

**TRANSPORT CANADA APPEARANCE AT THE STANDING SENATE COMMITTEE ON NATIONAL FINANCE /
COMPARUTION DE TRANSPORTS CANADA AU COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES FINANCES
NATIONALES
FOLLOW-UP QUESTIONS / SUIVIS AUX QUESTIONS**

#1 Request from Committee / Demande du comité:

Information on how savings are divided by core responsibilities within the departmental plan / Informations sur la répartition des épargnes en fonction des responsabilités essentielles dans le cadre du plan ministériel

Response

Table 1 provides a breakdown of Transport Canada’s Refocused Government Spending total savings by core responsibility.

Table 1: Transport Canada’s Refocused Government Spending Total Savings by Core Responsibility
(*\$ millions*)

Core responsibility title	2024-25	2025-26	2026-27	2027-28	2028-29 and ongoing
Core responsibility 1: Safe and secure transportation system	10.7	14.9	39.2	39.6	39.3
Core responsibility 2: Green and Innovative transportation system	15.0	19.0	14.5	11.6	11.6
Core responsibility 3: Efficient transportation system	5.0	25.5	46.1	49.0	49.0
Internal services	8.7	11.0	15.0	14.5	14.9
Total	39.4	70.4	114.8	114.8	114.8

Table 2 provides a breakdown by core responsibility of the travel savings component of Transport Canada’s Refocused Government Spending overall savings.

Table 2: Transport Canada’s Refocused Government Spending Travel Savings by Core Responsibility
(*\$ millions*)

Core responsibility title	2024-25	2025-26	2026-27	2027-28	2028-29 and ongoing
Core responsibility 1: Safe and secure transportation system	2.7	2.7	2.7	2.7	2.7
Core responsibility 2: Green and Innovative transportation system	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7
Core responsibility 3: Efficient transportation system	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3
Internal services	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
Total	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0

**TRANSPORT CANADA APPEARANCE AT THE STANDING SENATE COMMITTEE ON NATIONAL FINANCE /
COMPARUTION DE TRANSPORTS CANADA AU COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES FINANCES
NATIONALES**

FOLLOW-UP QUESTIONS / SUIVIS AUX QUESTIONS

Table 3 provides a breakdown by core responsibility of the professional services component of Transport Canada’s Refocused Government Spending overall savings.

Table 3: Transport Canada’s Refocused Government Spending Professional Services Savings by Core Responsibility
(*\$ millions*)

Core responsibility title	2024-25	2025-26	2026-27	2027-28	2028-29 and ongoing
Core responsibility 1: Safe and secure transportation system	1.8	1.9	1.9	1.9	1.9
Core responsibility 2: Green and Innovative transportation system	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6
Core responsibility 3: Efficient transportation system	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1
Internal services	8.0	7.9	7.8	7.8	7.8
Total	12.5	12.5	12.5	12.5	12.5

**TRANSPORT CANADA APPEARANCE AT THE STANDING SENATE COMMITTEE ON NATIONAL FINANCE /
COMPARUTION DE TRANSPORTS CANADA AU COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES FINANCES
NATIONALES
FOLLOW-UP QUESTIONS / SUIVIS AUX QUESTIONS**

Réponse

Le tableau 1 présente une ventilation des économies totales réalisées par Transports Canada dans le cadre du recentrage des dépenses gouvernementales, par responsabilité essentielle.

Tableau 1 : Économies totales par responsabilité essentielle de Transports Canada dans le cadre du recentrage des dépenses gouvernementales

(en millions de dollars)

Responsabilité essentielle	2024-25	2025-26	2026-27	2027-28	2028-29 et en cours
Responsabilité essentielle 1 : Un réseau de transport sûr et sécuritaire	10,7	14,9	39,2	39,6	39,3
Responsabilité essentielle 2 : Un réseau de transport écologique et novateur	15,0	19,0	14,5	11,6	11,6
Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace	5,0	25,5	46,1	49,0	49,0
Services internes	8,7	11,0	15,0	14,5	14,9
Total	39,4	70,4	114,8	114,8	114,8

Le tableau 2 présente une ventilation par responsabilité essentielle de la composante des économies réalisées sur les frais de voyage dans le cadre du recentrage des dépenses gouvernementales de Transports Canada.

Tableau 2 : Économies totales par responsabilité essentielle liées aux frais de voyages de Transports Canada dans le cadre du recentrage des dépenses gouvernementales

(en millions de dollars)

Responsabilité essentielle	2024-25	2025-26	2026-27	2027-28	2028-29 et en cours
Responsabilité essentielle 1 : Un réseau de transport sûr et sécuritaire	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7
Responsabilité essentielle 2 : Un réseau de transport écologique et novateur	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3

**TRANSPORT CANADA APPEARANCE AT THE STANDING SENATE COMMITTEE ON NATIONAL FINANCE /
COMPARUTION DE TRANSPORTS CANADA AU COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES FINANCES
NATIONALES
FOLLOW-UP QUESTIONS / SUIVIS AUX QUESTIONS**

Services internes	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Total	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0

Le tableau 3 présente une ventilation par responsabilité essentielle de la composante des services professionnels dans le cadre du recentrage des dépenses gouvernementales de Transports Canada.

Tableau 3 : Économies totales par responsabilité essentielle liées aux services professionnels de Transports Canada dans le cadre du recentrage des dépenses gouvernementales
(en millions de \$)

Responsabilité essentielle	2024-25	2025-26	2026-27	2027-28	2028-29 et en cours
Responsabilité essentielle 1 : Un réseau de transport sûr et sécuritaire	1,8	1,9	1,9	1,9	1,9
Responsabilité essentielle 2 : Un réseau de transport écologique et novateur	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6
Responsabilité essentielle 3 : Un réseau de transport efficace	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
Services internes	8,0	7,9	7,8	7,8	7,8
Total	12,5	12,5	12,5	12,5	12,5

**TRANSPORT CANADA APPEARANCE AT THE STANDING SENATE COMMITTEE ON NATIONAL FINANCE /
COMPARUTION DE TRANSPORTS CANADA AU COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES FINANCES
NATIONALES**

FOLLOW-UP QUESTIONS / SUIVIS AUX QUESTIONS

#2 Request from Committee / Demande du comité:

Analysis on how the iZEV program impacts vehicle pricing and whether it leads to price fixing by manufacturers / Analyse de l'impact du programme iZEV sur le prix des véhicules et de la possibilité d'une fixation des prix par les constructeurs

Response

The Incentives for Zero-Emission Vehicles Program (iZEV) aims to encourage the adoption of new zero-emission vehicles including battery electric vehicles (BEVs), Plug-in hybrid electric vehicles (PHEVs) and Fuel-cell hydrogen electric vehicles (FCEVs) through the application of point-of-sale financial incentives. The incentives are meant to reduce the high up-front cost of zero-emission vehicles, making them more affordable for Canadians.

To have vehicles considered for eligibility in the iZEV Program, manufacturers must apply for each model year and trim for assessment by Transport Canada (TC). As part of the eligibility criteria, the iZEV Program has always had manufacturer's suggested retail price' (MSRP) caps.

Budget 2022 announced a revision to TC's MSRP caps to better align with consumer preferences (e.g. include support for family-sized vehicles) and reflect upward pricing pressures. The revised caps set a threshold to capture more sports utility vehicles and pickup trucks, which accounted for 79% of new light-duty vehicles sold in 2021.

The revised MSRP price caps are as follows:

- Base models (trims) for Two-seaters; Mini-compacts; Subcompacts; Compacts; Mid-Size; Full-size vehicles must have an MSRP¹ under **\$55,000**
 - higher priced versions (trims) of these vehicles, could have up to a maximum MSRP of **\$65,000**
- Base models (trims) for Station wagons; Pickup trucks; Sport utility vehicles; Minivans; Vans; and Special purpose vehicles must have a MSRP under **\$60,000**
 - higher priced versions (trims) of these vehicles, could have up to a maximum MSRP of **\$70,000**

While progress has been made since the launch of the iZEV Program to increase zero-emission vehicle adoption in Canada, it is still early days for this market and production costs remain high for these vehicles. According to the Boston Consulting Group, automakers are estimated to be losing \$6,000 US dollars per electric vehicle sold for \$50,000 US dollars after tax credits. Nevertheless, this segment of the market remains highly competitive, with automakers pricing their vehicles to match comparable offerings from other automakers. We have seen cases of prices being reduced to fit within federal and/or provincial vehicle price caps. For example, in 2023, prices for the Tesla Model Y were reduced to become eligible, precipitating other automakers to similarly reduce prices to compete, grow market share, and offset or mitigate other losses.

In some cases, there have been notable price increases of vehicles in the iZEV Program, which automakers have indicated were largely necessary to better reflect increased production costs or inflation. Except for the Tesla Model 3 in

¹ In the context of the iZEV Program, MSRP does not include additional costs or fees (e.g., colour selections, add-ons, accessories, dealership fees, pre-inspection delivery fees, environmental fees, etc.) typically associated with the purchase of a vehicle. However, any vehicle options or add-ons that alter the fundamental performance or powertrain of the vehicle (e.g., dual motors, longer range battery, or all-wheel drive) should be calculated as part of the MSRP by the original equipment manufacturer when submitting vehicle for eligibility under the Program.

**TRANSPORT CANADA APPEARANCE AT THE STANDING SENATE COMMITTEE ON NATIONAL FINANCE /
COMPARUTION DE TRANSPORTS CANADA AU COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES FINANCES
NATIONALES
FOLLOW-UP QUESTIONS / SUIVIS AUX QUESTIONS**

late-2021, these price increases were made within the iZEV Program’s vehicle price caps, enabling their continued participation in the program. The need to compete with other automakers play a role in limiting the occurrence of such price increases; as a result, this has not been seen as a common practice under the iZEV Program.

With these considerations in mind, a sample of the base trims for select eligible vehicles were reviewed to understand any price changes in their MSRP from 2019 to now (2024). The sample below includes the most popular models, as well as those that have been in the Program since its inception in 2019, which represents a range of manufacturers across the industry.

iZEV PROGRAM MSRPs BY ZEV MODEL								
Automaker	Model Year	Model	Vehicle Class	Vehicle Type	Entry Year MSRP	Current MSRP	Change in Price (%)	
NISSAN	2019	Leaf	Compact	BEV	\$42,298	\$41,748	-1.3%	
TOYOTA	2019	Prius Prime	Mid-Size	PHEV	\$32,990	\$39,050	18.4%	
TOYOTA	2021	RAV4 Prime	Sport Utility Vehicle	PHEV	\$44,990	\$50,950	13.2%	
TESLA	2019	Model 3	Mid-Size	BEV	\$53,700	\$49,990	-6.9%	
MITSUBISHI	2019	Outlander	Sport Utility Vehicle	PHEV	\$43,498	\$48,198	10.8%	
KIA	2019	Niro PHEV	Station wagon	PHEV	\$33,965	\$38,595	13.6%	
KIA	2019	Niro EV	Station wagon	BEV	\$53,995	\$45,595	-15.6%	
CHEVROLET	2019	Bolt	Compact	BEV	\$44,800	\$38,198	-14.7%	
CHRYSLER	2019	Pacifica Hybrid	Minivan	PHEV	\$51,995	\$59,995	15.4%	
HYUNDAI	2019	Kona Electric	Sport Utility Vehicle	BEV	\$44,999	\$46,399	3.1%	
FORD	2020	Escape Plug-in-hybrid	Sport Utility Vehicle	PHEV	\$37,549	\$43,999	17.2%	
SUBARU	2020	Crosstrek	Sport Utility Vehicle	PHEV	\$42,495	\$44,195	4.0%	
TESLA	2023	Model Y	Sport Utility Vehicle	BEV	\$59,990	\$53,990	-10.0%	
VOLKSWAGEN	2021	ID.4	Sport Utility Vehicle	BEV	\$44,995	\$48,495	7.8%	

The data shows the price evolution of various BEV and PHEV models from their initial application prices to the most the current eligible models MSRP². Importantly, the table indicates that there is no discernible pattern of manufacturer pricing, with both price increases and decreases being noted. This data shows the average change in the pricing across both BEV and PHEV models was 3.9% over six years (2019 to 2024), with PHEVs having a higher average price increase of 13.2%, while BEVs observed an average price decrease of 5.4%. At a more granular level, the standard deviation for BEV price changes is approximately 9.0%, suggesting more variability in price changes among BEV models, while PHEVs is 5.0%, indicating more consistent price changes among PHEV models.

According to data from DesRosiers Automotive Consultants Inc., price increases are trending within the industry during past few years. But, there is no specific indication that the Incentive for Zero-Emissions Vehicle Program itself directly leads to these increases. Rather, the pricing changes can be attributed to a multitude of external factors. Since 2022, Transport Canada has required manufacturers in their application to the program to explain price changes from one model year to another. For those models that have seen price increases from their initial applications to their current MSRPs, manufacturers have attributed these changes to factors such as inflation, and increased production or material costs. Overall, the increases have remained relatively stable, though increased pricing has been rising slightly year-over-year, which is a general trend for all light-duty vehicles (zero-emission vehicles and internal combustion engine vehicles alike). Likewise, models that have had pricing decreases may reflect lower production costs or competitive factors.

² The MSRP displayed for the Chevrolet Bolt and the Subaru Crosstrek are based on the 2023 MSRP due to the cessation of production in 2024. The rest of the models sampled are all 2024.

**TRANSPORT CANADA APPEARANCE AT THE STANDING SENATE COMMITTEE ON NATIONAL FINANCE /
COMPARUTION DE TRANSPORTS CANADA AU COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES FINANCES
NATIONALES
FOLLOW-UP QUESTIONS / SUIVIS AUX QUESTIONS**

Réponse

Le programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission (iVZE) vise à encourager l'adoption de nouveaux véhicules zéro émission, notamment les véhicules électriques à batterie (VÉ), les véhicules électriques hybrides rechargeables (VÉHR) et les véhicules électriques à pile à combustible à hydrogène (VÉPC), par l'application d'incitatifs financiers au point de vente. Ces incitatifs visent à réduire le coût initial élevé des véhicules zéro émission et à les rendre plus abordables pour les Canadiens.

Afin que les véhicules soient admissibles au programme iVZE, les constructeurs d'automobiles doivent présenter une demande pour chaque année de modèle et chaque version en vue d'une évaluation par Transports Canada (TC). Dans le cadre des critères d'admissibilité, le programme iVZE a toujours établi des plafonds pour le prix de détail suggéré par le fabricant (PDSF).

Une révision des plafonds du PDSF de Transports Canada a été annoncée dans le cadre du budget de 2022, afin de mieux s'aligner sur les préférences des consommateurs (p. ex., inclure une aide pour les véhicules familiaux) et de refléter les pressions à la hausse sur les prix. Les plafonds révisés fixent un seuil pour englober davantage de véhicules utilitaires sport et de camionnettes, qui représentaient 79 % des nouveaux véhicules légers vendus en 2021.

Les plafonds des prix révisés du PDSF sont les suivants :

- Les modèles de base (versions) des véhicules à deux places, mini-compacts, sous-compacts, compacts, de taille moyenne et de grande taille doivent avoir un PDSF³ inférieur à 55 000 \$.
 - Les versions plus chères de ces véhicules peuvent avoir un PDSF d'au plus 65 000 \$.
- Les modèles de base (versions) pour les voitures familiales, les camionnettes, les véhicules utilitaires sportifs, les minifourgonnettes, les fourgonnettes et les véhicules à usage spécial doivent avoir un PDSF inférieur à 60 000 \$.
 - Les versions plus chères de ces véhicules peuvent avoir un PDSF d'au plus 70 000 \$.

Bien que des progrès aient été réalisés depuis le lancement du programme iVZE pour accroître l'adoption des véhicules zéro émission au Canada, ce marché en est encore à ses débuts et les coûts de production restent élevés pour ces véhicules. Selon le Boston Consulting Group, on estime que les constructeurs automobiles perdent 6 000 \$ dollars américains par véhicule électrique vendu 50 000 \$ dollars américains après crédit d'impôt. Néanmoins, ce segment du marché reste très concurrentiel, les constructeurs automobiles fixant le prix de leurs véhicules pour qu'ils soient comparables à ceux proposés par d'autres constructeurs. Nous avons vu des cas où les prix ont été réduits pour respecter les plafonds de prix des véhicules fixés par les autorités fédérales ou provinciales. Par exemple, en 2023, les prix du modèle Y de Tesla ont été réduits pour devenir admissibles, ce qui a incité d'autres constructeurs automobiles à réduire leurs prix de la même manière pour faire face à la concurrence, augmenter leur part de marché et compenser ou atténuer d'autres pertes.

³ Dans le contexte du programme iZEV, le PDSF ne comprend pas les coûts ou les frais supplémentaires (p. ex. les choix de couleurs, les ajouts, les accessoires, les frais de concession, les frais de livraison avant inspection, les frais environnementaux, etc. Toutefois, toute option ou tout ajout qui modifie les performances fondamentales ou le groupe motopropulseur du véhicule (par exemple, deux moteurs, une batterie à plus grande autonomie ou une transmission intégrale) doit être calculé comme faisant partie du PDSF par le fabricant de l'équipement d'origine lorsqu'il présente le véhicule pour qu'il soit admissible au programme.

**TRANSPORT CANADA APPEARANCE AT THE STANDING SENATE COMMITTEE ON NATIONAL FINANCE /
COMPARUTION DE TRANSPORTS CANADA AU COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES FINANCES
NATIONALES
FOLLOW-UP QUESTIONS / SUIVIS AUX QUESTIONS**

Dans certains cas, il y a eu des augmentations notables du prix des véhicules dans le cadre du programme iVZE, ce qui était, selon les constructeurs automobiles, en grande partie nécessaire pour mieux refléter l'augmentation des coûts de production ou l'inflation. À l'exception de la Tesla Model 3 à la fin de l'année 2021, ces augmentations de prix ont été effectuées dans le cadre des plafonds de prix des véhicules du programme iVZE, ce qui leur a permis de continuer à bénéficier du programme. La nécessité de concurrencer les autres constructeurs automobiles joue un rôle dans la limitation de ces augmentations de prix; par conséquent, cela n'a pas été considéré comme une pratique courante dans le cadre du programme iVZE.

En gardant à l'esprit ces considérations, un échantillon des modèles de base de certains véhicules admissibles a été examiné pour comprendre tout changement de prix dans leur PDSF de 2019 jusqu'à aujourd'hui (2024). L'échantillon ci-dessous comprend les modèles les plus populaires, ainsi que ceux qui sont admissibles au programme depuis son lancement en 2019, ce qui représente un grand nombre de constructeurs dans l'ensemble de l'industrie.

Programme iVZE PDSF par modèle de véhicule zéro émission							
Marque	Année- modèle	Modèle	Classe	Type de carburant	Le PDSF de l'année d'entrée	PDSF actuel	Changement de prix (%)
NISSAN	2019	Leaf	compacte	VÉ	42 298 \$	41 748 \$	-1.3%
TOYOTA	2019	Prius Prime	véhicule de taille moyenne	VHR	32 990 \$	39 050 \$	18.4%
TOYOTA	2021	RAV4 Prime	véhicule utilitaire sport	VHR	44 990 \$	50 950 \$	13.2%
TESLA	2019	Model 3	véhicule de taille moyenne	VÉ	53 700 \$	49 990 \$	-6.9%
MITSUBISHI	2019	Outlander	véhicule utilitaire sport	VHR	43 498 \$	48 198 \$	10.8%
KIA	2019	Niro PHEV	familiale	VHR	33 965 \$	38 595 \$	13.6%
KIA	2019	Niro EV	familiale	VÉ	53 995 \$	45 595 \$	-15.6%
CHEVROLET	2019	Bolt	compacte	VÉ	44 800 \$	38 198 \$	-14.7%
CHRYSLER	2019	Pacifica Hybrid	minivan	VHR	51 995 \$	59 995 \$	15.4%
HYUNDAI	2019	Kona Electric	véhicule utilitaire sport	VÉ	44 999 \$	46 399 \$	3.1%
FORD	2020	Escape Plug-in-hybrid	véhicule utilitaire sport	VHR	37 549 \$	43 399 \$	17.2%
SUBARU	2020	Crosstrek	véhicule utilitaire sport	VHR	42 495 \$	44 195 \$	4.0%
TESLA	2023	Model Y	véhicule utilitaire sport	VÉ	59 990 \$	53 990 \$	-10.0%
VOLKSWAGEN	2021	ID.4	véhicule utilitaire sport	VÉ	44 995 \$	48 495 \$	7.8%

Les données montrent l'évolution du prix de divers modèles de VÉ et de VHR depuis leur prix initial jusqu'au prix de vente le plus élevé des modèles admissibles actuels⁴. Il est important de noter que le tableau indique qu'il n'y a pas de tendance discernable de fixation des prix par le constructeur, des augmentations et des diminutions de prix ayant été constatées. Ces données montrent que la variation moyenne des prix pour les modèles de VÉ et de VHR était de 3,9 % sur six ans (de 2019 à 2024), les VÉPC ayant enregistré une augmentation de prix moyenne plus élevée de 13,2 %, tandis que les VÉ ont observé une diminution de prix moyenne de 5,4 %. De façon plus détaillée, l'écart-type pour les variations de prix des VÉ est d'environ 9,0 %, ce qui suggère une plus grande variabilité des changements de prix parmi les modèles de VÉ, tandis que celui des VHR est de 5,0 %, ce qui indique des changements de prix plus constants parmi les modèles de VHR.

Selon les données de DesRosiers Automotive Consultants Inc., les augmentations de prix sont une tendance dans l'industrie au cours des dernières années. Cependant, rien n'indique spécifiquement que le programme d'Incitatifs pour les véhicules zéro émission soit directement à l'origine de ces augmentations. Les changements de prix peuvent plutôt être attribués à une multitude de facteurs externes. Depuis 2022, Transports Canada demande aux constructeurs d'expliquer, dans leur demande d'admissibilité au programme, les changements de prix d'une année modèle à l'autre. Pour les modèles dont le prix a augmenté entre la demande initiale et le PDSF actuel, les constructeurs ont attribué ces augmentations à des facteurs tels que l'inflation et l'augmentation des coûts de production ou des coûts des matériaux.

⁴ Le PDSF affiché pour la Chevrolet Bolt et la Subaru Crosstrek est basé sur le PDSF de 2023 en raison de l'arrêt de la production en 2024. Les autres modèles de l'échantillon sont tous produits en 2024.

**TRANSPORT CANADA APPEARANCE AT THE STANDING SENATE COMMITTEE ON NATIONAL FINANCE /
COMPARUTION DE TRANSPORTS CANADA AU COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES FINANCES
NATIONALES**
FOLLOW-UP QUESTIONS / SUIVIS AUX QUESTIONS

Dans l'ensemble, les augmentations sont restées relativement stables, avec une légère hausse d'une année à l'autre, ce qui est une tendance générale pour tous les véhicules légers (véhicules zéro émission et véhicules à moteur à combustion interne). De même, les modèles dont les prix ont baissé peuvent refléter des coûts de production plus faibles ou des facteurs concurrentiels.