin 2019, la Chambre de commerce du Canada a dit que 450 chambres de commerce appuient massivement une résolution en faveur d'un examen fiscal et a recommandé que le Canada confie à une commission royale d'enquête le soin de réévaluer son régime fiscal.

Nous avons plus de 500 pages de notes d'information sur ce seul projet de loi et ses mesures fiscales, et nous sommes confrontés à la nouvelle réalité d'une pandémie et de l'environnement post-pandémique. Est-ce le temps de procéder à un examen en profondeur du régime fiscal canadien? Pour ne pas prendre trop de temps, si le comité pouvait avoir une réponse écrite, je pense que ce serait probablement la meilleure façon d'utiliser son temps, monsieur le président.

M. Sanger : Je peux faire un bref commentaire là-dessus. Il y a diverses solutions simples pour corriger le régime fiscal. Il y a surtout les négociations actuellement en cours à l'échelle internationale au sujet d'une réforme fiscale internationale. Le régime que nous avons au Canada est un excellent modèle à l'échelle internationale, et j'exhorte le gouvernement à le promouvoir également.

Une autre grande réforme fiscale prendrait probablement encore 10 ans. Selon moi, il y a plusieurs réformes que nous pouvons faire dès maintenant, et le reste du monde y travaille déjà. Je ne pense donc pas qu'il faille attendre 10 ans pour un examen et une commission royale d'enquête.

The Chair: The last question will go to Senator Pate, but before that, there's something that I'd like to bring to your attention, and it's regarding the questions asked by Senator Loffreda. I would ask the three witnesses, especially Mr. Sanger, when you receive the blues and you would like to add an answer in writing — in both official languages, if possible — hopefully, you could send that to the clerk before May 26. It would permit, without a doubt, the committee being able to share additional information when tabling our report to the Senate of Canada.

Senator Pate, please ask your question, and thank you for joining our committee again.

Senator Pate: Thank you to the witnesses. My question is for Mr. Sanger, and I want to follow up on the question just asked by Senator Duncan. Your recent reports and your testimony here have highlighted the glaring inequalities that have been most revealed of late during the pandemic although they pre-existed the pandemic. You've called for amendments to the Income Tax Act to address the growing income inequality.

I'm curious as to any other recommendations you have for particular tax reforms that would address the inequalities experienced in particular by women, Indigenous, Black and other racialized people. Also, you've mentioned some of the ways you could assist SMEs. Do you have other ideas as well?

Finally, it has been recommended that the law commission that will be reinvigorated as a result of this budget — or, at least, there will be a budget for it to be reinvigorated — could look not only at some of the traditional criminal legal areas but also at tax reform. I'd be interested in your views on that. Thank you.

Mr. Sanger: That's an excellent question. One area that we've also advocated for the government to do is to introduce automatic tax filing. About three dozen countries around the world already do this. Governments have moved much more towards delivering benefits through the tax system, but a lot of people don't file their taxes, particularly a lot of vulnerable people, Indigenous Canadians, seniors, new Canadians and women. They don't receive the benefits they are entitled to from the tax system because it's too much of a barrier for them.

We've pushed for this. I actually first became familiar with this when I was in the Yukon. There was a conversion of social welfare payments to the tax system, but people weren't receiving them. So I went to volunteer at homeless shelters and others to help people file their taxes.

These are crucially important benefits that make an incredible difference. I tabulated that it's over \$50 billion in benefits from the federal government and even more from provincial

Le président : La sénatrice Pate aura la dernière question mais, auparavant, j'aimerais porter une chose à votre attention, au sujet des questions qu'a posées le sénateur Loffreda. Lorsque les trois témoins, et surtout M. Sanger, recevront les bleus et voudront ajouter une réponse écrite — dans les deux langues officielles, si possible —, ils voudront bien l'envoyer à la greffière avant le 26 mai. Cela permettrait, sans aucun doute, au comité de mettre des renseignements supplémentaires dans le rapport qu'il déposera au Sénat du Canada.

Sénatrice Pate, veuillez poser votre question. Et je vous remercie de vous joindre de nouveau à notre comité.

La sénatrice Pate : Merci aux témoins. Ma question s'adresse à M. Sanger. Elle fait suite à celle que vient de poser la sénatrice Duncan. Vos récents rapports et votre témoignage ont mis en lumière les inégalités criantes que la pandémie a mises le plus en évidence ces derniers temps, même si elles existaient déjà. Vous avez préconisé des modifications à la Loi de l'impôt sur le revenu pour corriger l'inégalité croissante des revenus.

Je suis curieuse de savoir si vous avez d'autres réformes fiscales particulières à recommander pour corriger les inégalités vécues en particulier par les femmes, les Autochtones, les Noirs et les autres personnes racialisées. En plus, vous avez mentionné certaines façons d'aider les petites et moyennes entreprises. Avez-vous d'autres idées également?

Enfin, il a été recommandé que la Commission du droit du Canada, qui sera relancée à la suite de ce budget — ou, tout au moins, il y aura un budget pour la redynamiser —, se penche non seulement sur certains des domaines traditionnels du droit pénal, mais aussi sur la réforme fiscale. J'aimerais savoir ce que vous en pensez. Merci.

M. Sanger : C'est une excellente question. Nous avons aussi recommandé au gouvernement d'instaurer la production automatique des déclarations de revenus. Environ trois douzaines de pays l'ont déjà fait. Les gouvernements ont pris beaucoup de nouvelles mesures pour verser des prestations dans le cadre du régime fiscal, mais beaucoup de personnes ne produisent pas leur déclaration de revenus, en particulier, un grand nombre de personnes vulnérables, d'Autochtones, d'ainés, de néo-Canadiens et de femmes. Ils sont donc privés des prestations auxquelles ils ont droit en vertu du régime fiscal parce que l'obstacle est trop grand pour eux.

Nous avons réclamé cela. De fait, j'ai été sensibilisé au problème du temps que j'étais au Yukon. Les prestations d'aide sociale avaient été converties au régime fiscal, mais les personnes concernées ne les recevaient pas. Je me suis donc porté bénévole dans les refuges pour sans-abri et ailleurs pour les aider à produire leurs déclarations de revenus.

Il s'agit de prestations essentielles qui améliorent énormément les conditions de vie. J'ai calculé que plus de 50 milliards de dollars de prestations du gouvernement fédéral, et encore plus

governments that are supposed to flow, which don't flow unless people file their taxes. Last year, CRA delayed the tax deadline to enable more people to do that.

There's a good community volunteer tax system, but it relies on volunteers. We've argued that the government should be doing preliminary tax forms for anybody who wants it to ensure those people get their benefits.

That answers part of your question. There are more elements to it as well, senator.

The Chair: Honourable senators, this concludes our meeting, but I have a question to ask as we conclude, and also an item of information.

As a matter of fact, I live in a little town in northwestern New Brunswick — Saint-Léonard — and for approximately 1,500 people we have 10 Tesla charging stations in this area. If you leave Quebec City and come to Edmundston in northwestern New Brunswick, and go to Fredericton on your way to Halifax, those charging stations are available on the Trans-Canada Highway.

It's a question that was asked of me because it's an eye-catcher for people in Saint-Léonard and northwestern New Brunswick. They see those vehicles go behind the Petro-Canada, the Irving stations and the Shell stations to do their charging, it's quite an eye-catcher and they have visitors. That said, are the Tesla charging stations available for all electric vehicles or do other vehicles that are not Tesla products need their own chargers?

Mr. Breton: If you drive a Tesla, you can charge at a Tesla charging station or you can charge at any charging station. However, if you don't have a Tesla, you cannot charge at Tesla fast-charging stations because they are Tesla-dedicated chargers. For the level 2 chargers, Tesla gave some money to install chargers with Parks Canada and Tesla paid for them to be chargers for Teslas and non-Teslas as well. I actually went there with my Tesla.

The Chair: Therefore, I invite all of you. In Atlantic Canada we have some chargers and we are open to additional chargers on our territory.

To the witnesses, you were very informative. Also, it was educational for me.

Honourable senators, the next meeting will be Tuesday, May 25, at 9:30 a.m. EST. Thank you very much.

(The committee adjourned.)

des gouvernements provinciaux, ne sont pas versées si les gens ne produisent pas leur déclaration. L'an dernier, l'ARC a reporté la date limite de production pour permettre à un plus grand nombre de personnes de présenter leur demande.

Il y a un bon réseau communautaire, mais il repose sur le bénévolat. Nous avons fait valoir que le gouvernement devrait préparer des formulaires d'impôt préliminaires pour quiconque le souhaite pour aider ces gens-là à toucher leurs prestations.

Cela répond en partie à votre question. Il y a aussi d'autres éléments, sénatrice.

Le président : Honorables sénateurs, voilà qui met fin à notre séance, mais j'ai une question à poser avant de conclure, ainsi qu'un point d'information.

En fait, je vis dans une petite ville du nord-ouest du Nouveau-Brunswick — Saint-Léonard — et nous avons 10 bornes de recharge de Tesla dans le coin pour environ 1 500 personnes. Si l'on part de Québec pour se rendre à Edmundston dans le nord-ouest du Nouveau-Brunswick, puis qu'on passe par Fredericton pour aller jusqu'à Halifax, ces bornes de recharge sont disponibles sur la Transcanadienne.

On m'a posé la question, parce que c'est une façon d'attirer l'attention à Saint-Léonard et dans le nord-ouest du Nouveau-Brunswick. Ces véhicules vont derrière les stations Petro-Canada, Irving et Shell pour faire leur recharge; c'est accrocheur, et il y a des visiteurs. Cela dit, les bornes de recharge de Tesla sont-elles pour tous les véhicules électriques, ou est-ce que les autres véhicules qui ne sont pas des produits Tesla ont besoin de leurs propres bornes?

M. Breton : Si vous avez une Tesla, vous pouvez utiliser une borne de recharge de Tesla ou n'importe quelle autre. Cependant, si vous n'avez pas de Tesla, vous ne pouvez utiliser les bornes de recharge rapide de Tesla parce qu'elles sont uniquement pour la Tesla. Pour les bornes de niveau 2, Tesla a donné de l'argent à Parcs Canada pour l'installation de bornes et a payé pour qu'elles puissent recharger la Tesla et les autres véhicules. J'y suis allé avec ma Tesla.

Le président : Je vous invite donc tous. Dans le Canada atlantique, nous avons des bornes de recharge et nous sommes prêts à en ajouter d'autres sur notre territoire.

Je tiens à dire aux témoins que vous nous avez beaucoup éclairés. Votre témoignage a aussi été instructif.

Honorables sénateurs, la prochaine réunion aura lieu le mardi 25 mai, à 9 h 30, heure normale de l'Est. Merci beaucoup.

(La séance est levée.)